

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/47/EL,**3. aprill 2014,****milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja
-ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” seadis komisjon eesmärgiks hukkunute arvu nulltaseme, mis tähendab, et liit peaks viima autovedude põhjustatud liiklussurmade arvu 2050. aastaks nulli lähedale. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peaks sõidukitehnoloogia oluliselt kaasa aitama autovedude liiklusohutuse suurendamisele.
- (2) Komisjon tegi oma teatises „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020” ettepaneku seada alates 2010. aastast sihiks vähendada liidu liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks veel poole võrra. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks seadis komisjon seitse strateegilist eesmärki ja määras kindlaks ohutumaid sõidukeid hõlmavad meetmed, strateegia vigastuste arvu vähendamiseks ja vähem kaitstud liiklejate, eelkõige mootorratturite ohutuse suurendamiseks.
- (3) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiklusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks hõlmama sõidukite korralist tehnoülevaatust ja ärilisel eesmärgil liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimise menetlust, mille kohaselt saaks peatada sõiduki liikluses kasutamise loa, kui sõiduk on otseselt liiklusohutlik. Korraline ülevaatus peaks olema peamine vahend, millega tagada tehnonõuetele vastavus. Ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontroll peaks korralisi ülevaatusi üksnes täiendama.
- (4) Liidus on sõidukite ohutuse ja keskkonnanäitajate valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Liiklevate sõidukite etteteatamata tehnokontrolliga tuleb tagada, et sõidukid vastaksid jätkuvalt tehnonõuetele.
- (5) Liiklevate sõidukite tehnokontrollil on oluline osa sõidukõlblikkuse pideva kõrge taseme saavutamisel ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite kogu kasutusaja jooksul. Sellised kontrollid aitavad suurendada liiklusohutust ja vähendada sõidukite tekitatavat heidet ning ka ära hoida liikmesriikide eri kontrollitasemest tulenevat ebaasat konkurentsi veoettevõtjate vahel.

⁽¹⁾ ELT C 44, 15.2.2013, lk 128.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 24. märtsi 2014. aasta otsus.

- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1071/2009⁽¹⁾ loodi Euroopa autoveo-ettevõtjate register (ERRU – European Register of Road Transport Undertakings). ERRU võimaldab autoveoettevõtjate riiklike elektrooniliste registrite üleeuroopalist ühendamist kooskõlas liidu andmekaitse-eeskirjadega. Kõnealuse kõigi liikmesriikide pädevate asutuste hallatava süsteemi kasutamine lihtsustab koostööd liikmesriikide vahel.
- (7) Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada teatavate Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ⁽²⁾ kohaste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h. See ei tohiks aga takistada liikmesriikidel teha käesoleva direktiiviga hõlmamata sõidukitele liiklevate sõidukite tehnokontrolli ega autovedudega seotud muude aspektide, eriti sõidu- ja puhkeaja või ohtlike kaupade veo kontrollimist.
- (8) Kohalikke ja ärivedusid tegevate veoautode asemel kasutatakse üha rohkem ratastraktoreid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h. Nende riskipotentsiaal on veoautodega võrreldav ja seetõttu tuleks kõnealuse kategooria sõidukeid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel, käsitleda liiklevate sõidukite tehnokontrolli seisukohast veoautodega samamoodi.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/30/EÜ⁽³⁾ rakendamise aruanded näitavad selgelt, kui oluline on liiklevate sõidukite tehnokontroll. Aastatel 2009–2010 oli liidus liiklevate sõidukite tehnokontrolli läbinud sõidukitest üle 350 000 sõiduki sellises seisukorras, et need tuli liiklusest kõrvaldada. Kõnealused aruanded osutavad ka eri liikmesriikide tehtud kontrollide tulemuste olulisele erinevusele. Aastatel 2009–2010 kõikus teatavate puuduste tuvastamise määr 2,1 %-st kõigist kontrollitud sõidukitest ühes liikmesriigis kuni 48,3 %-ni teises liikmesriigis. Peale selle osutavad kõnealused aruanded liikmesriikides tehtud liiklevate sõidukite tehnokontrollide arvu olulisele erinevusele. Tasakaalustatuma lähenemisviisi kasutamiseks peaksid liikmesriigid võtma kohustuse teha sobiv arv kontrole, mis oleks proportsioonis nende territooriumil registreeritud ja/või tegutsevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite arvuga.
- (10) Liidu tasandil ei kehti kaubikutele, nagu N₁-kategooria sõidukid, ja nende haagistele samad liiklusohutusnõuded kui raskeveokitele, näiteks seoses sõiduaja, elukutseliste autojuhtide koolituse või kiiruspiirike paigaldamisega. Kuigi N₁-kategooria sõidukid ei kuulu käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, peaksid liikmesriigid oma liiklusohutuse ja tehnokontrolli strateegiates selliste sõidukitega arvestama.
- (11) Liigse halduskoormuse ja -kulu vältimiseks ning kontrollide tõhustamiseks peaks riiklikel pädevatel asutustel olema võimalik kontrollida eelisjärjekorras sõidukeid, mida käitavad ettevõtjad, kes ei täida liiklusohutus- ja keskkonnanormide, samal ajal kui vastutustundlike ja ohutusnõudeid täitvate ettevõtjate premeerimiseks tuleks nõuete kohaselt hooldatud sõidukeid harvemini kontrollida. Käitajate riskiprofiilil põhinev sõidukite valik liiklevate sõidukite tehnokontrolliks võib osutada kasulikuks vahendiks kõrge riskiastmega ettevõtjate rangema ja sagedasema kontrollimise eesmärgil.
- (12) Liiklevate sõidukite tehnokontrolli peaks toetama riskiastme hindamise süsteemi kasutamine. Määruses (EÜ) nr 1071/2009 nõutakse, et liikmesriigid laiendaksid Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/22/EÜ⁽⁴⁾ kehtestatud riskiastme hindamise süsteemi juhtimis- ja puhkeajaga käsitlevate eeskirjade rakendamise osas teistele maanteetranspordiga seotud valdkondadele, sealhulgas ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrollile.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiiv 2000/30/EÜ ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta (EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

Seetõttu tuleks sõidukitel leitud puuduste arvu ja raskusastet käsitlev teave lisada riskiastme hindamise süsteemi, mis on kehtestatud direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 kohaselt. Liikmesriikidel peaks olema võimalik otsustada riskiastme hindamise süsteemide toimimiseks asjakohaste tehniliste ja halduslike menetluste üle. Täiendavalt tuleks uurida riskiastme hindamise süsteemide tõhusust ja ühtlustatust kogu liidu ulatuses.

- (13) Registreerimistunnistuse omanik ja vajaduse korral veoettevõtja peaksid vastutama selle eest, et sõiduk on sõidu-
korras.
- (14) Inspektor peaks liiklevate sõidukite tehnokontrolli tehes tegutsema sõltumatult ning tema otsused ei tohiks olla
mõjutatud majanduslikku ega isiklikku laadi huvide konfliktidest, mis oleksid eelkõige seotud juhiga, käitajaga või
kontrollitava sõiduki registreerimistunnistuse omanikuga ja mis võiksid kahjustada tema otsuste erapooletust ja
objektiivsust. Inspektorite saadav tasu ei tohiks seetõttu otseselt sõltuda liiklevate sõidukite tehnokontrollide
tulemustest. See ei tohiks takistada liikmesriikidel lubada eraõiguslikul isikul teha nii üksikasjalikumaid liiklevate
sõidukite tehnokontrolli kui ka sõidukite remonti, isegi sama sõiduki puhul.
- (15) Liiklevate sõidukite tehnokontroll peaks hõlmama esmast ja vajaduse korral üksikasjalikumat kontrolli. Mõlemal
juhul peaks kontroll hõlmama sõiduki asjakohaseid osi ja süsteeme. Üksikasjalikumate kontrollide ühtlustamiseks
liidu tasandil tuleks kehtestada iga kontrollitava aspekti jaoks soovituslikud kontrollimeetodid ja puuduste näited
koos nende liigitamisega vastavalt raskusastmele.
- (16) Veose kinnitamine on liiklusohutuse jaoks otsustava tähtsusega. Veos tuleb seetõttu kinnitada nii, et see taluks
sõiduki liikluses kasutamisel esinevaid kiirendusi. Praktilistel kaalutlustel tuleks piirväärtustena kasutada kiirenduse
põhjusestatud massijõude kooskõlas Euroopa standarditega. Veose kohast kinnitamist kontrollivad töötajad peaksid
olema selleks nõuetekohaselt koolitatud.
- (17) Kõigil logistilise protsessi osalistel, sealhulgas pakkijatel, laadijatel, veoettevõtjatel ja autojuhtidel, on oma osa selle
tagamisel, et veos oleks nõuetekohaselt pakitud ja laaditud sobivale sõidukile.
- (18) Liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruanded koostatakse mitmes liikmesriigis elektrooniliselt. Sel juhul tuleks juhile
anda kontrolliaruande koopia. Kõik andmed ja kogu teave, mis on kogutud liiklevate sõidukite tehnokontrolli
käigus, tuleks saata asjaomase liikmesriigi ühisesse andmebaasi, et andmeid oleks võimalik hõlpsalt töödelda ning et
andmeedastusega ei kaasneks täiendavat halduskoormust.
- (19) Selleks et vähendada inspekteerimisasutuste halduskoormust, peaksid esmaste liiklevate sõidukite tehnokontrollide
aruanded, sh ka kolmandates riikides registreeritud sõidukite puhul, sisaldama ainult olulist teavet, registreerides
kontrolli toimumise ning selle tulemused. Üksikasjalik aruanne peaks olema nõutav üksnes juhul, kui esmasele
kontrollile järgneb üksikasjalikum kontroll.
- (20) Komisjon peaks uurima võimalust ühendada IV lisas toodud aruandevorm teiste aruannetega.
- (21) Liikuvate kontrolliüksuste kasutamine aitab vähendada järjekordi ja käitajate kulusid, kuna üksikasjalikumaid kont-
rolle saab teha kohe tee ääres. Üksikasjalikumate kontrollide tegemiseks võib kasutada ka lähimaid ülevaatuspunkte
ja liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatisi.

- (22) Liiklevate sõidukite tehnokontrolle tegevatel isikutel peaks olema nõuetekohane koolitus või kvalifikatsioon, sh tõhusa visuaalse kontrolli tegemiseks. Üksikasjalikumaid liiklevate sõidukite tehnokontrolle tegevatel inspektoritel peaks olema vähemalt samad oskused ja nad peaksid vastama vähemalt samadele nõuetele kui töötajad, kes teevad tehnoulevaatust kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/45/EL⁽¹⁾. Liikmesriigid peaksid nõudma, et liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatistes või liikuvates kontrolliüksustes kontrolle tegevad inspektorid vastaksid nimetatud nõuetele või pädevate asutuste kinnitatud samaväärsetele nõuetele.
- (23) Et vähendada kulusid, mis tekivad üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli jaoks vajalike tehniliste seadmete kasutamisest, peaks liikmesriikidel olema õigus nõuda tasu kindlakstehtud puuduste korral. Kõnealuse tasu suurus peaks olema mõistlik ja proportsionaalne.
- (24) Selleks et liiklevate sõidukite tehnokontroll oleks kogu liidus ühetaolisem, on oluline, et liikmesriigid teeksid koostööd ja vahetaksid parimaid tavasid. Seepärast peaksid liikmesriigid võimaluse korral tegema rohkem ka operatiivset koostööd. Selline koostöö peaks hõlmama korrapäraseid kooskõlastatud liiklevate sõidukite tehnokontrolle.
- (25) Selleks et tõhustada liikmesriikidevahelist teabevahetust, peaks igas liikmesriigis olema üks kontaktpunkt suhtlemiseks teiste asjaomaste pädevate asutustega. Kõnealune kontaktpunkt peaks koostama ka asjakohast statistikat. Peale selle peaksid liikmesriigid kohaldama oma territooriumil järjekindlat riiklikku jõustamisstrateegiat ning neil peaks olema võimalik määrata asutus selle rakendamise koordineerimiseks. Iga liikmesriigi pädevad asutused peaksid ette nägema menetluse tähtaegade ja vahetatava teabe sisu kindlaksmääramiseks.
- (26) Kontaktpunkti määramisel tuleks arvesse võtta põhiseaduslikke sätteid ja sellest tulenevat pädevuse taset.
- (27) Et oleks võimalik seirata liidus rakendatava liiklevate sõidukite tehnokontrolli hõlmava korra toimimist, peaksid liikmesriigid teatama komisjonile enne 31. märtsi 2021 ja pärast seda iga kahe aasta järel enne 31. märtsi liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemused. Komisjon peaks kogutud andmed edastama Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (28) Et ettevõtjate ja autojuhtide ajakulu oleks võimalikult väike ja teeäärse kontrollimise üldine tõhusus suurem, tuleks ergutada liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemist koos vastavuse kontrollimisega autovedusid käsitlevatele sotsiaalõigusaktidele, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 561/2006⁽²⁾, direktiivile 2006/22/EÜ ja nõukogu määrusele (EMÜ) nr 3821/85⁽³⁾.
- (29) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad käesoleva direktiivi sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ja tagama nende rakendamise. Karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Liikmesriigid peaksid lisama ka asjakohased meetmed juhuks, kui juht või käitaja ei tee inspektoriga koostööd, ja juhuks, kui on tegemist ohtlike puudustega sõiduki ilma loata kasutamisega.
- (30) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoulevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 51).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

⁽³⁾ Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8).

⁽⁴⁾ 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 rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (31) Rakendusakte, mis käsitlevad registreerimisliikmesriigi kontaktpunkti teavitamist oluliste või ohtlike puudustega sõidukitest, ja rakendusakte, millega kehtestatakse andmete esitamise viis liikmesriikide poolt kogutud kontrollitud sõidukeid puudutava teabe edastamiseks komisjonile, ei tohiks komisjon vastu võtta juhul, kui käesoleva direktiivi kohaselt moodustatud komitee ei esita arvamust komisjoni esitatud rakendusakti eelnõu kohta.
- (32) Selleks et ajakohastada asjakohasel juhul artikli 2 lõiget 1 ja IV lisa punkti 6, ilma et see puudutaks käesoleva direktiivi kohaldamisala, ajakohastada II lisa punkti 2 meetodite osas ning kohandada II lisa punkti 2 kontrollitavate aspektide, meetodite, ülevaatuse mitteläbimise põhjuste ja puuduste hinnangu osas, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (33) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt parandada liiklusohutust, nähes ette liidus liiklevate sõidukite tehnokontrolli ühised miinimumnõuded ja ühtlustatud eeskirjad, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda meetme ulatuse tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (34) Käesolevas direktiivis austatakse põhiõigusi ja järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid vastavalt Euroopa Liidu lepingu artiklis 6 osutatule.
- (35) Käesoleva direktiiviga arendatakse edasi liiklevate sõidukite tehnokontrolli kehtivat korda, ajakohastatakse direktiivis 2000/30/EÜ sätestatud tehnilisi tingimusi ning sellega hõlmatakse eeskirjad, mis sisalduvad komisjoni soovitusel 2010/379/EL⁽¹⁾. Seetõttu tuleks direktiiv 2000/30/EÜ kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

REGULEERIMISESE, MÕISTED JA KOHALDAMISALA

Artikkel 1

Reguleerimisese

Liiklusohutuse ja keskkonna olukorra parandamiseks kehtestatakse käesoleva direktiiviga liikmesriikide territooriumil liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli miinimumnõuded.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse selliste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h ning mis kuuluvad järgmistesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/37/EÜ⁽²⁾ ning direktiivis 2007/46/EÜ määratletud kategooriatesse:

- a) peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekoha (M₂- ja M₃-kategooria sõidukid);

⁽¹⁾ Komisjoni 5. juuli 2010. aasta soovitus 2010/379/EL direktiivi 2000/30/EÜ kohase liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus tuvastatud puuduste riskihinnangu kohta (ELT L 173, 8.7.2010, lk 97).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiv 2003/37/EÜ põllu- või metsamajanduslike traktorite, nende haagiste ja pukseeritavate vahetatavate masinate, ja nende masinate jaoks mõeldud süsteemide, nende osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse andmise kohta ja direktiivi 74/150/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 171, 9.7.2003, lk 1).

- b) peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised mootorsõidukid (N₂- ja N₃-kategooria sõidukid);
- c) kaupade või reisijate veoks või inimeste majutamiseks projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised haagised (O₃- ja O₄-kategooria sõidukid);
- d) T5-kategooria ratastraktorid, mida kasutatakse avalikel teedel peamiselt maanteetranspordiks ärilisel eesmärgil ja mille maksimaalne valmistajakiirus ületab 40 km/h.

2. Käesolev direktiiv ei piira liikmesriikide õigust teha käesoleva direktiiviga hõlmamata liiklevate sõidukite, nt N₁-kategooriasse kuuluvate väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate kuni 3,5-tonniste sõidukite tehnokontrolli, ega autovedude ja liiklusohutusega seotud muude aspektide kontrolli või teha kontrole mujal kui avalikult kasutatavatel teedel. Ükski käesoleva direktiivi säte ei takista liikmesriikidel liiklusohutuse tagamiseks piirata mõne konkreetse sõidukitüübi kasutamist nende teedevõrgu teatud osades.

