

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/45/EL,****3. aprill 2014,****milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/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 <sup>(1)</sup>,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt <sup>(2)</sup>

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 tehnoülevaatus ja ärivedusid tegevate liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimismenetlust, mille kohaselt saaks peatada sõiduki liikluses kasutamise loa, kui sõiduk on otseselt liiklusohutlik. Korraline ülevaatus peaks olema peamine vahend, millega tagada tehnonõuetele vastavus. Liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontroll peaks korralisi ülevaatusi üksnes täiendama.
- (4) Liikmesriikidel tuleks lubada kehtestada rangemaid tehnoülevaatus standardeid, kui on ette nähtud käesoleva direktiiviga.
- (5) Tehnonõuetele vastavuse meetmete jõustamine võib hõlmata teavituskampaaniaid, mis keskenduvad sõidukiomanikele ja mille eesmärk on arendada sõidukite põhikontrollist tulenevaid häid tavaid ja harjumusi.
- (6) Sõidukid, mille tehnilised süsteemid ei tööta nõuetekohaselt, mõjutavad liiklusohutust ja võivad põhjustada vigastuste või surmajuhumitega lõppevaid liiklusõnnetusi. Sellist mõju saaks vähendada, kui tehnoülevaatus süsteemi täiustatakse vastavalt. Liiklusohutuse seisukohast olulise mootorsõiduki puuduse õigeaegne avastamine aitaks kaasa kõnealuse puuduse kõrvaldamisele ja seega õnnetuste vältimisele.

<sup>(1)</sup> ELT C 44, 15.2.2013, lk 128.

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

- (7) Sõidukid, mille heitekontrollisüsteem ei tööta nõuetekohaselt, on suurema keskkonnamõjuga kui nõuetekohaselt hooldatud sõidukid. Seepärast aitaks korraline tehnõulevaatus kaasa keskkonnaseisundi parandamisele, kuna sõidukite tekitatav keskmine heide väheneks.
- (8) Selleks et hoida ära sõiduki osade ja komponentidega manipuleerimist või nende rikkumist, mis võib avaldada negatiivset mõju sõiduki nõutavatele ohutus- ja keskkonnanäitajatele, peaksid liikmesriigid kaaluma asjakohaste meetmete võtmist, kehtestades eelkõige korralised tehnõulevaatused, sh tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad karistused.
- (9) Viimase kahe aastakümne jooksul on heitega seotud sõiduki tüübikinnituse nõudeid pidevalt karmistatud. Sellele vaatamata ei ole õhu kvaliteet paranenud nii palju, kui rangemate heitestandardite kehtestamisel ennustati, eriti arvestades lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) ja tahkete osakeste heidet. Tuleks põhjalikult uurida võimalusi testimistsükklite parandamiseks, et viia need vastavusse sõidutingimustega ja töötada välja tulevikulahendusi, sh kontrollimeetodite kehtestamine NO<sub>x</sub> tasemete ja NO<sub>x</sub> heitkoguste piirväärtuste mõõtmiseks.
- 10) Heitgaasiklassidesse Euro 6 ja Euro VI kuuluvate sõidukite pardadiagnostika seadmed mõõdavad heitkoguseid varasemast veelgi tõhusamalt ja seetõttu on põhjendatud nende kasutamine tehnõulevaatuse eesmärgil standardse heitekatsega samaväärsel vahendina. Selleks et näha ette pardadiagnostika seadme kasutamine tehnõulevaatusel sõidukitele kuni heitgaasiklassidega Euro 5 ja Euro V, peaks liikmesriikidel olema võimalik lubada kõnealust kontrollimeetodit vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele sõidukite puhul, millega seoses on samaväärsust sõltumatult hinnatud, võttes asjakohasel juhul arvesse asjakohaseid tüübikinnituslaseid õigusakte.
- (11) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Korralise tehnõulevaatusega on vaja tagada, et sõidukid vastavad jätkuvalt ohutusstandarditele. Kõnealust korda tuleks kohaldada teatavate sõidukikategooriate suhtes, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2002/24/EÜ, <sup>(1)</sup> 2003/37/EÜ <sup>(2)</sup> ning 2007/46/EÜ <sup>(3)</sup>.
- (12) Kohalikke ja ärivedusid tegevate veoautode asemel kasutatakse üha rohkem ratastraktoreid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h. Nende riskipotentsiaal on veoautodega võrreldav ja seetõttu peaksid kõnealuse kategooria sõidukid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel, läbima samuti tehnõulevaatuse.
- (13) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit ning neid kasutatakse harva avalikel teedel. Seetõttu peaks kõnealuste sõidukite korralise tehnõulevaatuse tähtaeg jääma liikmesriikide otsustada. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnõulevaatust.
- (14) Ainult liikmesriikide äärepoolsetes piirkondades, eelkõige väikesaartel, mille rahvaarv on alla 5 000 elaniku, või hõredalt asustatud piirkondades, mille rahvastikutihedus on väiksem kui 5 inimest ruutkilomeetri kohta, kasutatavaid sõidukeid kasutatakse selliste tingimuste kohaselt, mis võivad nõuda erilist tehnõulevaatuste korda. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema õigus käesolevat direktiivi selliste sõidukite suhtes mitte kohaldada.
- (15) Tehnõulevaatus on iseseisev valdkond ja seega peaks seda läbi viima liikmesriigid või liikmesriikide järelevalve all avalik- või eraõiguslikud isikud, kellele on pandud ülevaatusel läbiviimise kohustus. Igal juhul peaksid tehnõulevaatuse eest üheselt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab tehnõulevaatust läbi viia eraõiguslikel isikutel, sealhulgas ka sõidukite remondiga tegelevatel isikutel.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ (EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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 seadmestike kinnituse kohta (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