Artikkel 3

Mõisted

Järgmiseid mõisteid kasutatakse ainult käesoleva direktiivi kohaldamisel:

- 1) „sõiduk” – mootorsõiduk või selle haagis, v.a rööbassõiduk;
- 2) „mootorsõiduk” – mootoriga käitav ratastega sõiduk, mis liigub omal jõul ja mille valmistajakiirus ületab 25 km/h;
- 3) „haagis” – omal jõul mitte liikuv ratastega sõiduk, mis on projekteeritud ja valmistatud vedamiseks mootorsõiduki poolt;
- 4) „poolhaagis” – haagis, mis on konstrueeritud mootorsõiduki külge haakimiseks nii, et osa sellest toetub mootorsõidukile ning oluline osa selle massist ja selle koorma massist kandub üle mootorsõidukile;
- 5) „veos” – kõik koormate vedamiseks ette nähtud sõiduki osasse või osale tavaliselt paigutatavad kaubad, mis ei ole alaliselt sõiduki külge kinnitatud, sh lastikandurites, nagu sõidukitel asuvad kastid, vahetatavad furgoonid või konteinerid, olevad esemed;
- 6) „ärilisel otstarbel kasutatav sõiduk” – peamiselt kaupade või reisijate veoks ärilisel eesmärgil, näiteks rendi või tasu eest, omal kulul korraldatavaks transpordiks või muuks kutsealaseks tegevuseks kasutatav mootorsõiduk ja selle haagis või poolhaagis;
- 7) „liikmesriigis registreeritud sõiduk” – liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõiduk;
- 8) „registreerimistunnistuse omanik” – füüsiline või juriidiline isik, kelle nimele sõiduk on registreeritud;
- 9) „ettevõtja” – määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 2 punktis 4 määratletud ettevõtja;
- 10) „liiklevate sõidukite tehnokontroll” – ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite etteteatamata tehnokontroll, mida teevad liikmesriigi pädevad asutused või mis tehakse nende otsese järelevalve all;

- 11) „avalik tee” – üldkasutatav tee, näiteks kohalik, piirkondlik või riiklik maantee või kiirtee;
- 12) „tehnoülevaatus” – kontroll vastavalt direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktile 9;
- 13) „tehnoülevaatuse kontrollkaart” – pädeva asutuse või ülevaatuspunkti väljastatud tehnoülevaatuse aruanne, millel on esitatud tehnoülevaatuse tulemused;
- 14) „pädev asutus” – ametiasutus või avalik-õiguslik isik, kellele on liikmesriigi poolt pandud vastutus liiklevate sõidukite tehnikontrolli süsteemi haldamise, sh asjakohasel juhul liiklevate sõidukite tehnikontrolli tegemise eest;
- 15) „inspektor” – isik, keda liikmesriik või selle pädev asutus on volitanud tegema liiklevate sõidukite esmast ja/või üksikasjalikumast tehnikontrolli;
- 16) „puudused” – liiklevate sõidukite tehnikontrolli käigus tuvastatud tehnilised defektid ja muud nõuetele mittevastavad;
- 17) „liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnikontroll” – liiklevate sõidukite tehnikontroll, mille teevad ühiselt kahe või enama liikmesriigi pädevad asutused;
- 18) „käitaja” – füüsiline või juriidiline isik, kes käitab sõidukit kas selle omanikuna või kellel on sõiduki omaniku volitus seda käitada;
- 19) „liikuv kontrolliüksus” – teisedatav kontrolliseadmete süsteem üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnikontrolli tegemiseks, mis on mehitatud üksikasjalikumaks tehnikontrolliks pädevate inspektoritega;
- 20) „liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatis” – kindlaksmääratud ala liiklevate sõidukite esmase ja/või üksikasjalikuma tehnikontrolli tegemiseks, mis võib olla varustatud alaliselt paigaldatud kontrolliseadmetega.

II PEATÜKK

LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLLI SÜSTEEM JA ÜLDISED KOHUSTUSED

Artikkel 4

Liiklevate sõidukite tehnikontrolli süsteem

Liiklevate sõidukite tehnikontrolli süsteem hõlmab artikli 10 lõike 1 kohaseid esmaseid liiklevate sõidukite tehnikontrolle ning artikli 10 lõike 2 kohaseid üksikasjalikumaid liiklevate sõidukite tehnikontrolle.

Artikkel 5

Kontrollitavate sõidukite protsent

1. Artikli 2 lõike 1 punktides a, b ja c osutatud sõidukite suhtes liidus igal kalendriaastal tehtavate esmaste liiklevate sõidukite tehnikontrollide koguarv moodustab vähemalt 5 % liikmesriikides registreeritud sõidukite koguarvust.
2. Kõik liikmesriigid teevad jõupingutusi, et teha sobiv arv esmaseid liiklevate sõidukite tehnikontrolle, mis on proportsionaalne tema territooriumil registreeritud sõidukite koguarvuga.
3. Teave kontrollitud sõidukite kohta edastatakse vastavalt artikli 20 lõikele 1 komisjonile.

*Artikkel 6***Riskiastme hindamise süsteem**

Artikli 2 lõike 1 punktides a, b ja c osutatud sõidukite suhtes tagavad liikmesriigid, et üksikute ettevõtjate käitatavatel sõidukitel tuvastatud ning II lisas ja vajaduse korral III lisas sätestatud puuduste arvu ja raskusastet käsitlev teave lisatakse riskiastme hindamise süsteemi, mis on kehtestatud direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 kohaselt. Ettevõtjatele riskiprofiili omistamisel võivad liikmesriigid kasutada I lisas sätestatud kriteeriume. Nimetatud teavet kasutatakse suure riskipotentsiaaliga ettevõtjate rangemaks ja sagedasemaks kontrollimiseks. Riskiastme hindamise süsteemi haldavad liikmesriikide pädevad asutused.

Esimese lõigu rakendamisel kasutab sõiduki registreerimise liikmesriik teistelt liikmesriikidelt saadud teavet vastavalt artikli 18 lõikele 1.

Liikmesriigid võivad lubada täiendavaid vabatahtlikke tehnoulevaatusi. Vabatahtlike kontrollide käigus saadud teavet tehnouetetele vastavuse kohta võib võtta arvesse selleks, et parandada ettevõtte riskiprofiili.

*Artikkel 7***Kohustused**

1. Liikmesriigid nõuavad, et sõidukis hoitaks viimase korralise tehnoulevaatus kontrollkaarti või selle koopiat või elektroonilise kontrollkaardi korral selle kinnitatud või originaalset väljatrükki ja viimase liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannet, kui need on olemas. Liikmesriigid võivad lubada oma ametiasutustel aktsepteerida selliste ülevaatusete ja kontrollide elektroonilisi tõendeid, kui selline teave on kättesaadav.

2. Liikmesriigid nõuavad, et ettevõtjad ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli läbiva sõiduki juhid teeksid inspektoritega koostööd ning võimaldaksid kontrolli tegemiseks juurdepääsu sõidukile, selle osadele ja kõikidele asjakohastele dokumentidele.

3. Liikmesriigid tagavad, et ettevõtja kohustus hoida sõiduk liiklusele ohutus ja sõidukõlblikkus seisukorras oleks kindlaks määratud, ilma et see piiraks kõnealuse sõiduki juhi kohustusi.

*Artikkel 8***Inspektorid**

1. Sõidukite väljalimisel liiklevate sõidukite tehnokontrolliks ja kontrolli tegemisel hoiduvad inspektorid diskrimineerimisest juhi kodakondsuse või sõiduki registreerimise või kasutuselevõtmise riigi alusel.

2. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemisel ei tohi inspektoril olla huvide konflikti, mis võiks kahjustada tema otsuste erapooletust ja objektiivsust.

3. Inspektorite saadav tasu ei tohi otseselt sõltuda liiklevate sõidukite esmaste või üksikasjalikumate tehnokontrollide tulemustest.

4. Üksikasjalikumate liiklevate sõidukite tehnokontrolli teevad inspektorid, kes vastavad direktiivi 2014/45/EL artikli 13 ja IV lisa kohastele pädevus- ja koolitusnõuetele. Liikmesriigid võivad sätestada, et liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatistes või liikuvates kontrolliüksustes kontrolle tegevad inspektorid peavad vastama nimetatud nõuetele või pädevate asutuste kinnitatud samaväärsetele nõuetele.

III PEATÜKK

KONTROLLIMENETLUSED*Artikkel 9***Sõidukite väljavalimine esmaseks liiklevate sõidukite tehnikontrolliks**

Esmaseks liiklevate sõidukite tehnikontrolliks sõidukite väljavalimisel valivad inspektorid eelisjärjekorras välja sõidukid, mida käitavad direktiivis 2006/22/EÜ osutatud kõrge riskiprofiiliga ettevõtjad. Sõidukeid võib kontrolliks välja valida ka juhuvaliku alusel või kui kahtlustatakse, et sõiduk on liiklus- või keskkonnaohtlik.

*Artikkel 10***Liiklevate sõidukite tehnikontrolli sisu ja meetodid**

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 9 kohaselt välja valitud sõidukitele tehakse esmane liiklevate sõidukite tehnikontroll.

Esmast liiklevate sõidukite tehnikontrolli tegev inspektor:

- a) kontrollib artikli 7 lõike 1 kohaselt sõidukis hoitavat viimase tehniolevaatuse kontrollkaarti ja liiklevate sõidukite tehnikontrolli aruannet, kui need on olemas, või elektroonilist tõendit nende kohta;
- b) hindab visuaalselt sõiduki tehnoseisundit;
- c) võib hinnata visuaalselt sõiduki veose kinnitatust artikli 13 kohaselt;
- d) võib teha tehnilist kontrolli mis tahes meetodil, mida ta peab asjakohaseks. Nimetatud tehnilist kontrolli võib teha selleks, et põhjendada otsust teha sõiduki üksikasjalikum liiklevate sõidukite tehnikontroll, või nõudmist, et puudused tuleb viivitamatult kõrvaldada kooskõlas artikli 14 lõikega 1.

Inspektor kontrollib, kas varasemas liiklevate sõidukite tehnikontrolli aruandes märgitud puudused on kõrvaldatud.

2. Esmase kontrolli tulemuste alusel otsustab inspektor, kas sõiduk või selle haagis peab läbima üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnikontrolli.

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

4. Kui tehniolevaatuse kontrollkaardilt või liikuvate sõidukite tehnikontrolli aruandest ilmneb, et eelmise kolme kuu jooksul on kontrollitud mõnda II lisas osutatud aspekti, ei kontrolli inspektor seda aspekti, v.a kui selline kontroll on õigustatud ilmse puuduse tõttu.

*Artikkel 11***Kontrollimiseks kasutatavad rajatised**

1. Üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnikontrolli tegemiseks kasutatakse liikuvaid kontrolliüksusi või liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatisi või see tehakse ülevaatuspunktides, millele on osutatud direktiivis 2014/45/EL.

2. Kui üksikasjalikumaid kontrolle tehakse ülevaatuspunktis või liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatises, viiakse need läbi võimalikult kiiresti mõnes lähimas sobivas ülevaatuspunktis või rajatises.

3. Liikuvatel kontrolliüksustel ja liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatistes on liiklevate sõidukite põhjalikuma tehnikontrolli tegemiseks vajalikud seadmed, sh vahendid, mida on vaja sõiduki pidurite seisundi ja pidurdustõhususe, roolisüsteemi ja vedrustuse ning saaste kontrollimiseks. Kui liikuvates kontrolliüksustes või liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatistes ei ole vajalikke seadmeid esmases kontrollis ette nähtud aspekti kontrollimiseks, suunatakse sõiduk ülevaatuspunkti või -rajatisse, kus on võimalik seda aspekti üksikasjalikult kontrollida.

Artikkel 12

Puuduste hindamine

1. Liiklevate sõidukite tehnikontrolis kasutamiseks on II lisa esitatud iga kontrollitava aspekti kohta võimalike puuduste loetelu ja nende raskusaste.

2. Liiklevate sõidukite tehnikontrolli käigus tuvastatud puudused liigitatakse ühte järgmisse rühma:

a) väheolulised puudused, mis ei mõjuta olulisel määral sõiduki ohutust ega keskkonda, ja muud väiksemad nõuetele mittevastavused;

b) olulised puudused, mis võivad halvendada sõiduki ohutust, mõjutada keskkonda või seada ohtu teised liiklejad, või muud olulisemad nõuetele mittevastavused;

c) ohtlikud puudused, mis on otseselt ja vahetult liiklusohhtlikud või mõjutavad keskkonda.

3. Sõiduk, millel on puudusi, mis kuuluvad rohkem kui ühte lõike 2 kohasesse puudusterühma, klassifitseeritakse raskemale puudusele vastavasse rühma. Sõiduk, millel on mitu II lisa punktis 1 osutatud kontrolli ulatuses kindlaks määratud puudust samas kontrollivaldkonnas, võidakse klassifitseerida raskuselt järgmisse rühma, kui leitakse, et kõnealuste puuduste koosmõju tulemuseks on suurem liiklusohhtlikkus.

Artikkel 13

Veose kinnitamise kontroll

1. Liiklevate sõidukite tehnikontrolli käigus võib kontrollida sõiduki veose kinnitamist kooskõlas III lisaga, et tagada veose kinnitamine viisil, mis ei sega ohutut juhtimist ega ohusta elu, tervist, vara ega keskkonda. Kontrollidega võib teha kindlaks, kas sõiduki mis tahes käitamisel (sh hädaolukord või ülesmäge liikuma hakkamine)

— saavad veose osad üksnes minimaalselt liikuda üksteise suhtes, vastu seinu või sõiduki pindu ning

— veose osad ei saa kaubaruumist ega veoplatvormilt väljapoole liikuda.

2. Ilma et see piiraks teatavate, näiteks ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppega (ADR) ⁽¹⁾ hõlmatud kaubakategooriate suhtes kohaldatavate nõuete kohaldamist, kinnitatakse veos ja võidakse kontrollida veose kinnitust III lisa I jaos sätestatud põhimõtete ja vajaduse korral standardite kohaselt. Võib kasutada III lisa I jao punktis 5 nimetatud standardite viimast versiooni.

⁽¹⁾ Võetud üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiviga 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13), mida on muudetud muu hulgas komisjoni direktiiviga 2012/45/EL (ELT L 332, 4.12.2012, lk 18).

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

Artikkel 14

Oluliste või ohtlike puuduste korral võetavad järelmeetmed

1. Ilma et see piiraks artikli 14 lõike 3 kohaldamist, näevad liikmesriigid ette, et esmase või üksikasjalikuma kontrolli käigus ilmnenud olulised või ohtlikud puudused tuleb kõrvaldada enne sõiduki edasist kasutamist avalikel teedel.
2. Inspektor võib otsustada, et sõidukile tehakse täielik tehnõulevaatus määratud tähtaja jooksul, kui sõiduk on registreeritud samas liikmesriigis, kus tehti liiklevate sõidukite tehnokontroll. Kui sõiduk on registreeritud mõnes muus liikmesriigis, võib pädev asutus artiklis 17 viidatud kontaktpunktide kaudu paluda asjaomase liikmesriigi pädeval asutusel teha sõidukile uus tehnõulevaatus kooskõlas artikli 18 lõikes 2 osutatud menetlusega. Kui väljaspool liitu registreeritud sõidukil leitakse olulised või ohtlikud puudused, võib liikmesriik otsustada teavitada sõiduki registreerimise riigi pädevat asutust.
3. Selliste puuduste korral, mis nõuavad oma otsese ja vahetu liiklusohtlikkuse tõttu kiiret või viivitamatut kõrvaldamist, näeb asjaomane liikmesriik või pädev asutus ette piirangu või keelu asjaomase sõiduki kasutamisele kuni puuduste kõrvaldamiseni. Sellist sõidukit võib lubada kasutada selleks, et sõita kõnealuste puuduste kõrvaldamiseks mõnda lähimasse autoremonditöökotta, tingimusel et asjaomased ohtlikud puudused on kõrvaldatud viisil, mis võimaldab töökotta jõuda ega sea vahetult ohtu sõiduki reisijaid ega muid liiklejaid. Selliste puuduste korral, mis ei nõua kiiret või viivitamatut kõrvaldamist, võib asjaomane liikmesriik või pädev asutus otsustada, millistel tingimustel ja millise mõistliku aja jooksul võib sellist sõidukit enne puuduste kõrvaldamist kasutada.

Kui sõidukit ei saa parandada sedavõrd, et sõita autoremonditöökotta, võib sõiduki viia kohta, kus seda on võimalik remontida.

Artikkel 15

Kontrollitasud

Kui üksikasjalikuma kontrolli käigus ilmnevad puudused, võivad liikmesriigid nõuda kõnealuse kontrolli tegemise maksusega seotud mõistliku ja proportsionaalse tasu maksmist.

Artikkel 16

Kontrolliaruanne ja liiklevate sõidukite tehnokontrollide andmebaasid

1. Iga esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli kohta edastatakse pädevale asutusele järgmine teave:
 - a) sõiduki registreerimisriik;
 - b) sõiduki kategooria;
 - c) esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemus.
2. Pärast üksikasjalikumat kontrolli koostab inspektor aruande kooskõlas IV lisaga. Liikmesriigid tagavad, et sõiduki juhile antakse kontrolliaruande koopia.
3. Inspektor teatab pädevale asutusele üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemused mõistliku aja jooksul pärast kontrolli. Pädev asutus säilitab kõnealust teavet vastavalt kohaldatavatele andmekaitsealastele õigusaktidele vähemalt 36 kuud alates teabe kättesaamise kuupäevast.

IV PEATÜKK

KOOSTÖÖ JA TEABEVAHETUS*Artikkel 17***Kontaktpunkti määramine**

1. Liikmesriigid määravad kontaktpunkti, mis
 - tagab artikli 18 alusel võetud meetmete koordineerimise teiste liikmesriikide kontaktpunktidega;
 - edastab artikli 20 kohase teabe komisjonile;
 - tagab vajaduse korral mis tahes muu teabevahetuse teiste liikmesriikide kontaktpunktidega ja abi teiste liikmesriikide kontaktpunktidele.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile oma riiklike kontaktpunktide nimed ja kontaktandmed hiljemalt 20. maiks 2015 ning teatavad talle viivitamata kõnealuse teabe muutumisest. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele.

*Artikkel 18***Liikmesriikidevaheline koostöö**

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 eelistatavalt määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 16 osutatud riikliku elektroonilise registri kaudu. Komisjon võtab kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu üksikasjalikud eeskirjad, mille alusel teavitatakse registreerimisliikmesriigi kontaktpunkti oluliste või ohtlike puudustega sõidukitest.
2. Kui sõidukitel avastatakse olulisi või ohtlikke puudusi, võib sõidukit kontrollinud liikmesriigi kontaktpunkt nõuda sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevalt asutuselt viimase kontaktpunkti kaudu asjakohaste järelmeetmete võtmist, nt sõiduki saatmist täiendavale tehnöülevaatusele, nagu on ette nähtud artikliga 14.

*Artikkel 19***Kooskõlastatud liiklevate sõidukite tehnokontroll**

Liikmesriigid viivad igal aastal regulaarselt läbi kooskõlastatud liiklevate sõidukite tehnokontrolle. Liikmesriigid võivad kõnealused tehnokontrollid ühendada direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 5 sätestatud tegevusega.

*Artikkel 20***Teabe edastamine komisjonile**

1. Enne 31. märtsi 2021 ja pärast seda iga kahe aasta järel enne 31. märtsi edastavad liikmesriigid elektrooniliselt komisjonile andmed, mida nad on kahe eelneva kalendriaasta jooksul kogunud oma territooriumil kontrollitud sõidukite kohta. Kõnealused andmed sisaldavad järgmist:
 - a) kontrollitud sõidukite arv;
 - b) kontrollitud sõidukite kategooria;
 - c) sõiduki registreerimisriik;

d) üksikasjalikumate kontrollide puhul kontrollitud valdkonnad ja puudustega aspektid vastavalt IV lisa punktile 10.

Esimene aruanne hõlmab kaheaastast ajavahemikku, mis algab 1. jaanuaril 2019.

2. Komisjon võtab kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu üksikasjalikud eeskirjad, mis käsitlevad lõikes 1 osutatud andmete elektroonilise edastamise vormi. Kuni kõnealuste eeskirjade kehtestamiseni kasutatakse V lisa esitatud aruande standardvormi.

Komisjon edastab kogutud andmed Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

V PEATÜKK

DELEGEERITUD ÕIGUSAKTID JA RAKENDUSAKTID

Artikkel 21

Delegeeritud õigusaktid

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 22 vastu delegeeritud õigusakte, et

- ajakohastada asjakohasel juhul artikli 2 lõiget 1 ja IV lisa punkti 6, et võtta arvesse sõidukikategooriate muutust tulenevalt kõnealusel artiklis osutatud õigusaktide muudatustest, ilma et see puudutaks käesoleva direktiivi kohaldamisala;
- ajakohastada II lisa punkti 2 meetodite osas, kui ilmnevad tõhusamad ja mõjusamad kontrollimeetodid, laiendamata kontrollitavate aspektide loetelu;
- kohandada pärast positiivset hinnangut maksumusele ja kasule II lisa punkti 2 kontrollitavate aspektide, meetodite, ülevaatusel põhineva kontrolli põhjuste ja puuduste hinnangu osas, kui muutuvad tüübikinnituse kohustuslikud nõuded liiklusohutust ja keskkonda käsitlevates liidu õigusaktides.

Artikkel 22

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 21 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 19. maist 2014. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituse delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 21 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 21 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast kõnealuse õigusakti teatavaksteigemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

*Artikkel 23***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab direktiivis 2014/45/EL osutatud tehnöülevaatuse komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ning kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

VI PEATÜKK

LÕPPSÄTTED*Artikkel 24***Aruandlus**

1. Komisjon esitab hiljemalt 20. maiks 2016 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta. Aruandes pööratakse erilist tähelepanu direktiivi mõjule seoses liiklusohutuse paranemisega ning kuludele ja tuludele, mida tooks kaasa N₁- ja O₂-kategooria sõidukite võimalik lisamine käesoleva direktiivi kohaldamisalasse.
2. Hiljemalt 20. maiks 2022 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise ja mõjude kohta, eriti seoses riskiastme hindamise süsteemide tulemuslikkuse ja ühtlustamisega ning eelkõige erinevate ettevõtjate omavahel võrreldava riskiprofiili määratlemisega. Kõnealusele aruandele lisatakse üksikasjalik mõjuhindang, milles analüüsitakse kulusid ja tulusid kogu liidu ulatuses. Nimetatud mõjuhindang tehakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule kättesaadavaks vähemalt kuus kuud enne seadusandliku ettepaneku esitamist, kui see on asjakohane, et lisada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse uusi sõidukite kategooriaid.

*Artikkel 25***Karistused**

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva direktiivi sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.

*Artikkel 26***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 20. maiks 2017. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad kõnealuseid sätteid alates 20. maist 2018.

Käesoleva direktiivi artiklis 6 nimetatud riskiastme hindamise süsteemi suhtes kohaldavad nad kõnealuseid sätteid alates 20. maist 2019.

Kui liikmesriigid need sätteid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 27***Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 2000/30/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 20. maist 2018.

*Artikkel 28***Jõustumine**

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

*Artikkel 29***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
D. KOURKOULAS

I LISA

RISKIASTME HINDAMISE SÜSTEEMI ELEMENDID

Riskiastme hindamise süsteemi alusel valitakse sihipäraselt välja sõidukid, mida käitavad sõiduki hoolduse ja tehnoülevaatuse nõudeid halvasti täitvad ettevõtjad. Selles võetakse arvesse nii korralise tehnoülevaatuse kui ka liiklevate sõidukite tehnikontrolli tulemusi.

Riskiastme hindamise süsteemi puhul võetakse asjaomase ettevõtja riskiastme kindlaksmääramisel arvesse järgmisi parameetreid:

- puuduste arv;
- puuduste raskusaste;
- liiklevate sõidukite tehnikontrollide või korraliste ja vabatahtlike tehnoülevaatuste arv;
- ajafaktor.

1. Puuduste statistiline kaal määratakse kindlaks lähtuvalt nende raskusastmest, kusjuures kasutatakse järgmisi faktoreid:

- ohtlik puudus = 40
- oluline puudus = 10
- väheoluline puudus = 1

2. Ettevõtjate (sõidukite) olukorra muutuse kajastamisel on varasematel tehnoülevaatuste tulemustel (puudustel) võrreldes hiljutistega väiksem kaal, kusjuures kasutatakse järgmisi faktoreid:

- aasta 1 = viimased 12 kuud = faktor 3
- aasta 2 = 13–24 kuud = faktor 2
- aasta 3 = 25–36 kuud = faktor 1

Seda kasutatakse üksnes üldise riskiastme kindlaksmääramisel.

3. Riskiastme kindlaksmääramiseks kasutatakse järgmist valemit.

a) Üldise riskiastme valem

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

kus

RR = üldise riskiastme väärtus

D_{Yi} = puuduste koguväärtus aastal 1, 2, 3

D_{Y1} = ($\#DD \times 40$) + ($\#MaD \times 10$) + ($\#MiD \times 1$) aastal 1

$\#...$ = ... arv

DD = ohtlikud puudused

MaD = olulised puudused

MiD = väheolulised puudused

C = kontrollid (liiklevate sõidukite tehnokontrollid või korralised ja vabatahtlikud tehnöülevaatused) aastal 1, 2, 3

b) Aastase riskiastme valem

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

kus

AR = aastase riski väärtus

#... = ... arv

DD = ohtlikud puudused

MaD = olulised puudused

MiD = väheolulised puudused

C = kontrollid (liiklevate sõidukite tehnokontrollid või korralised ja vabatahtlikud tehnöülevaatused)

Aastast riskiastet kasutatakse selleks, et hinnata ettevõtja arengut aastate jooksul.

Ettevõtjad (sõidukid) klassifitseeritakse üldise riskiastme alusel nii, et hõlmatud ettevõtjate (sõidukite) puhul järgitakse järgmist jaotust:

— < 30 % väike risk,

— 30 % – 80 % keskmine risk,

— > 80 % suur risk.

—

II LISA

LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLI ULATUS

1. KONTROLLIVALDKONNAD

- 0) Sõiduki identifitseerimine
- 1) Pidurisüsteem
- 2) Rooliseade
- 3) Nähtavus
- 4) Valgustusseadmed ja elektrisüsteemi osad
- 5) Teljed, veljed, rehvid, vedrustus
- 6) Šassii ja selle kinnitused
- 7) Muu varustus
- 8) Saaste
- 9) Täiendavad ülevaatused reisijateveoks kasutatavatele M₂- ja M₃-kategooria sõidukitele

2. KONTROLLINÕUDED

Aspektid, mida võib kontrollida üksnes seadmeid kasutades, on tähistatud tähisega E.

Aspektid, mida võib teatud määral kontrollida seadmeid kasutamata, on tähistatud tähisega +E.

Kui osutatakse visuaalsele ülevaatusel, tähendab see, et lisaks asjaomaste aspektide visuaalsele ülevaatamisele peab inspektor võimaluse korral neid ka käsitsema, mürataset hindama või rakendama muid asjakohaseid kontrollimeetodeid ilma seadmeid kasutamata.

Liiklevate sõidukite tehnikontroll võib hõlmata aspekte, mis on loetletud tabelis 1, mis sisaldab soovituslikke katsemeetodeid, mida tuleks kasutada. Käesolev lisa ei takista inspektoril kasutada vajaduse korral täiendavaid seadmeid, näiteks kanalit või tõstukit.

Ülevaatusel tuleks kasutada praegu kättesaadavaid meetodeid ja seadmeid ega tohiks kasutada sõiduki lammutamiseks või selle mis tahes osa eemaldamiseks mõeldud vahendeid. Ülevaatus võib hõlmata selle kontrollimist, kas asjaomase sõiduki vastavad osad ja komponendid vastavad sellistele nõutud ohutus- ja keskkonnanõuetele, mis kehtisid sõidukile tüübikinnituse andmise ajal või, kui see on asjakohane, järelepaigaldamise ajal.

Kui sõiduki konstruktsioon ei võimalda käesolevas lisa sätestatud ülevaatusmeetodeid kasutada, tehakse ülevaatus vastavalt pädevate asutuste aktsepteeritud soovituslikele ülevaatusmeetoditele.

„Tehnoülevaatuses mitteläbimise põhjused” ei kohaldata juhul, kui need on seotud nõuetega, mis ei olnud sätestatud asjaomase sõiduki tüübikinnitust käsitlevas õigusaktis sõiduki esmase registreerimise või esmase kasutuselevõtu ajal või järelepaigaldusnõuetes.

3. SÕIDUKITE ÜLEVAATUSE SISU JA MEETODID, HINNANG PUUDUSTELE

Ülevaatus hõlmab neid aspekte, mida peetakse vajalikuks ja asjakohaseks, võttes arvesse eelkõige pidurite, rehvide, velgede, šassii ohutust ja saastet ning järgmises tabelis esitatud soovituslikke meetodeid.

Kõigi testitavate sõidukisüsteemide ja -komponentide puhul hinnatakse puudusi iga üksikjuhtumi puhul eraldi vastavalt tabelis esitatud kriteeriumitele.

Käesolevas lisas loetlemata puudusi hinnatakse vastavalt liiklusohutusele avalduvale riskile.

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
0. SÕIDUKI IDENTIFITSEERIMINE					
0.1. Registreerimismärgid (kui need on nõuete kohaselt vajalikud ¹)	Visuaalne kontroll	a) Registreerimismärk puudub (registreerimismärgid puuduvad) või on kinnitatud nii ebakindlalt, et see võib (need võivad) ära kukkuda.		X	
		b) Kiri puudub või on loetamatu.		X	
		c) Ei vasta sõiduki dokumentidele või registrikirjetele.		X	
0.2. Valmistajatehase tähis / tehasetähis / seerianumber	Visuaalne kontroll	a) Puudub või seda ei ole võimalik leida.		X	
		b) Mittetäielik, loetamatu, ilmselgelt võltsitud, ei vasta sõiduki dokumentidele.		X	
		c) Sõiduki dokumendid on loetamatud või sisaldavad tehnilisi vigu.	X		
1. PIDURISÜSTEEM					
1.1. Mehaaniline seisund ja toimimine					
1.1.1. Sõidupiduri pedaali / käsipiduri hoova šarniir	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel Märkus: võimendiga pidurisüsteemidega sõidukeid tuleks kontrollida väljalülitatud mootoriga	a) Šarniir on liiga tihke.		X	
		b) Ülemäärane kulumine või lõtk.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.1.2. Pedaali / käsipiduri hoova seisund ja pidurijuhtimis-seadme käigutagavara	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel Märkus: võimendiga pidurisüsteemidega sõidukeid tuleks kontrollida väljalülitatud mootoriga	a) Liigne või ebapiisav käigutagavara. Pidurit ei saa täielikult rakendada või on see blokeeritud.		X	X
		b) Pidurdusseadis ei vabane korralikult. Toimimine on häiritud.	X	X	
		c) Piduripedaali libisemisvastane osa puudub, on lahtine või siledaks kulunud.		X	
1.1.3. Vaakumpump või kompressor ja mahutid	Komponentide visuaalne kontroll tavapärase tööõõhu juures. Kontrollitakse vaakumi või õhurõhu ohutu taseme saavutamiseks kuluvat aega ning hoiatusseadise, mitmemähiselise kaitseklapi ja rõhualandusventiili toimimist	a) Ebapiisav õhurõhk / vaakum, et võimaldada vähemalt nelja piduri rakendamist pärast hoiatusseadise töölehakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu); vähemalt kahe piduri rakendamist pärast hoiatusseadise töölehakkamist (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 kuuldavad õhulekked.		X	
		e) Pidurisüsteemi toimimist mõjutada võiv väline kahjus-tus. Varupiduri tõhusus ei ole piisav.		X	X
1.1.4. Alarõhu hoiatusmärgutuli või mõõtur	Toimimise kontroll	Defektne mõõtur või märgutuli või mõõturi või märgutule rike. Alarõhku ei ole võimalik kindlaks teha.	X		X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse kontrollimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.1.5. Seisupidurikraan	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel	a) Käepide on pragunenud, kahjustunud või liigselt kulunud.		X	
		b) Ebakindel klappivõll või klapp.		X	
		c) Ühendused on lahti või süsteem lekib.		X	
		d) Toimib mitterahuldavalt.		X	
1.1.6. Seisupiduri tööseade, pidurikang, piduri lukustus, elektrooniline seisupidur	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel	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) Tööseade puudub, see on kahjustunud või ei tööta.		X	
		e) Mitterahuldav toimimine, hoiatusmärgutuli näitab riket.		X	
1.1.7. Piduriklapid/ventiilid (jalgpidurikraanid, rõhualandajad, regulaatorid)	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel	a) Klapp/ventiil on kahjustunud või õhku lekib liigselt. Toimimine on häiritud.		X	X
		b) Kompressorist tuleb liigselt õli.	X		
		c) Klapp/ventiil on ebakindel või valesti paigaldatud.		X	
		d) Hüdraulikavedeliku leke. Toimimine on häiritud.		X	X
1.1.8. Haagisepidurite ühendused (elektri- ja pneumoühendused)	Pukseeriva veoki ja haagise pidurisüsteemide ühenduse lahti- ja uuesti ühendamine	a) Kraan või isetihenev ventiil on defektne. Toimimine on häiritud.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		b) Kraan või klapp on ebakindel või valesti paigaldatud. Toimimine on häiritud.	X	X	
		c) Ülemäärased lekked. Toimimine on häiritud.		X	X
		d) Ei tööta õigesti. Piduri toimimine on häiritud.		X	X
1.1.9. Energiavaru survepaak	Visuaalne kontroll	a) Paak on kergelt kahjustunud või kergelt korrodeerunud. Paak on tugevalt kahjustunud, korrodeerunud või lekib.	X	X	
		b) Äravooluseade ei tööta.		X	
		c) Paak on ebakindel või valesti paigaldatud.		X	
1.1.10. Pidurivõimendid, peasilinder (hüdraulilistel süsteemidel)	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel, kui võimalik	a) Võimendi on defektne või ebatõhus. Kui ei tööta.		X	X
		b) Peasilinder on defektne, kuid pidur siiski toimib. Peasilinder on defektne või lekib.		X	X
		c) Peasilinder on ebakindel, kuid pidur siiski toimib. Peasilinder on ebakindel.		X	X
		d) Pidurivedelikku ei ole piisavas koguses, tase allpool miinimummärki. Pidurivedeliku tase on oluliselt allpool miinimummärki. Pidurivedelik ei ole nähtav.	X	X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		e) Puudub peasilindri paagi kork.	X		
		f) Pidurivedeliku hoiatuslamp põleb või on defektne.	X		
		g) Pidurivedeliku taseme hoiatussüsteem ei tööta korralikult.	X		
1.1.11. Jälgad piduritorud	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel, kui võimalik	a) Ilmne purunemise või pragunemise oht.			X
		b) Torud või ühenduskohad lekivad (õhkpidurisüsteemid). Torud või ühenduskohad lekivad (hüdraulilised pidurisüsteemid).		X	X
		c) Torud on kahjustunud või ülemäära korrodeerunud. Mõjutab pidurite toimimist blokeerumise või ilmse lekkeohu tõttu.		X	X
		d) Torud on paigaldatud valesse kohta. Kahjustusoht.	X	X	
1.1.12. Elastsed pidurivoolikud	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel, kui võimalik	a) Ilmne purunemise või pragunemise oht.			X
		b) Voolikud on kahjustunud, hõõrdunud, väändunud või liiga lühikesed. Voolikud on kahjustunud või hõõrdunud.	X	X	
		c) Voolikud või ühenduskohad lekivad (õhkpidurisüsteemid). Voolikud või ühenduskohad lekivad (hüdraulilised pidurisüsteemid).		X	X
		d) Voolikud paisuvad rõhu all. Koorti seisund on halvenenud.		X	X
		e) Voolikud on poorsed.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse kuuluvate põhjuste	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.1.13. Piduri hõõrdkatted ja -klotsid	Visuaalne kontroll	a) Katted on ülemääraselt kulunud (kulumine on jõudnud miinimummargistuseni). Katted on ülemääraselt kulunud (miinimummargistus ei ole nähtav).		X	X
		b) Katted on määrdunud (õli, määre jne). Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		c) Kate või klots puudub või on valesti paigaldatud.			X
1.1.14. Piduritrumlid, pidurikettad	Visuaalne kontroll	a) Trumlid või kettad on kulunud. Trumlid või kettad on ülemääraselt kriimustatud või pragunenud, ebakindlad või mõranenud.		X	X
		b) Trumlid või kettad on määrdunud (õli, määre jne). Pidurdustõhusus on oluliselt halvenenud.		X	X
		c) Trumlid või kettad puuduvad.			X
		d) Alusplaat on ebakindel.		X	
1.1.15. Piduritrossid, -vardad, -hoo- vastik	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel, kui võimalik	a) Tross on kahjustunud või sõlmes. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		b) Komponent on ülemääraselt kulunud või korrodeerunud. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		c) Tross, varras või liitmik on ebakindel.		X	
		d) Trossijuhik on defektne.		X	
		e) Pidurisüsteemi vaba liikumine on piiratud.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		f) Hoovad/liitmikud ei liigu õigesti, viidates valele reguleerimisele või liigsele kulumisele.		X	
1.1.16. Piduri tööseadmed (sh vedruakud või hüdraulilised silindrid)	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel, kui võimalik	a) Tööseade on mõranenud või kahjustunud. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		b) Tööseade lekib. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		c) Tööseade on ebakindel või valesti paigaldatud. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		d) Tööseade on ülemäära korrodeerunud. Võib mõraneda.		X	X
		e) Survekolvi või -membraani ebapiisav või ülemäärane vabakäik. Pidurdustõhusus on halvenenud (liikumisvaru puudub).		X	X
		f) Tolmukaitse on kahjustunud. Tolmukaitse puudub või on ülemäära kahjustunud.	X		X
1.1.17. Koormuse regulaator	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel, kui võimalik	a) Ühendused on defektsed.		X	
		b) Ühendused on valesti reguleeritud.		X	
		c) Regulaator on kinni kiilunud või ei tööta (ABS toimib). Regulaator on kinni kiilunud või ei tööta.		X	X
		d) Regulaator puudub (kui on nõutud).			X
		e) Andmesilt puudub.	X		

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		f) Andmed on loetamatud või ei vasta nõuetele ¹ .	X		
1.1.18. Kulumise kompensatorid ja näiturid	Visuaalne kontroll	a) Kompensaator on kahjustunud, kinni kiilunud või liigub valesti, on ülemäärselt kulunud või valesti reguleeritud.		X	
		b) Kompensaator on defektne.		X	
		c) Kompensaator on valesti paigaldatud või asendatud.		X	
1.1.19. Aeglustisüsteem (kui see on paigaldatud või nõutav)	Visuaalne kontroll	a) Ühendused või kinnitused on ebakindlad. Toimimine on häiritud.	X		X
		b) Süsteem on ilmselt defektne või puudub.		X	
1.1.20. Haagisepidurite automaatne rakendumine	Pukseeriva veoki ja haagise pidurisüsteemide ühenduse lahtiühendamine	Ühenduse lahtiühendamisel ei rakendu haagisepidur automaatselt.			X
1.1.21. Kogu pidurisüsteem	Visuaalne kontroll	a) Muud süsteemi seadmed (näiteks jäätumisvastane pump, õhukuivati jms) on väliselt kahjustatud või ülemäära roostes, nii et see kahjustab pidurisüsteemi. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		b) Õhu või antifriisi leke. Mõjutab süsteemi toimimist.	X		X
		c) Mis tahes komponent on ebakindel või valesti paigaldatud.		X	
		d) Mis tahes komponendi ohtlik muudatus ³ . Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
1.1.22. Katseühendused (kui need on paigaldatud või nõutavad)	Visuaalne kontroll	Puudub.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.1.23. Pealejooksupidur	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Ebapiisav tõhusus.		X	
1.2. Sõidupiduri toimimine ja tõhusus					
1.2.1. Toimimine (E)	Testimisel pidurite katsetamise seadmel rakendada pidureid järk-järgult kuni maksimaalse vajutuseni	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. Teekatsetuse korral kaldub sõiduk sirgioonest 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.		X	
1.2.2. Tõhusus (E)	Testimine pidurite katsetamise seadmel ettenähtud kaalu juures või kui seda ei ole tehnilistel põhjustel võimalik kasutada, siis teekatsetusel meerik-aeglustusmõõdiku abil ⁽¹⁾	Ei anna vähemalt järgmist minimaalset pidurdustõhusust ⁽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 -kategooria: 40 % ⁽⁵⁾ Saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud väärtustest.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.3. Varu-/häädapiduri toimimine ja tõhusus (kui tegemist on eraldi süsteemiga)					
1.3.1. Toimimine (E)	Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.1 osutatud meetodit	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. Teekatsetuse korral 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	
1.3.2. Tõhusus (E)	Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.2 osutatud meetodit	Pidurdusjõud on väiksem kui 50 % ⁽⁶⁾ nõutavast punktis 1.2.2 osutatud sõidupiduri pidurdusjõust registrimassi järgi arvatuna. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatuna).		X	X
1.4. Seisupiduri toimimine ja tõhusus					
1.4.1. Toimimine (E)	Piduri rakendamine pidurite katsetamise seadmel	Ühel küljel pidur ei tööta või teekatsetuse korral kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % punktis 1.4.2 osutatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatuna).		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.4.2. Tõhusus (E)	Testimine pidurite katsetamise seadmel. Kui see ei ole võimalik, sooritatakse teekatsetus tajur-aeglustusmõõdiku või meerik-aeglustusmõõdiku abil	Kõikide sõidukikategooriate puhul ei ole pidurdusjõud vähemalt 16 % registrimassi järgi arvatuna või mootorsõidukitel vähemalt 12 % täismassi järgi arvatuna, kusjuures kohaldatakse neist kahest suuremat. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatuna).		X	X
1.5. Aeglustisüsteemi toimimine	Visuaalne kontroll ning võimaluse korral süsteemi toimimise testimine	a) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (ei kohaldata mootorpiduri suhtes).		X	
		b) Süsteem ei tööta.		X	
1.6. Mittelekeeruv pidurisüsteem (ABS)	Visuaalne kontroll ja hoiatusseadise kontroll ja/või kontroll sõiduki elektroonilist liidest kasutades	a) Hoiatusseadise rike.		X	
		b) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		c) Ratta kiirusandurid puuduvad või on kahjustunud.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Muud osad puuduvad või on kahjustunud.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
1.7. Elektrooniline pidurisüsteem (EBS)	Visuaalne kontroll ja hoiatusseadise kontroll ja/või kontroll sõiduki elektroonilist liidest kasutades	a) Hoiatusseadise rike.		X	
		b) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		c) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		d) Vedava sõiduki ja haagise vaheline ühendus ei vasta nõuetele või puudub.			X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.8. Pidurivedelik	Visuaalne kontroll	Pidurivedelik on saastunud või settinud. Ilmne tõrke tekkimise oht.		X	X
2. ROOLISEADE					
2.1. Mehaaniline seisund					
2.1.1. Rooliseadme seisund	Rooliseadme toimimise visuaalne kontroll rooliratta pööramisel	a) Hammassektorvõll on väändunud või selle tihvtid on kulunud. Mõjutab toimimist.		X	X
		b) Hammassektorvõll on ülemääraselt kulunud. Mõjutab toimimist.		X	X
		c) Hammassektorvõlli ülemäärane liikumine. Mõjutab toimimist.		X	X
		d) Leke. Tilkade teke.		X	X
2.1.2. Rooliseadme korpuse kinnitus	Korpuse šassiile kinnitumise visuaalne kontroll rooliratta pööramisel päripäeva ja vastupäeva	a) Rooliseadme korpus ei ole nõuetekohaselt kinnitatud. Kinnitused on ohtlikult lahti või esineb nähtav liikumine šassii/kere suhtes.		X	X
		b) Kinnitusavad šassiil on välja veninud. Kinnitused on olulisel määral mõjutatud.		X	X
		c) Kinnituspoldid puuduvad või on purunenud. Kinnitused on olulisel määral mõjutatud.		X	X
		d) Rooliseadme korpus on mõranenud. Korpuse stabiilsus või kinnitus on kahjustunud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
2.1.3. Roolihoovastiku seisund	Rooliseadme komponentide võimaliku kulumise ja mõranemise ning nende turvalisuse visuaalne kontroll rooliratta pööramisel päripäeva ja vastupäeva	a) Komponentid, mis peaksid olema kohtkindlad, liiguvad üksteise suhtes. Ülemäärne liikumine või tõenäoline lahtitulek.		X	X
		b) Liigendid on ülemääraselt kulunud. Väga tõsine lahtituleku oht.		X	X
		c) Teatav komponent on mõranenud või deformeerunud. Mõjutab toimimist.		X	X
		d) Puuduvad lukustusseadmed.		X	
		e) Komponentid on eritelgsed (nt rööpvarras või juhtvarras).		X	
		f) Ohtlik muudatus ³ . Mõjutab toimimist.		X	X
		g) Tolmukaitse on kahjustunud või halvenenud seisundis. Tolmukaitse puudub või on oluliselt halvenenud seisundis.	X		X
2.1.4. Roolihoovastiku toimimine	Rooliseadme komponentide võimaliku kulumise ja mõranemise ning nende turvalisuse visuaalne kontroll maapinnale toetuvate rataste ja töötava mootoriga (roolivõimendi) sõidukil rooliratta pööramisel päripäeva ja vastupäeva	a) Liikuv roolihoovastik kahjustab šassii kohtkindlat osa.		X	
		b) Rooli piirajad ei tööta või puuduvad.		X	
2.1.5. Roolivõimendi	Roolimehhanismil kontrollitakse lekete esinemist ja hüdraulikavedeliku taset paagis (kui see on nähtav). Maapinnale toetuvate rataste ja töötava mootoriga sõidukil kontrollitakse võimendiga roolimehhanismi töötamist	a) Vedelikuleke.		X	
		b) Vedelikku ei ole piisavalt (tase allpool miinimummärke). Ebapiisav mahuti.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		c) Mehhanism ei tööta. Mõjutab roolimist.		X	X
		d) Mehhanism on mõranenud või ebakindel. Mõjutab roolimist.		X	X
		e) Komponentid on eritelgsed või kahjustunud. Mõjutab roolimist.		X	X
		f) Ohtlik muudatus ³ . Mõjutab roolimist.		X	X
		g) Trossid/voolikud on kahjustunud või ülemääraselt korrodeerunud. Mõjutab roolimist.		X	X
2.2. Rooliratas, roolisammas ja juhtraud					
2.2.1. Rooliratta seisund	Maapinnale toetuvate ratastega sõidukil lükatakse ja tõmmatakse rooliratast roolisamba suhtes üles-alla, rooliratast lükatakse roolisamba suhtes täisnurga all eri suundades. Vabakäigu ning painduvate ühenduste või universaalliigendite seisundi visuaalne kontroll	a) Rooliratas ja -sammas liiguvad üksteise suhtes – kinnitus on lõtv. Väga tõsine lahtituleku oht.		X	X
		b) Roolirattarummul puudub kinnitusseade. Väga tõsine lahtituleku oht.		X	X
		c) Roolirattarumm, -rõngas või kodarad on mõranenud või lahti tulnud. Väga tõsine lahtituleku oht.		X	X
		d) Ohtlik muudatus ³ .		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
2.2.2. Roolisammas ja juhtimisüsteemi amortisaatorid	Rooliratast lükatakse ja tõmmatakse roolisamba suhtes üles-alla, rooliratast lükatakse roolisamba suhtes täisnurga all eri suundades. Vabakäigu ning painduvate ühenduste või universaalliigendite seisundi visuaalne kontroll	a) Rooliratta keskme ülemäärane liikumine üles või alla.		X	
		b) Roolisamba ülemise osa ülemäärane liikumine radiaalselt samba telje suhtes.		X	
		c) Painduvad ühendused on kahjustunud.		X	
		d) Kinnitus on defektne. Väga tõsine lahtituleku oht.		X	X
		e) Ohtlik muudatus ³			X
2.3. Rooli vabakäik	Rooliratast keeratakse kergelt päripäeva ja vastupäeva, ilma et rattad liiguks, kusjuures rattad on otseasendis ja roolivõimendiga sõidukitel mootor töötab. Vabakäigu visuaalne kontroll	Rooli vabakäik on ettenähtust suurem (näiteks roolirattarõnga teatav punkt liigub rohkem kui ühe viiendiku ulatuses rooliratta läbimõödust) või ei vasta nõuetele ¹ . Mõjutab ohutut roolimist.		X	X
2.4. Rataste kokku- või lahkujooks (X) ²	Visuaalne kontroll	Kokku- või lahkujooks ei vasta silmanähtavalt nõuetele. Mõjutab otsesõitu; suunastabiilsus on halvenenud.	X		X
2.5. Haagise pöördtelje pöördlaud	Kontrollimine visuaalselt või spetsiaalselt kohandatud lõtkuestri abil	a) Komponent on kergelt kahjustunud. Komponent on tugevalt kahjustunud või mõranenud.		X	X
		b) Ülemäärane lõtk. Mõjutab otsesõitu; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X
		c) Kinnitus on defektne. Kinnitus on olulisel määral kahjustunud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnõilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
2.6. Elektrooniline roolivõimendi (EPS)	Visuaalne kontroll, rooliratta nurga ja rataste nurga vahelise vastavuse kontroll mootorit käivitades ja välja lülitades ja/või kontroll sõiduki elektroonilist liidest kasutades	a) EPSi rikkeindikaator näitab süsteemis tõrget.		X	
		b) Roolivõimendi ei tööta.		X	
		c) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
3. NÄHTAVUS					
3.1. Vaateväli	Juhikohalt avaneva vaatevälja visuaalne kontroll	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		
3.2. Klaasi seisund	Visuaalne kontroll	a) Klaas või läbipaistev esipaneel (kui see on lubatud) on mõranenud või värvi muutnud (väljaspool klaasipuhastite puhastatavat ala). Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.	X		
		b) Klaas või läbipaistev esipaneel (sealhulgas peegel- või toonkilega kaetud klaas), mis ei vasta nõuetes ¹ esitatud spetsifikatsioonidele (väljaspool klaasipuhastite puhastatavat ala). Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.	X		
		c) Klaasi või läbipaistva esipaneeli seisund ei ole vastuvõetav. Nähtavus läbi klaasipuhastite puhastatava ala on tugevalt mõjutatud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
3.3. Tahavaatepeeglid või -seadmed	Visuaalne kontroll	a) Peegel või seade puudub või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ (olemas on vähemalt kaks tahavaateseadet). Olemas on vähem kui kaks tahavaateseadet.	X		
		b) Peegel või seade on kergelt kahjustunud või lahti tulnud. Peegel või seade ei tööta, on tugevalt kahjustunud, lahti tulnud või ebakindel.	X		
		c) Vajalik vaateväli ei ole hõlmatud.		X	
3.4. Klaasipuhastid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Puhastid ei tööta või puuduvad.		X	
		b) Puhasti hari on defektne. Puhasti hari puudub või on silmanähtavalt defektne.	X		
3.5. Klaasipesurid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Pesurid ei tööta nõuetekohaselt (puudub pesemisvedelik, kuid pump töötab, või veejuga on valesti suunatud). Pesurid ei tööta.	X		
3.6. Niiskuse eemaldamise süsteem (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem ei tööta või on silmanähtavalt defektne.	X		
4. TULED, HELKURID JA ELEKTRISEADMED					
4.1. Esilaternad					
4.1.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusti/valgusallikas on defektne või puudub (mitu valgustit/valgusallikat; LED-valgusti puhul ei tööta vähem kui 1/3). Üks valgusti/valgusallikas; LED-valgusti puhul on nähtavus olulisel määral mõjutatud.	X		

Aspekt	Meetod	Tehnoõlevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		b) Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on kergelt defektne. Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on tugevalt defektne või puudub.	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.		X	
4.1.2. Reguleeritus	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Esilatern on selgelt valesti reguleeritud.		X	
		b) Valgusallikas on valesti paigaldatud.			
4.1.3. Lülitid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Lüliti ei tööta nõuetele ¹ vastavalt (ühel ja samal ajal põlevate esilaternate arv). Lubatud piirmäära ületav valgustugevus sõidukist ettepoole.	X		
		b) Kontrollseadise talitus on häiritud.		X	
4.1.4. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		b) Miski hajutiklaasil või valgusallikal vähendab ilmselgelt valgustugevust või muudab valguse värvi.		X	
		c) Valgusallikas ja latern ei ühildu omavahel.		X	
4.1.5. Reguleerimisseadmed (kui need on kohustuslikud)	Visuaalne kontroll ja võimaluse korral kontrollimine käitamisel	a) Seade ei tööta.		X	
		b) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.		X	
4.1.6. Esilaternate puhastusseade (kui see on kohustuslik)	Visuaalne kontroll ja võimaluse korral kontrollimine käitamisel	Seade ei tööta. Gaaslahenduslampide puhul.	X		
				X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.2. Eesmised ja tagumised äärelaternad, külgmised äärelaternad, ülemised äärelaternad ning päevasõidulaternad					
4.2.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne.		X	
		b) Hajutiklaas on defektne.		X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X		X
4.2.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Tagumisi äärelaternaid ja külgmisi äärelaternaid on võimalik välja lülitada esilaternate põlemise ajal.		X	
		b) Kontrollseadise talitus on häiritud.		X	
4.2.3. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihu värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X		X
		b) Miski hajutiklaasil või valgusallikal vähendab valgustugevust või muudab valguse värvi. Kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X		X
4.3. Pidurilaternad					
4.3.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne (mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul ei tööta vähem kui 1/3). Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3. Ükski valgusallikas ei toimi.	X		X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		b) Laternaklaas on kergelt defektne (ei mõjuta kiiratavat valgust). Laternaklaas on tugevalt defektne (mõjutab kiiratavat valgust).	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	
4.3.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Lülit ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Toimimine hilinemisega. Lüliti ei tööta üldse.	X	X	X
		b) Kontrollseadise talitus on häiritud.		X	
4.3.3. Vastavus nõuetele ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X	X	
4.4. Suuna- ja ohulaternad					
4.4.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne (mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul ei tööta vähem kui 1/3). Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3.	X	X	
		b) Laternaklaas on kergelt defektne (ei mõjuta kiiratavat valgust). Laternaklaas on tugevalt defektne (mõjutab kiiratavat valgust).	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.4.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Lüliti ei tööta üldse.	X		
4.4.3. Vastavus nõuetele ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
4.4.4. Vilkumissagedus	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Vilkumissagedus ei vasta nõuetele ¹ (sagedus erineb nõuetest rohkem kui 25 %).	X		
4.5. Eesmised ja tagumised udulaternad					
4.5.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne (mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul ei tööta vähem kui 1/3). Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3.	X		
		b) Laternaklaas on kergelt defektne (ei mõjuta kiiratavat valgust). Laternaklaas on tugevalt defektne (mõjutab kiiratavat valgust).	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku või vastutulevate sõidukite pimestamise oht.	X		
4.5.2. Reguleeritus (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Valgusvihi valguse ja varju piirjoone korral on eesmine udulatern horisontaalselt valesi reguleeritud (valguse ja varju piirjoon on liiga madalal). Valguse ja varju piirjoon on eesmistele lähitulelaternate omast kõrgemal.	X		
4.5.3. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Ei toimi.	X		

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.5.4. Vastavus nõuetele ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		b) Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .	X		
4.6. Tagurduslaternad					
4.6.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne.	X		
		b) Laternaklaas on defektne.	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X		X
4.6.2. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		b) Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .		X	
4.6.3. Lülitid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Tagurdustule saab sisse lülitada, kui tagasikäik ei ole sisse lülitatud.	X		X
4.7. Tagumine numbrilatern					
4.7.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern heidab otsevalgust või valget valgust taha.	X		
		b) Valgusallikas on defektne (mitu valgusallikat). Valgusallikas on defektne (üks valgusallikas).	X		X
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X		X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.7.2. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .	X		
4.8. Helkurid, nähtavamaks tegemise märgistus (valgustpeegeldav) ja tagumised märgistusplaadid					
4.8.1. Seisund	Visuaalne kontroll	a) Helkurseadmed on defektsed või kahjustunud. Mõjutab peegeldust.	X		
		b) Helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Võib küljest ära kukkuda.	X		X
4.8.2. Vastavus nõuetele ¹	Visuaalne kontroll	Seade, selle peegeldatav värv või asend ei vasta nõuetele ¹ . Seade puudub või peegeldab ettepoole punast või taha- poole valget värvust.		X	X
4.9. Valgustusseadmete kohustuslikud märgulambid					
4.9.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Seade ei tööta. Seade ei tööta eesmistele kaugtuledele või tagumiste udulater- nate puhul.	X		X
4.9.2. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Ei vasta nõuetele ¹ .	X		
4.10. Pukseeriva sõiduki ja haagise või poolhaagise elektriühendused	Visuaalne kontroll: võimaluse korral kontrol- lida elektriühenduse pidevust	a) Kohtkindlad komponendid ei ole kindlalt kinnitatud. Pistikupesa on lahti tulnud.	X		X
		b) Isolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halve- nenud. Esineb lühise tekke oht.	X		X
		c) Haagise või pukseeriva sõiduki elektriühendused ei toimi nõuetekohaselt. Haagise pidurituled ei tööta.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.11. Elektrijuhtmestik	Visuaalne kontroll, sealhulgas mootoriruumi sisemuse kontroll (kui see on kohaldatav)	a) 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 pöörlevate osade või maapinnaga, ühendused on lahti (piduri- või roolisüsteemi jaoks olulised osad).	X	X	X
		b) Juhtmestik on kergelt kahjustunud. Juhtmestik on tugevalt kahjustunud. Juhtmestik on äärmiselt kahjustunud (piduri- või roolisüsteemi jaoks olulised osad).	X	X	X
		c) Isolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud. Esineb lühise tekke oht. Suur tule-/sädelusohu.	X	X	X
4.12. Mittekohustuslikud laternad ja helkurid (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	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 . Ühel ja samal ajal töötavate esilaternate valgustugevus on lubatust suurem; kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X	X	
		c) Latern/helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.13. Aku(d)	Visuaalne kontroll	a) Aku on ebakindel. Ei ole õigesti kinnitatud; esineb lühise tekke oht.	X	X	
		b) Aku lekib. Ohtlike ainete leke.	X	X	
		c) Defektne lüliti (kui lüliti on nõutav).		X	
		d) Defektsed kaitsmed (kui kaitsmed on nõutavad).		X	
		e) Ebasobiv ventilatsioon (kui ventilatsioon on nõutav).		X	
5. TELJED, VELJED, REHVID JA VEDRUSTUS					
5.1. Teljed					
5.1.1. Teljed (+E)	Visuaalne kontroll lõtkutestrite abil (olemasolu korral)	a) Telg on mõranenud või deformeerunud.			X
		b) Telg on sõiduki külge kinnitatud ebakindlalt. Stabiilsus on halvenenud, mõjutab toimimist: ülemäärane liikumine kinnituste suhtes.		X	X
		c) Ohtlik muudatus ³ . Stabiilsus on halvenenud, mõjutab toimimist, liiga lähedal muudele sõidukiosadele või maapinnale.		X	X
5.1.2. Käänmikud (+E)	Visuaalne kontroll lõtkutestrite abil (olemasolu korral). Kõigile ratastele rakendatakse vertikaal- või külgiõudu ning üles märgitakse liikumise ulatus teljetala ja käänmiku vahel	a) Käänmik on mõranenud.			X
		b) Kuulliigend ja/või puksid on ülemäära kulunud. Võib lahti tulla; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X
		c) Ülemäärane liikumine teljetala ja käänmiku vahel. Võib lahti tulla; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		d) Käänmikupolt on teljel lahti tulnud. Võib lahti tulla; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X
5.1.3. Rattalaagrid (+E)	Visuaalne kontroll lõtkutestrite abil (olemasolu korral). Ratast loksutatakse või rakendatakse igale rattale külgjõudu ning üles märgitakse, kui suures ulatuses liigub ratas käänmiku suhtes ülespoole	a) Ülemäärane lõtk rattalaagris. Suunastabiilsus on halvenenud; purunemisoht.		X	X
		b) Rattalaager on liiga tihke, kinni kiilunud. Ülekuumenemisoht; purunemisoht.		X	X
5.2. Veljed ja rehvid					
5.2.1. Rattarumm	Visuaalne kontroll	a) Mis tahes rattamutrid või -poldid puuduvad või on lahti tulnud. Puuduv kinnitus või kinnitus lahti ulatuses, mis mõjutab väga tõsiselt liiklusohutust.		X	X
		b) Rumm on kulunud või kahjustunud. Rumm on kulunud või kahjustunud nii, et see mõjutab velgede kinnitust.		X	X
5.2.2. Veljed	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki kõikide velgede visuaalne kontroll mõlemast küljest	a) Mis tahes mõra või defekt keevises.			X
		b) Rehvide lukustusrõngad ei ole nõuetekohaselt paigaldatud. Võivad küljest ära kukkuda.		X	X
		c) Velg on tõsiselt deformeerunud või kulunud. Mõjutab kinnitust rummuga; mõjutab kinnitust rehvi-ga.		X	X
		d) Velje suurus, tehniline konstruktsioon, kokkusobivus või tüüp ei vasta nõuetele ¹ ning mõjutab liiklusohu-tust.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
5.2.3. Rehvid	Kogu rehvi visuaalne kontroll, sõites sõidukiga edasi ja tagasi	a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübikinnitusmärk või kiiruskategorooria ei vasta nõuetele ¹ ning mõjutab liiklusohutust. Kasutamiseks ebapiisav koormustaluvus või kiiruskategorooria, rehvi puutub kokku sõiduki muude liikumata osadega, mis halvendab ohutut juhtimist.		X	X
		b) Samal teljel asuvate rataste või topeltrataste rehvid on erineva suurusega.		X	
		c) Samal teljel asuvad rehvid on erineva konstruktsiooniga (radiaal-/diagonaalrehvid).		X	
		d) Mis tahes tõsine kahjustus või sisselõige rehvis. Koort on nähtav või kahjustatud.		X	X
		e) Turvise kulumise märgid muutuvad nähtavaks. Rehvimustri sügavus ei vasta nõuetele ¹ .		X	X
		f) Rehvi hõõrdub teiste 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 kahjustatud.		X	X
5.3. Vedrustus					
5.3.1. Vedrud ja stabilisaator (+E)	Visuaalne kontroll lõtkutestrite abil (kui need on olemas)	a) Vedrud on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. Suhteline liikumine on nähtav, kinnitused on väga suurel määral lahti.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		b) Vedru osa on kahjustunud või mõranenud. Põhivedru (vedruleht) või lisalehed on väga tõsiselt mõjutatud.		X	X
		c) Vedru puudub. Põhivedru (vedruleht) või lisalehed on väga tõsiselt mõjutatud.		X	X
		d) Ohtlik muudatus ³ . Liiga lähedal muudele sõidukiosadele; vedrustussüsteem ei toimi.		X	X
5.3.2. Amortisaatorid	Visuaalne kontroll	a) Amortisaatorid on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. Amortisaator on lahti.	X		
		b) Tõsise lekke või rikke märkidega kahjustunud amortisaator.		X	
		c) Amortisaator puudub.		X	
5.3.3. Pöördtorud, reaktiivvardad, õõtshargid ja -hoovad (+E)	Visuaalne kontroll lõtkutestrite abil (olemasolukorral)	a) Komponent on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. Võib lahti tulla; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X
		b) Komponent on kahjustunud või ülemääraselt korrodeerunud. Mõjutab komponendi stabiilsust või komponent on mõranenud.		X	X
		c) Ohtlik muudatus ³ . Liiga lähedal muudele sõidukiosadele; süsteem ei toimi.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
5.3.4. Vedrustuse liigendid (+E)	Visuaalne kontroll lõtkuestrite abil (olemasolu korral)	a) Pöörli-polt ja/või puksid või vedrustuse liigendid on ülemäära kulunud. Võib lahti tulla; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X
		b) Tolmukaitse on oluliselt halvenenud seisundis. Tolmukaitse puudub või on mõranenud.	X	X	
5.3.5. Õhkvedrustus	Visuaalne kontroll	a) Süsteem ei tööta.			X
		b) Mis tahes komponent on kahjustunud, halvenenud seisundis või seda on muudetud ning see kahjustab süsteemi toimimist. Mõjutab süsteemi toimimist olulisel määral.		X	X
		c) Kuuldav leke süsteemis.		X	
		d) Ohtlik muudatus.		X	
6. ŠASSII JA SELLE KINNITUSED					
6.1. Šassii või raam ja selle kinnitused					
6.1.1. Üldseisund	Visuaalne kontroll	a) Mis tahes piki- või risttala kerge mõranemine või deformeerumine. Mis tahes piki- või risttala tõsine mõranemine või deformeerumine.		X	X
		b) Tugevdusplaadid või kinnitused on ebakindlad. Suurem osa kinnitusi on lahti; osad ei ole piisavalt tugevad.		X	X
		c) Koostu jäikust mõjutav ülemäärane korrosioon. Osad ei ole piisavalt tugevad.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.1.2. Väljalasketorud ja summutid	Visuaalne kontroll	a) Heitgaasisüsteem on ebakindel või lekib.		X	
		b) Kabiini või sõitjateruumi tuleb suitsu. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.		X	X
6.1.3. Kütusepaak ja -torud (sh kütteaine paak ja torud)	Visuaalne kontroll, LPG-/CNG-/LNG-süsteemide korral kasutatakse lekke tuvastamise seadmeid	a) Ebatavaline paak või torud, mis põhjustab suurt tuleohtu.			X
		b) Vedelikku lekib, täiteava kork puudub või 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
6.1.4. Kaitserauad, külgmised ja tagumised allasõidutõkked	Visuaalne kontroll	a) Komponent on lahti tulnud või kahjustunud ning võib riivamisel või kokkupuutel tekitada vigastusi. Osad võivad küljest ära kukkuda; mõjutab toimimist olulisel määral.		X	X
		b) Seade ei vasta ilmselgelt nõuetele ¹ .		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.1.5. Varuratta kandur (kui see on olemas)	Visuaalne kontroll	a) Varuratta kandur ei ole nõuetekohases seisukorras.	X		
		b) Varuratta kandur on mõranenud või ebakindel.		X	
		c) Varuratas ei ole kandurile turvaliselt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.		X	X
6.1.6. Mehaanilised haakeseadmed ja pukseerimisseadised (+E)	Kulumise ja nõuetekohase talitluse visuaalne kontroll, pöörates erilist tähelepanu kõikidele paigaldatud ohutusseadistele, ja/või mooturi kasutamine	a) Komponent on kahjustunud, defektne või mõranenud (kui seda ei kasutata). Komponent on kahjustunud, defektne või mõranenud (kui seda kasutatakse).		X	X
		b) Komponent on ülemäära kulunud. Allpool kulumispiiri.		X	X
		c) Kinnitus on defektne. Mis tahes kinnitus on lahti; väga tõsine küljest äratuleku oht.		X	X
		d) Mis tahes ohutusseadis puudub või ei tööta õigesti.		X	
		e) Mis tahes haakeseadme näidik ei tööta.		X	
		f) Registreerimismärk või mõni latern on varjatud (kui seda ei kasutata). Registreerimismärk ei ole loetav (kui seadet ei kasutata).	X		X
		g) Ohtlik muudatus ³ (teisesed osad). Ohtlik muudatus ³ (põhiosad).		X	X
		h) Haagise ühendus on liiga nõrk või mittevastav või haakesead ei vasta nõuetele.			X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.1.7. Jõuülekanne	Visuaalne kontroll	a) Kinnituspoldid on lahti tulnud või puuduvad. Kinnituspoldid on lahti tulnud või puuduvad ulatuses, mis ohustab tõsiselt liiklusohutust.		X	X
		b) Ülekandevõlli laagrid on ülemäära kulunud. Väga tõsine lahtituleku või purunemise oht.		X	X
		c) Universaalliigendid või ülekandeketid/-rihmad on ülemäära kulunud. Väga tõsine lahtituleku või purunemise oht.		X	X
		d) Kahjustunud painduvad ühendused. Väga tõsine lahtituleku või purunemise oht.		X	X
		e) Kahjustunud või paindunud võll.		X	
		f) Laagri korpus on mõranenud või ebakindel. Väga tõsine lahtituleku või purunemise oht.		X	X
		g) Tolmukaitse on oluliselt halvenenud seisundis. Tolmukaitse puudub või on mõranenud.	X		X
		h) Jõuseadet on ebaseaduslikult muudetud.		X	
6.1.8. Mootori kinnitused	Visuaalne kontroll	Kinnitusdetailid on halvenenud seisundis, silmanähtavalt ja tõsiselt kahjustunud. Kinnitusdetailid on lahti tulnud või mõranenud.		X	X
6.1.9. Mootori jõudlus (X) ²	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Juhtseadme muutmine, millel on mõju ohutusele ja/või keskkonnale.		X	
		b) Mootori muutmine, millel on mõju ohutusele ja/või keskkonnale.			X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.2. Kabiin ja kere					
6.2.1. Seisund	Visuaalne kontroll	a) Lahti tulnud või kahjustunud paneel või osa, mis võib tekitada vigastusi. Võib küljest ära kukkuda.		X	X
		b) Ebakindel kerepost. Stabiilsus on halvenenud.		X	X
		c) Mootorisuits või heitgaasid pääsevad kabiini. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.		X	X
		d) Ohtlik muudatus ³ . Liiga lähedal pöörlevatele või liikuvatele osadele ja teele.		X	X
6.2.2. Paigaldus	Visuaalne kontroll	a) Ebakindel kere või kabiin. Mõjutab stabiilsust.		X	X
		b) Kere/kabiin on šassiil silmanähtavalt viltu.		X	
		c) Kere/kabiini kinnitus šassii või risttalade külge on ebakindel või puudub ja kui kinnitus on sümmeetriline. Kere/kabiini kinnitus šassii või risttalade külge on ebakindel või puudub ulatuses, mis ohustab väga tõsiselt liiklusohutust.		X	X
		d) Kinnituskohad on ülemääraselt korrodeerunud. Stabiilsus on halvenenud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.2.3. Uksed ja ukسلukud	Visuaalne kontroll	a) Uks ei avane või ei sulgu korralikult.		X	
		b) Uks võib iseenesest avaneda või ei püsi suletuna (lükanduksed). Uks võib iseenesest avaneda või ei püsi suletuna (pöörduksed).		X	X
		c) Uks, hinged, lukud või tugipost on halvenenud seisundis. Uks, hinged, lukud või tugipost on puudu või lahti tulnud.	X	X	
6.2.4. Põrand	Visuaalne kontroll	Ebakindel või oluliselt halvenenud seisundis põrand. Stabiilsus ei ole piisav.		X	X
6.2.5. Juhiiste	Visuaalne kontroll	a) Istme konstruktsioon on defektne. Iste on lahti tulnud.		X	X
		b) Istme reguleerimise mehhanism ei tööta õigesti. Iste liigub või seljatugi ei ole fikseeritav.		X	X
6.2.6. Muud istmed	Visuaalne kontroll	a) Istmed on defektsed või ebakindlad (teisesed osad). Istmed on defektsed või ebakindlad (põhiosad).	X	X	
		b) Istmed ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ . Istmeid on lubatud rohkem; nende asetus ei ole vastavuses tüübikinnitusega.	X	X	
6.2.7. Juhtimisseadised	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Sõiduki ohutuks käitamiseks vajalik seadis ei tööta õigesti. Mõjutab ohutut käitamist.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.2.8. Kabiini astmed	Visuaalne kontroll	a) Ebakindel aste või platvorm. Stabiilsus ei ole piisav.	X		
		b) Astme või platvormi seisund võib kasutajatele vigastusi põhjustada.		X	
6.2.9. Muud sõiduki sise- ja välis-seadmed	Visuaalne kontroll	a) Muu seadme kinnitus on defektne.		X	
		b) Muu seade ei vasta nõuetele ¹ . Osad on paigaldatud nii, et võivad tekitada vigastusi; mõjutab ohutut käitamist.	X		X
		c) Hüdraulikaseade lekib. Ohtliku materjali ülemäärane kadu.	X		X
6.2.10. Poritiivad, -plekid, -kummid, pritsmekaitsevarustus	Visuaalne kontroll	a) Komponent puudub, on lahti tulnud või tõsiselt korrodeerunud. Võib tekitada vigastusi; võib küljest ära kukkuda.	X		X
		b) Komponent on rehvide/rattale liiga lähedal (pritsmekaitse). Komponent on rehvide/rattale liiga lähedal (poritiivad).	X		X
		c) Ei vasta nõuetele ¹ . Turvis on liiga vähe kaetud.	X		X
7. MUU VARUSTUS					
7.1. Turvavööd / turvavöö pandlad ja turvasüsteemid					
7.1.1. Turvavööde / turvavööde pannelde kinnituste turvalisus	Visuaalne kontroll	a) Kinnituspunkt on oluliselt halvenenud seisundis. Mõjutab stabiilsust.		X	X
		b) Kinnituspunkt on lahti tulnud.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
7.1.2. Turvavööde / turvavööde pannelde seisund	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Kohustuslik turvavöö puudub või seda ei ole paigaldatud.		X	
		b) Turvavöö on kahjustunud. Mis tahes sisselõige või märk väljavenimisest.	X		X
		c) Turvavöö ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		d) Turvavöö pannel on kahjustunud või ei toimi õigesti.		X	
		e) Turvavöö tõmbur on kahjustunud või ei toimi õigesti.		X	
7.1.3. Turvavöö koormuse piiraja	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Koormuse piiraja puudub ilmselt või ei sobi asjaomasele sõidukile.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
7.1.4. Turvavöö eelpingutid	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Eelpinguti puudub ilmselt või ei sobi asjaomasele sõidukile.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
7.1.5. Turvapadjasüsteem	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Turvapadjasüsteem puudub ilmselt või ei sobi asjaomasele sõidukile.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		c) Turvapadjasüsteem ilmselt ei tööta.		X	
7.1.6. SRS-süsteemid	Rikkeindikaatori visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) SRS-süsteemi rikkeindikaator näitab süsteemis tõrget.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
7.2. Tulekustuti (X) ²	Visuaalne kontroll	a) Puudub.		X	
		b) Ei vasta nõuetele ¹ . Kui on nõutav (nt taksod, bussid jne).	X		X
7.3. Lukud ja kasutamistõkis	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Tõkis ei toimi – ei takista sõiduki käitamist.	X		
		b) Defektne. Soovimatu lukustumine või blokeerumine.		X	X
7.4. Ohukolmnurk (kui see on nõutav) (X) ²	Visuaalne kontroll	a) Puudub või ei ole komplektne.	X		
		b) Ei vasta nõuetele ¹ .	X		
7.5. Esmaabivahendid (kui need on nõutavad) (X) ²	Visuaalne kontroll	Puuduvad, ei ole kompleksed või ei vasta nõuetele ¹ .	X		
7.6. Ratta tõkisingad (-kiilud) (kui need on nõutavad) (X) ²	Visuaalne kontroll	Puuduvad või on halvas seisundis, ei ole piisavalt stabiilsed või piisava suurusega.		X	
7.7. Helisignaalseade	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Ei tööta korralikult. Ei tööta üldse.	X		
		b) Ebakindel juhtseadis.	X		
		c) Ei vasta nõuetele ¹ . Heli võib ajada segi ametivõimude poolt kasutatavate sireenidega.	X		X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
7.8. Kiirusmõõdik	Visuaalne kontroll või kontrollimine käitamisel teekatsetuse ajal või elektrooniliste vahendite abil	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ . Puudub (kui on nõutav).	X		
		b) Talitus on häiritud. Ei toimi üldse.	X		
		c) Mõõdik ei ole piisavalt valgustatud. Mõõdik ei ole valgustatud.	X		
7.9. Sõidumeerik (kui see on paigaldatud/nõutav)	Visuaalne kontroll	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ .		X	
		b) Ei tööta.		X	
		c) Defektsed või puuduvad plommid.		X	
		d) Paigaldustahvel puudub, on loetamatu või aegunud.		X	
		e) Ilmne rikkumine või manipuleerimine.		X	
		f) Rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele.		X	
7.10. Kiiruspiirik (kui see on paigaldatud/nõutav) (+E)	Visuaalne kontroll ja asjakohaste seadmete olemasolu korral kontrollimine käitamisel	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ .		X	
		b) Ei ole ilmselgelt töökorras.		X	
		c) Vale määratud kiirus (kui seda on kontrollitud).		X	
		d) Defektsed või puuduvad plommid.		X	
		e) Plaat puudub või on loetamatu.		X	
		f) Rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
7.11. Läbisõidumõõdik, kui see on olemas (X) ²	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Ilmselt manipuleeritud (pettus), et vähendada sõiduki läbisõidunäitu või näidata seda tegelikust erinevana.		X	
		b) Ilmselt ei tööta.		X	
7.12. Elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC), kui see on paigaldatud/nõutav (X) ²	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Ratta kiirusandurid puuduvad või on kahjustunud.		X	
		b) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		c) Muud osad puuduvad või on kahjustunud.		X	
		d) Lülitid on kahjustunud või ei tööta õigesti.		X	
		e) ESC-süsteemi rikkeindikaator näitab süsteemis tõrget.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
8. SAASTE					
8.1. Müra					
8.1.1. Müravähendussüsteem (+E)	Subjektive hindamine (välja arvatud juhul, kui inspektori arvates võib müra olla piiri peal – sel juhul võib mõõta paigalseisva sõiduki poolt tehtavat müra, kasutades müra-tasememõõdikut)	a) Müratasemed ületavad nõuetes lubatavaid tasemeid ¹ .		X	
		b) Müravähendussüsteemi mingi osa on lahti tulnud, kahjustunud, valesti paigaldatud, puudub või seda on ilmselt muudetud, nii et see mõjub negatiivselt müratasemele. Väga tõsine küljest äratuleku oht.		X	X
8.2. Heitgaasid					
8.2.1. Ottomootori tekitatav heide					
8.2.1.1. Heitgaaside kontrolli seadmed	Visuaalne kontroll	a) Tootja paigaldatud heitekontrolliseadmed puuduvad, neid on muudetud või need on ilmselt vigased.		X	
		b) Heitkoguste mõõtmist mõjutavad lekked.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
		c) Rikkeindikaator ei näita nõuetekohast toimimist.		X	
8.2.1.2. Gaasiline heide (E)	<p>— Sõidukid kuni heitgaasiklassideni Euro 5 ja Euro V (7):</p> <p>mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega¹ või pardadiagnostika seadme näidu abil. Väljalasketorukatse on heitgaaside mõõtmise tavapärane viis. Samaväärsuse hindamise alusel ja võttes arvesse asjakohaseid tüübikinnitusalaseid õigusakte, võivad liikmesriigid lubada kasutada pardadiagnostikat vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele.</p> <p>— Sõidukid alates heitgaasiklassidest Euro 6 ja Euro VI (8):</p> <p>mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega¹ või pardadiagnostika seadme näidu abil vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele¹.</p> <p>Mõõtmist ei teostata kahetaktilise mootori korral.</p> <p>Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmisseadme abil ning selle tulemuste kinnitamine standardsetel kontrollimeetoditel.</p>	a) Gaasilised heited ületavad tootja kindlaks määratud konkreetseid tasemeid.		X	
		b) Või juhul, kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmooosiidi heited ületavad:		X	
		i) sõidukite puhul, mille heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,			
		— 4,5 % või			
		— 3,5 %			
vastavalt nõuetes ¹ kindlaks määratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale;					
ii) sõidukite puhul, mille heitgaase kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,					
— tühikäigul 0,5 %					
— kõrgendatud pööretel 0,3 %					
või					
— tühikäigul 0,3 % (°)					
— kõrgendatud pööretel 0,2 %					
vastavalt nõuetes ¹ kindlaks määratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale.					
		c) Lambda väärtus ei jää vahemikku $1 \pm 0,03$ või ei ole kooskõlas tootja spetsifikatsiooniga.		X	
		d) Pardadiagnostika näit osutab olulisele rikkele.		X	
		e) Kaugmõõtmine näitab olulist nõuetele mittevastavust.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
8.2.2. Diiselmootori tekitatav heide					
8.2.2.1. Heitgaaside kontrolli seadmed	Visuaalne kontroll	a) Tootja paigaldatud heitekontrolliseadmed puuduvad või need on ilmselgelt vigased.		X	
		b) Heitkoguste mõõtmist mõjutavad lekked.		X	
		c) Rikkeindikaator ei näita nõuetekohast toimimist.		X	
		d) Ebapiisav kogus reagenti (kui see on vajalik).		X	
8.2.2.2. Suitsusus	<p>— Sõidukid kuni heitgaasiklassideni Euro 5 ja Euro V ⁽⁹⁾:</p> <p>heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendamiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud, või pardadiagnostika seadme näidu abil. Väljalasketorukatse on heitgaaside mõõtmise tavapärane viis. Samaväärsuse hindamise alusel võivad liikmesriigid lubada kasutada pardadiagnostikat vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele.</p> <p>— Sõidukid alates heitgaasiklassidest Euro 6 ja Euro VI ⁽¹⁰⁾:</p> <p>heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendamiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud, või pardadiagnostika seadme näidu abil vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele ¹</p>	a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes ¹ kindlaks määratud kuupäeva,		X	
Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.		ületab suitsusus taset, mis on märgitud sõidukile kinnitatud tootja andmesildil.			

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
	<p>Sõiduki ettevalmistus</p> <p>1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleks kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.</p>	<p>b) Kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete ¹ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis</p> <p>— ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m⁻¹,</p> <p>— turbomootorite puhul 3,0 m⁻¹,</p> <p> või nõuetes ¹ määratud või pärast nõuetes ¹ kindlaks määratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p> <p> või</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾</p>		X	
	<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>			X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
	<p>Testimise kord</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühi-käigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt kümnesekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist. 2. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et saavutada maksimaalne sissepritse pritsepumbast. 3. Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või automaatilekandega sõidukite puhul tootja määratud pööreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pöõretest. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöõrete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategoriatesse kuuluvate sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit. 4. Sõiduk loetakse ülevaatusse 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 katsetsükli arvu. 	c) Kaugmõõtmine näitab olulist nõuetele mittevastavust.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
	<p>5. Mittevajaliku testimise 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 testimise vältimiseks tunnistada ülevaatuse läbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piinormi.</p> <p>Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmisseadme abil ning selle tulemuste kinnitamine standardsetel kontrollimeetoditel.</p>				
8.4. Muud keskkonnaga seotud punktid					
8.4.1. Vedelikulekked		<p>Mis tahes ülemäärane vedelikuleke (muu kui vesi), mis võib kahjustada keskkonda või kujutada ohtu teistele liiklejatele.</p> <p>Pidev tilkade teke, mis kujutab endast väga tõsist ohtu.</p>		X	X
9. TÄIENDAVAD ÜLEVAATUSED REISIJATEVEOKS KASUTATAVATELE M ₂ -, M ₃ -KATEGOORIA SÕIDUKITELE					
9.1. Uksed					
9.1.1. Sisse- ja väljapääsud	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine.		X	
		b) Halvenenud seisund.	X		
		Võib tekitada vigastusi.		X	
		c) Avariolukordadeks ette nähtud juhtimisseade on defektne.		X	
		d) Uste kaugjuhtimisseadmed või hoiatusseadised on defektsed.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse kontrollimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
9.1.2. Avariiväljapääsud	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel (kui see on asjakohane)	a) Defektne toimimine.		X	
		b) Avariiväljapääsu tähistavad sildid on loetamatud. Avariiväljapääsu tähistavad sildid puuduvad.	X		
		c) Puudub klaasipurustushaamer.	X		
		d) Juurdepääs on blokeeritud.		X	
9.2. Niiskuse ja jäite eemaldamise süsteem (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Ei tööta õigesti. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.	X		
		b) Mürgiste gaaside või heitgaaside pääsemine juhikabiini või sõitjateruumi. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.		X	X
		c) Defektne jäite eemaldamise süsteem (kui see on kohustuslik).		X	
9.3. Ventileerimis- ja küttesüsteem (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		
		b) Mürgiste gaaside või heitgaaside pääsemine juhikabiini või sõitjateruumi. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.		X	X
9.4. Istmed					
9.4.1. Sõitjakohad (sh reisisaatjate istmed ja lapse turvasüsteemid, kui need on olemas)	Visuaalne kontroll	Klappistmed (kui need on lubatud) ei tööta automaatselt. Need blokeerivad avariiväljapääsu.	X		
				X	

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
9.4.2. Juhiiste (lisanõuded)	Visuaalne kontroll	a) Defektne erivarustus, näiteks pimestamisvastane vari. Vaateväli on ahenenud.	X		
		b) Juhi kaitseseadised on ebakindlad. Võivad tekitada vigastusi.	X	X	
9.5. Sisevalgustus ja liiniinfo seadmed (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Seade on defektne. Ei toimi üldse.	X		X
9.6. Vahekäigud, seisukohad	Visuaalne kontroll	a) Ebakindel põrand. Mõjutab stabiilsust.		X	X
		b) Defektsed käsipuud või käepidemed. Ebakindlad või kasutuskõlbmatud.	X	X	
9.7. Trepid ja astmed	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel (kui see on asjakohane)	a) Halvenenud seisund. Kahjustatud seisund. Mõjutab stabiilsust.	X	X	X
		b) Sissetõmmatavad astmed ei toimi õigesti.		X	
9.8. Reisijatega suhtlemise süsteem (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem on defektne. Ei toimi üldse.	X		X
9.9. Kirjalik teave (X) ²	Visuaalne kontroll	a) Teave puudub, on väär või loetamatu. Eksitav teave.	X		X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
9.10. Laste vedu käsitlevad nõuded (X) ²					
9.10.1. Uksed	Visuaalne kontroll	Uksed ei ole kaitstud kooskõlas asjaomast transpordiliiki käsitlevate nõuetega ¹		X	
9.10.2. Signaal- ja eriseadmed	Visuaalne kontroll	Signaal- või eriseadmed puuduvad.	X		
9.11. Piiratud liikumisvõimega isikute vedu käsitlevad nõuded (X) ²					
9.11.1. Uksed, rambid ja tõstukid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine. Mõjutab ohutut käitamist.	X		X
		b) Halvenenud seisund. Mõjutab stabiilsust, võib tekitada vigastusi.	X		X
		c) Defektne juhtseadis (defektsed juhtseadised). Mõjutab ohutut käitamist.	X		X
		d) Defektne hoiatusseadis (defektsed hoiatusseadised). Ei toimi üldse.	X		X
9.11.2. Ratastooli süsteem kinnitamise	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel (kui see on asjakohane)	a) Defektne toimimine. Mõjutab ohutut käitamist.	X		X
		b) Halvenenud seisund. Mõjutab stabiilsust, võib tekitada vigastusi.	X		X
		c) Defektne juhtseadis (defektsed juhtseadised). Mõjutab ohutut käitamist.	X		X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
9.11.3. Signaal- ja eriseadmed	Visuaalne kontroll	Signaal- või eriseadmed puuduvad.		X	

- (¹) Pidurdustõhususe protsendi arvutamiseks jagatakse piduri rakendamisel saavutatud kogu pidurdusjõud sõiduki massiga või poolhaagise korral teljekoormuste summaga ja korrutatakse tulemus sajaga.
- (²) Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse mittekuuluvad sõidukikategooriad on esitatud suunava teabe andmiseks.
- (³) 48 % sõidukite puhul, millel puudub ABS või millele on antud tüübikinnitus enne 1. oktoobrit 1991.
- (⁴) 45 % sõidukite puhul, mis on registreeritud pärast 1988. aastat või alates nõuetes kindlaks määratud kuupäevast, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.
- (⁵) 43 % poolhaagiste ning täis- ja kesktelgahaagiste puhul, mis on registreeritud pärast 1988. aastat või alates nõuetes kindlaks määratud kuupäevast, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.
- (⁶) 2,2 m/s² N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite puhul.
- (⁷) Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ, määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 1 (Euro 5), direktiivile 88/77/EMÜ ja direktiivile 2005/55/EÜ.
- (⁸) Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud vastavalt määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 2 (Euro 6) ja määrusele (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud direktiivi 70/220/EMÜ, määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabeli 1 (Euro 5), direktiivi 88/77/EMÜ ja direktiivi 2005/55/EÜ kohaselt.
- (¹⁰) Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabeli 2 (Euro 6) ja määruse (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI) kohaselt.
- (¹¹) Sõidukid, mille tüübikinnitus on saadud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa jaotise 5.3.1.4 B rea või direktiivi 88/77/EMÜ I lisa 6.2.1 jaotise B1, B2 või C rea kohaste piirangutega või mis on võetud kasutusele pärast 1. juulit 2008.
- (¹²) Sõidukid, mille tüübikinnitus on saadud vastavalt määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 2 (Euro 6) ja määrusele (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI).

MÄRKUSED

- ¹ „Nõuded” sätestatakse tüübikinnitusega sõidukile tüübikinnituse andmise, sõiduki esmase registreerimise või esmase kasutuselevõtu kuupäeval, samuti järelpaigalduskohustustega või sõiduki registreerinud riigi õigusaktidega. Ülevaatuse mitteläbimise põhjused on kohaldatavad üksnes juhul, kui nõuetele vastavust on kontrollitud.
- ² (X) tähistab aspekte, mis on seotud sõiduki seisundi ja selle sobivusega liikluses kasutamiseks, kuid mida ei peeta tehnoülevaatusel peamiseks.
- ³ Ohtlik muudatus tähendab sellist muutmist, mis kahjustab sõiduki liiklusohutust või avaldab ebaproportsionaalset mõju keskkonnale.
- E Selle aspekti kontrollimiseks on vaja seadmeid.

III LISA

I. Veose kinnitamise põhimõtted

1. Veose kinnitus peab taluma järgmisi jõudusid, mis tulenevad sõiduki kiirendamistest/aeglustamistest:
 - sõidusuunas: 0,8-kordne veose kaal ja
 - külgsuunas: 0,5-kordne veose kaal ja
 - sõidusuunale vastassuunas: 0,5-kordne veose kaal
 - ning üldiselt vältima veose kaldumist või ümberminekut.
2. Veose jaotusel võetakse arvesse maksimaalseid lubatud teljekoormusi ning vajalikke minimaalseid teljekoormusi sõiduki registrimassi piirides kooskõlas sõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevate õigusnormidega.
3. Veose kinnitamisel võetakse arvesse teatavate sõidukiosade, näiteks kaubaruumi esi- ja külgsuuneliste, tagaluukide, vertikaaltugede või sidumisvahendite kinnituskohtade tugevuse kohta kehtivaid nõudeid, kui kõnealuseid sõidukiosid kasutatakse veose kinnitamiseks.
4. Veose kinnitamiseks võib kasutada ühte või mitut järgmist kinnitusmeetodit või nende kombinatsiooni:
 - lukustamine,
 - tõkestamine (kohalik/üldine),
 - otsene side,
 - pealtsidumine.
5. Kohaldatavad standardid:

Standard	Käsitlusala
— EN 12195-1	Sidemetugevuste arvutamine
— EN 12640	Sidumisvahendite kinnituskohad
— EN 12642	Sõiduki kere tugevus
— EN 12195-2	Sünteesilistest kiududest valmistatud võrksidemed
— EN 12195-3	Kettside
— EN 12195-4	Terastrass-side
— ISO 1161, ISO 1496	ISO konteiner
— EN 283	Vahetatavad furgoonid
— EN 12641	Presentkatted
— EUMOS 40511	Vertikaaltoed
— EUMOS 40509	Transpordipakendid

II. Veose kinnituse kontrollimine

1. Puuduste liigitamine

Puudused liigitatakse ühte järgmistest puudusterühmadest:

- väheoluline puudus: väheolulise puudusega on tegemist siis, kui veos on nõuetekohaselt kinnitatud, kuid asjakohane oleks ohutusteave;
- oluline puudus: olulise puudusega on tegemist siis, kui veos ei ole piisavalt kinnitatud ja võimalik on veose või selle osade oluline liikumine või ümberminek;
- ohtlik puudus: ohtliku puudusega on tegemist siis, kui tulenevalt veose või selle osade kadumise ohust või veosest tulenevast otsesest ohust või vahetust ohust inimestele esineb otsene oht liiklusohutusele.

Mitme puuduse korral liigitatakse vedu kõige raskemale puudusele vastavasse rühma. Kui mitme puuduse korral eeldatakse, et kõnealuste puuduste kombinatsioon puuduste mõju vastastikku suurendab, liigitatakse vedu raskusastmelt järgmisse puudusterühma.

2. Kontrollimeetodid

Kontrollimeetodiks on visuaalne hindamine, mille käigus kontrollitakse veose kinnitamiseks vajalike asjakohaste meetmete nõuetekohast kasutamist, ja/või vajaduse korral tõmbejõudude mõõtmine, veose kinnitamise tõhususe arvutamine ja tunnistuste kontrollimine.

3. Puuduste hindamine

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

Puuduste liigitus määratakse kindlaks iga üksikjuhtumi puhul eraldi käesoleva peatüki punktis 1 sätestatud klassifikatsiooni alusel.

Tabelis 1 esitatud väärtused on soovituslikud ja neid tuleks käsitada teatava puuduse liigitamise juhiseks, võttes arvesse konkreetseid asjaolusid, eelkõige sõltuvalt veose iseloomust ja inspektori valikust.

Nõukogu direktiivi 95/50/EÜ⁽¹⁾ kohaldamisalasse kuuluva veo puhul võidakse kohaldada spetsiifilisemaid nõudeid.

Tabel 1

Aspekt	Puudus	Hinnang puudusele		
		Väheoluline	Oluline	Ohtlik
A	Transpordipakend ei võimalda veost nõuetekohaselt kinnitada	Otsustab inspektor		
B	Üks või mitu laadungiüksust ei ole nõuetekohases asendis	Otsustab inspektor		
C	Sõiduk ei ole laaditud veose jaoks sobiv (muu kui punktis 10 loetletud puudus)	Otsustab inspektor		
D	Sõiduki pealisehituse ilmsed defektid (muu kui punktis 10 loetletud puudus)	Otsustab inspektor		
10	Sõiduki sobivus			

(¹) Nõukogu 6. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/50/EÜ ohtlike kaupade autoveo kontrollimise ühtse korra kohta (EÜT L 249, 17.10.1995, lk 35).

Aspekt	Puudus	Hinnang puudusele		
		Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
10.1	Esisein (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.1.1	Rooste või deformatsiooni tõttu kahjustada saanud detailid Pragunenud detail, mis seab ohtu veoseruumi terviklikkuse		X	X
10.1.2	Ebapiisav tugevus (tunnistus või märgis, kui see on olemas) Veetava veose jaoks ebapiisav kõrgus		X	X
10.2.	Külgseinad (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.2.1.	Rooste või deformatsiooni tõttu kahjustada saanud detailid, hingede või lukkude seisukord ei ole nõuetekohane Pragunenud osa; hinged või lukud puuduvad või ei tööta		X	X
10.2.2.	Tugi ei ole piisavalt tugev (tunnistus või märgis, kui on olemas) Veetava veose jaoks ebapiisav kõrgus		X	X
10.2.3.	Puidust külgpaneelide seisukord ei ole nõuetekohane Pragunenud detail		X	X
10.3.	Tagasein (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.3.1.	Rooste või deformatsiooni tõttu kahjustada saanud detailid, hingede või lukkude seisukord ei ole nõuetekohane Pragunenud osa; hinged või lukud puuduvad või ei tööta		X	X
10.3.2.	Ebapiisav tugevus (tunnistus või märgis, kui see on olemas) Veetava veose jaoks ebapiisav kõrgus		X	X
10.4.	Vertikaaltoed (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.4.1.	Rooste või deformatsiooni tõttu kahjustada saanud detailid või need ei ole nõuetekohaselt sõidukile kinnitatud Pragunenud osa; kinnitus sõiduki külge ei ole stabiilne		X	X
10.4.2.	Tugevus või konstruktsioon ei ole nõuetekohane Veetava veose jaoks ebapiisav kõrgus		X	X
10.5.	Sidumisvahendite kinnituskohad (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.5.1.	Seisukord või konstruktsioon ei ole nõuetekohane Ei pea vastu sidemele mõjuvale ettenähtud jõule		X	X

Aspekt	Puudus	Hinnang puudusele		
		Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
10.5.2.	Arv ei ole piisav Arv ei ole piisav, et pidada vastu sidemele mõjuvale ettenähtud jõule		X	X
10.6.	Nõutavad erikonstruktsioonid (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.6.1.	Seisukord ei ole nõuetekohane, on kahjustatud Pragunenud osa; ei pea kinnitusjõule vastu		X	X
10.6.2.	Ei sobi asjaomase veose vedamiseks Puuduvad		X	X
10.7.	Põhi (kui kasutatakse veose kinnitamiseks)			
10.7.1.	Seisukord ei ole nõuetekohane, on kahjustatud Pragunenud osa; ei pea veosele vastu		X	X
10.7.2.	Ebapiisav kandevõime Ei pea veosele vastu		X	X
20	Kinnitusmeetodid			
20.1.	Lukustamine, tõkestamine ja otsene kinnitus			
20.1.1	Veose otsene kinnitamine (tõkestamine)			
20.1.1.1	Edasisuunaline kaugus esiseinani liiga suur, kui seinat kasutatakse veose otseseks kinnitamiseks Üle 15 cm ja esineb seinat läbistamise oht		X	X
20.1.1.2.	Külgsuunaline kaugus külginani liiga suur, kui seinat kasutatakse veose otseseks kinnitamiseks Üle 15 cm ja esineb seinat läbistamise oht		X	X
20.1.1.3.	Tagasisuunaline kaugus tagaseinani liiga suur, kui seinat kasutatakse veose otseseks kinnitamiseks Üle 15 cm ja esineb seinat läbistamise oht		X	X
20.1.2.	Kinnitusvahendid (nt tõkked, talad, latid ja kiilud ees, külgedel ja taga)			
20.1.2.1.	Ei ole sõiduki külge nõuetekohaselt kinnitatud Ebapiisav kinnitus Ei pea kinnitusjõule vastu, on lahti	X	X	X

Aspekt	Puudus	Hinnang puudusele		
		Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
20.1.2.2.	Kinnitus ei ole nõuetekohane Ebapiisav kinnitus Täiesti mõjutu	X		
			X	
				X
20.1.2.3.	Kinnitusvahendid ei ole piisavalt sobivad Kinnitusvahendid on täiesti ebasobivad		X	
				X
20.1.2.4.	Pakendite kinnitamiseks valitud meetod ei ole optimaalne Valitud meetod on täiesti sobimatu		X	
				X
20.1.3	Otsene kinnitamine võrkude ja katetega			
20.1.3.1.	Võrkude ja katete seisukord (märgis puudub / on kahjustatud, kuid muidu heas seisukorras) Veose kinnitusvahendid on kahjustatud Veose kinnitusvahendid on olulisel määral kahjustatud ja ei ole enam kasutuskõlblikud	X		
			X	
				X
20.1.3.2.	Võrgud ja katted ei ole piisavalt tugevad Suudavad vastu seista nõutavale kinnitusjõule vähem kui 2/3 ulatuses		X	
				X
20.1.3.3.	Võrgud ja katted ei ole piisavalt kinnitatud Kinnitused suudavad vastu seista nõutavale kinnitusjõule vähem kui 2/3 ulatuses		X	
				X
20.1.3.4.	Võrgud ja katted ei ole piisavalt sobivad veose kinnitamiseks Täiesti sobimatud		X	
				X
20.1.4.	Laadungiüksuste või tühiruumide eraldamine ja polsterdus			
20.1.4.1.	Eralduse ja polsterduse sobivus Eraldus- või tühiruum on liiga suur		X	
				X
20.1.5.	Otsene kinnitus (horisontaal-, põiki-, diagonaal-, silmus- ja elastne kinnitus)			
20.1.5.1.	Nõutav kinnitusjõud ei ole piisav On alla 2/3 nõutavast jõust		X	
				X
20.2.	Hõõrdlukk			
20.2.1.	Nõutava kinnitusjõu järgimine			

Aspekt	Puudus	Hinnang puudusele		
		Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
20.2.1.1.	Nõutav kinnitusjõud ei ole piisav On alla 2/3 nõutavast jõust		X	X
20.3.	Veose kinnitusvahendid			
20.3.1	Veose kinnitusvahendite sobivus Täiesti ebasobivad		X	X
20.3.2.	Märgis (nt partii/katsehaagis) puudub / on kahjustatud, kuid vahend on heas seisukorras Märgis (nt partii/katsehaagis) puudub / on kahjustatud, kuid vahendi seisukord on märgatavalt halvenenud	x	X	
20.3.3.	Veose kinnitusvahendid on kahjustatud Veose kinnitusvahendid on olulisel määral kahjustatud ega ole enam kasutuskõlblikud		X	X
20.3.4.	Vintse on valesti kasutatud Vintsid on defektsed		X	X
20.3.5.	Veos on valesti kinnitatud (nt puudub servakaitse) Veose kinnitusvahendid on defektsed (nt sõlmed)		X	X
20.3.6.	Veose kinnitusvahendid ei ole nõuetekohaselt kinnitatud On alla 2/3 nõutavast jõust		X	X
20.4.	Lisavarustus (nt hõõrdematid, servakaitset, servajalased)			
20.4.1.	Kasutatud on ebastabiilseid vahendeid Kasutatud on valesid või defektseid vahendeid Kasutatud vahendid on täiesti sobimatud	X	X	X
20.5.	Puistematerjali, kerge ja lahtise materjali vedu			
20.5.1.	Puistematerjal lendub veo käigus teele, võib häirida liiklust Ohustab liiklust		X	X
20.5.2.	Puistematerjal ei ole nõuetekohaselt kinnitatud Veose kadu, mis ohustab liiklust		X	X

Aspekt	Puudus	Hinnang puudusele		
		Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
20.5.3.	Katte puudumine kergete kaupade puhul Veose kadu, mis ohustab liiklust		X	X
20.6.	Ümarpuidu vedu			
20.6.1.	Veetav materjal on osaliselt lahtine (palgid)			X
20.6.2.	Laadungiuksuse kinnitamisjõud ei ole piisav On alla 2/3 nõutavast jõust		X	X
30	Veos on täielikult kinnitamata			X

IV LISA

(esikülg)

ÜKSIKASJALIKUMA LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLI ARUANDE NÄIDIS KOOS KONTROLL-LEHEGA

1. Liiklevate sõidukite tehnikontrolli koht
2. Kuupäev
3. Kellaeg
4. Sõiduki riigitunnus ja registreerimisnumber
5. Valmistajatehase tähis (VIN-kood)
6. Sõidukikategooria
 - a) $N_2^{(a)}$ (3,5–12 t)
 - b) $N_3^{(a)}$ (üle 12 t)
 - c) $O_3^{(a)}$ (3,5–10 t)
 - d) $O_4^{(a)}$ (üle 10 t)
 - e) $M_2^{(a)}$ (> 9 istet^(b), kuni 5 t)
 - f) $M_3^{(a)}$ (> 9 istet^(b), üle 5 t)
 - g) T5
 - h) Muu sõidukikategooria:
(täpsustada)
7. Läbisõidumõõdiku näit kontrolli ajal
8. Vedu teostav ettevõtja
 - a) Nimi ja aadress
 -
 - b) Ühenduse tegevusloa number^(c) (määrused (EÜ) nr 1072/2009 ja (EÜ) nr 1073/2009)
9. Juhü nimi

10. Kontroll-leht

	Kontrollitud ^(d)	Mitteläbinud ^(e)
0) identifitseerimine ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) pidurisüsteem ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) rooliseade ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) nähtavus ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) valgustusseadmed ja elektrisüsteemi osad ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) teljed, veljed, rehvid, vedrustus ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) šassii ja selle kinnitused ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) muud seadmed, sh sõidumeerik ja kiiruspiirik ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) saaste, sh heide ning kütuse- ja/või õlilekked ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) täiendavad ülevaatused M ₂ - ja M ₃ -kategooria sõidukitele ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) veose kinnitamine ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Ülevaatus tulemused

Läbinud	<input type="checkbox"/>
Mitteläbinud	<input type="checkbox"/>
Ohtlike puudustega sõiduki kasutamise keeld või piirang	<input type="checkbox"/>

12. Muu/märkused

13. Ametiasutus/ametnik või inspektor, kes tegi ülevaatus

Allkiri

Pädev asutus/ametnik või inspektor

Juht

.....

Märkused

- (a) Direktiivi 2014/47/EL artikli 2 kohane sõidukikategooria.
 (b) Istmete arv, sh juhiiste (registreerimistunnistuse punkt S.1).
 (c) Kui on olemas.
 (d) „Kontrollitud“ tähendab, et asjaomases rühmas on kontrollitud vähemalt ühte direktiivi 2014/47/EL II või III lisas loetletud kontrollitavat aspekti ning et leiti väheolulisi puudusi või puudusi ei leitud.
 (e) Oluliste või ohtlike puudustega punktid märgitakse tagaküljel.
 (f) Kontrollimeetodid ja hinnang puudustele vastavalt direktiivi 2014/47/EL II või III lisale.

(tagakülg)

0.	SÕIDUKI IDENTIFITSEERIMINE	1.1.17.	Koormuse regulaator	2.2.	Rooliratas, roolisammas ja juhtraud	4.4.2.	Lülitamine
0.1.	Registreerimismärgid	1.1.18.	Kulumise kompensaatorid ja näiturid	2.2.1.	Rooliratta seisund	4.4.3.	Vastavus nõuetele
0.2.	Valmistajetähise tähis / tehasetähis / seerianumber	1.1.19.	Aeglustusüsteem (kui see on paigaldatud või nõutav)	2.2.2.	Roolisammas ja juhtimissüsteemi amortisaatorid	4.4.4.	Viikumissagedus
1.	PIDURISÜSTEEM	1.1.20.	Haagisepidurite automaatne rakendumine	2.3.	Rooli vabakäik	4.5.	Eesmised ja tagumised udulaternad
1.1.	Mehaaniline seisund ja toimimine	1.1.21.	Kogu pidurisüsteem	2.4.	Rataste kokku- või lahkujooks	4.5.1.	Seisund ja toimimine
1.1.1.	Sõidupiduri pedaali šarniir	1.1.22.	Katseühendused	2.5.	Haagise juhttelje pöördlaud	4.5.2.	Reguleeritus
1.1.2.	Pedaali seisund ja piduri juhtimisseadme käigutagavara	1.1.23.	Pealejooksupidur	2.6.	Elektrooniline roolivõimendi (EPS)	4.5.3.	Lülitamine
1.1.3.	Vaakumpump või kompressor ja mahutid	1.2.	Sõidupiduri toimimine ja tõhusus	3.	NÄHTAVUS	4.5.4.	Vastavus nõuetele
1.1.4.	Alarõhu hoiatusmärgutuli või mõõtur	1.2.1.	Toimimine	3.1.	Vaateväli	4.6.	Tagurduslaternad
1.1.5.	Seisupidurikraan	1.2.2.	Tõhusus	3.2.	Klaasi seisund	4.6.1.	Seisund ja toimimine
1.1.6.	Seisupiduri tööseade, pidurikang, piduri lukustus, elektrooniline seisupidur	1.3.	Varu-/hädapiduri toimimine ja tõhusus	3.3.	Tahavaatepeeglid	4.6.2.	Vastavus nõuetele
1.1.7.	Piduriklapid/ventiilid (jalgpidurikraanid, rõhualandajad, regulaatorid)	1.3.1.	Toimimine	3.4.	Klaasipuhastid	4.6.3.	Lülitamine
1.1.8.	Haagisepidurite ühendused (elektri- ja pneumoühendused)	1.3.2.	Tõhusus	3.5.	Klaasipesurid	4.7.	Tagumine numbrilatern
1.1.9.	Energiavaru survepaak	1.4.	Seisupiduri toimimine ja tõhusus	3.6.	Niiskuse eemaldamise süsteem	4.7.1.	Seisund ja toimimine
1.1.10.	Pidurivõimendid, peasilinder (hüdraulilistel süsteemidel)	1.4.1.	Toimimine	4.	TULED, HELKURID JA ELEKTRISEADMED	4.7.2.	Vastavus nõuetele
1.1.11.	Jäigad piduritorud	1.4.2.	Tõhusus	4.1.	Esilaternad	4.8.	Helkurid, nähtavamaks tegemise märgistus ja tagumised märgistusplaadid
1.1.12.	Elastsed pidurivoolikud	1.5.	Aeglustusüsteemi toimimine	4.1.1.	Seisund ja toimimine	4.8.1.	Seisund
1.1.13.	Piduri hõõrdkatted ja -klotsid	1.6.	Mitteblokeeruv pidurisüsteem	4.1.2.	Reguleeritus	4.8.2.	Vastavus nõuetele
1.1.14.	Piduritrumlid, pidurikettad	1.7.	Elektrooniline pidurisüsteem (EBS)	4.1.3.	Lülitamine	4.9.	Valgustusseadmete kohustuslikud märgulambid
1.1.15.	Piduritrossid, -vardad, -hoovastik	1.8.	Pidurivedelik	4.1.4.	Vastavus nõuetele	4.9.1.	Seisund ja toimimine
1.1.16.	Piduri tööseadmed (sh vedruakud või hüdraulilised silindrid)	2.	ROOLISEADE	4.1.5.	Reguleerimisseadmed	4.9.2.	Vastavus nõuetele
		2.1.	Mehaaniline seisund	4.1.6.	Esilaternate puhastusseade	4.10.	Pukseeriva sõiduki ja haagise või poolhaagise elektriühendused
		2.1.1.	Rooliseadme seisund	4.2.	Eesmised ja tagumised äärelaternad, külgmised äärelaternad, ülemised äärelaternad ning päevasõidulaternad	4.11.	Elektriühendused
		2.1.2.	Rooliseadme korpuse kinnitus	4.2.1.	Seisund ja toimimine	4.12.	Mittekohustuslikud laternad ja helkurid
		2.1.3.	Roolihoovastiku seisund	4.2.2.	Lülitamine	4.13.	Aku
		2.1.4.	Roolihoovastiku toimimine	4.2.3.	Vastavus nõuetele		
		2.1.5.	Roolivõimendi	4.3.	Pidurilaternad		
				4.3.1.	Seisund ja toimimine		
				4.3.2.	Lülitamine		
				4.3.3.	Vastavus nõuetele		
				4.4.	Suuna- ja ohulaternad		
				4.4.1.	Seisund ja toimimine		

5.	TELJED, VELJED, REHVID JA VEDRUSTUS	6.1.7. Jõuülekanne	7.5. Esmaabivahendid	9.1. Uksed
5.1.	Teljed	6.1.8. Mootori kinnitused	7.6. Ratta tõkiskingad	9.1.1. Sisse- ja väljapääsud
5.1.1.	Teljed	6.1.9. Mootori jõudlus	7.7. Helisignaalseade	9.1.2. Avariiväljapääsud
5.1.2.	Käänmikud	6.2. Kabiin ja kere	7.8. Kiirusmõõdik	9.2. Niiskuse ja jäite eemaldamise süsteemid
5.1.3.	Rattalaagrid	6.2.1. Seisund	7.9. Sõidumeerik	9.3. Ventileerimis- ja küttesüsteemid
5.2.	Veljed ja rehvid	6.2.2. Paigaldus	7.10. Kiiruspiirik	9.4. Istmed
5.2.1.	Rattarumm	6.2.3. Uksed ja ukسلukud	7.11. Läbisõidumõõdik	9.4.1. Sõitjakohad
5.2.2.	Veljed	6.2.4. Põrand	7.12. Elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC)	9.4.2. Juhiiste
5.2.3.	Rehvid	6.2.5. Juhiiste	8. SAASTE	9.5. Sisevalgustus ja liiniinfo seadmed
5.3.	Vedrustus	6.2.6. Muud istmed	8.1. Müravähendussüsteem	9.6. Vahekäigud, seisukohad
5.3.1.	Vedrud ja stabilisaator	6.2.7. Juhtimisseadised	8.2. Heitgaasid	9.7. Trepid ja astmed
5.3.2.	Amortisaatorid	6.2.8. Kabiini astmed	8.2.1. Ottomootori tekitatav heide	9.8. Reisijatega suhtlemise süsteem
5.3.3.	Pöördtorud, reaktiivvardad, õõtshargid ja -hoovad	6.2.9. Muud sõiduki sise- ja välisseadmed	8.2.1.1. Heitgaaside kontrolli seadmed	9.9. Kirjalik teave
5.3.4.	Vedrustuse liigendid	6.2.10. Poritiivad, -plekid, -kummid, pritsmekaitsevarustus	8.2.2. Diiselmootori tekitatav heide	9.10. Laste vedu käsitlevad nõuded
5.3.5.	Õhkvedrustus	7. MUU VARUSTUS	8.2.2.1. Heitgaaside kontrolli seadmed	9.10.1. Uksed
6.	ŠASSII JA SELLE KINNITUSED	7.1. Turvavööd / turvavöö pandlad ja turvasüsteemid	8.2.2.2. Suitsusused	9.10.2. Signaal- ja eriseadmed
6.1.	Šassii või raam ja selle kinnitused	7.1.1. Turvavööde / turvavööde pannalde kinnituste turvalisus	8.4. Muud keskkonnaga seotud aspektid	9.11. Piiratud liikumisvõimega isikute vedu käsitlevad nõuded
6.1.1.	Üldseisund	7.1.2. Turvavööde / turvavööde pannalde seisund	8.4.1. Vedelikulekkes	9.11.1. Uksed, rambid ja tõstukid
6.1.2.	Väljalasketorud ja summutid	7.1.3. Turvavöö koormuse piiraja	9. TÄIENDAVAD ÜLEVAA-TUSED REISIJATE-VEOKS KASUTATAVA-TELE M₂-, M₃-KATE-GOORIA SÕIDUKITELE	9.11.2. Ratastooli kinnitamise süsteem
6.1.3.	Kütusepaak ja -torud (sh kütteaine paak ja torud)	7.1.4. Turvavöö eelpingutid		9.11.3. Signaal-ja eriseadmed
6.1.4.	Kaitserauad, külgmised ja tagumised allasõidutõkked	7.1.5. Turvapadja-süsteem		
6.1.5.	Varuratta kandur	7.1.6. SRS-süsteemid		
6.1.6.	Mehaanilised haakeseadmed ja pukseerimisseadised	7.2. Tulekustuti		
		7.3. Lukud ja kasutamistõkis		
		7.4. Ohukolmnurk		

V LISA

KOMISJONI TEAVITAMISEKS KASUTATAV STANDARDVORM

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

Iga liikmesriik esitab

- ühe ühtse koondtabeli ning
- üksikasjalikuma kontrolli käigus kontrollitud sõidukite iga registreerimisriigi kohta eraldi üksikasjaliku tabeli, mis sisaldab iga sõidukikategooria kohta teavet kontrollitud ja tuvastatud puuduste kohta.

Koondtabel
kõikide (esmade ja üksikasjalikumate) kontrollide kohta

Aruandev liikmesriik: nt Belgia Aruandeperiood aasta [X] kuni aasta [X + 1]

Sõiduki kategooria:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku		
	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv (!)	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	
Belgia																			
Bulgaaria																			
Tšehhi Vabariik																			
Taani																			
Saksamaa																			
Eesti																			
Iirimaa																			
Kreeka																			
Hispaania																			
Prantsusmaa																			
Horvaatia																			
Itaalia																			
Küpros																			

Sõiduki kategooria:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku	
	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv (1)	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv	Kontrolitud sõidukite arv	Mittäläbinud sõidukite arv
Läti																		
Leedu																		
Luksemburg																		
Ungari																		
Malta																		
Madalmaad																		
Austria																		
Poola																		
Portugal																		
Rumeenia																		
Sloveenia																		
Slovakkia																		
Soome																		
Rootsi																		
Ühendkuningriik																		
Albaania																		
Andorra																		

Sõiduki kategooria: Registreerimisriik	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku		
	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv (1)	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	Kontrol- litud sõidu- kite arv	Mittelä- binud sõidu- kite arv	
Armeenia																			
Aserbaidžaan																			
Valgevene																			
Bosnia ja Hertsegoviina																			
Gruusia																			
Kasahstan																			
Liechtenstein																			
Monaco																			
Montenegro																			
Norra																			
Moldova Vabariik																			
Venemaa Föderatsioon																			
San Marino																			
Serbia																			
Šveits																			
Tadžikistan																			
Türgi																			

Sõiduki kategooria: Registreerimisriik	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku		
	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv ⁽¹⁾	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	
Türkmenistan																			
Ukraina																			
Usbekistan																			
endine Jugoslaavia Makedoonia vabariik																			
Muud kolmandad riigid (täpsustada)																			

⁽¹⁾ Oluliste või ohtlike puudustega mitteläbinud sõidukid IV lisa kohaselt.

Üksikasjalikumate kontrollide tulemused

Aruandev liikmesriik: nt Belgia

Aruandva liikmesriigi nimi:

Registreerimisriik: nt Bulgaaria

AJAVAHEMIK: alates 01/aasta [X] kuni 12/aasta [x+1]

Sõiduki registreerimisriigi nimi:

Sõiduki kategooria:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku	
	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv (1)	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv
																	0	0

Puuduste üksikasjad

	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud
0) identifitseerimine																		
1) pidurisüsteem																		
2) rooliseade																		
3) nähtavus																		
4) valgustusseadmed ja elektrisüsteem																		
5) teljed, veljed, rehvid, vedrustus																		

Sõiduki kategooria:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku	
	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv ⁽¹⁾	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv	Kontrol- litud sõidu- kate arv	Mittelä- binud sõidu- kate arv
																	0	0
	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud	Kontrol- litud	Mittelä- binud
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Mitteläbimiste koguarv																		

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