- (16) Liikmesriigil peaks olema õigus määrata väljaspool tema territooriumi asuvad ülevaatuspunktid läbi viima tema territooriumil registreeritud sõidukite tehnöülevaatus, kui kõnealustel ülevaatuspunktidel on juba oma asukoha-liikmesriigi tegevusluba viia läbi sõidukite ülevaatus.
- (17) Sõidukite ja eriti nende elektrooniliste ohutusseadiste kontrollimisel on oluline, et oleks juurdepääs iga sõiduki tehnilisele spetsifikatsioonile. Seepärast peaks sõidukitootja esitama kõik andmed, mida on vaja ohutust ja keskkonda mõjutavate seadmete toimivuse kontrollimiseks. Seepärast tuleks samal viisil kohaldada remonditöid ja hooldust hõlmavale teabele juurdepääsu käsitlevaid sätteid, võimaldades ülevaatuspunktidele juurdepääsu kõigile tehnöülevaatusse tegemiseks vajalikele andmetele. Andmed peaksid hõlmama üksikasju, mis võimaldavad jälgida sõiduki ohutuse mõjutavate süsteemide toimivust nii, et see võimaldab selliseid süsteeme korralise tehnöülevaatusse käigus testida. See on otsustavalt tähtis eelkõige elektrooniliste kontrollisüsteemide puhul ja hõlmata tuleks kõik tootja paigaldatud elemendid.
- (18) Avalikel teedel kasutatavad sõidukid peavad kasutamisel olema sõidukorras. Registreerimistunnistuse omanik ja vajaduse korral veottevõtja peaksid vastutama selle eest, et sõiduk on sõidukorras.
- (19) Liiklusohutuse ja selle ühiskondliku mõju seisukohast on oluline, et teedel kasutatavad sõidukid oleksid nõuetekohases tehnoseisundis. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema võimalik lubada vabatahtlikult teha täiendavaid tehnöülevaatusi.
- (20) Registreerimistunnistuse omanikele ja käitajatele teatava paindlikkuse võimaldamiseks peaks liikmesriikidel olema võimalik määrata kindlaks mitme nädala pikkune periood, mille jooksul tehnöülevaatus tuleb teha.
- (21) Ülevaatus sõiduki tööea jooksul peaks olema suhteliselt lihtne, kiire ning odav, kuid samal ajal tõhus käesoleva direktiivi eesmärkide täitmiseks.
- (22) Tehnöülevaatus peaks hõlmama kõiki kontrollitava sõiduki konkreetse konstruktsiooni, valmistamise ja varustuse seisukohalt asjakohaseid aspekte. Sõiduki osade, nagu rattarummu ja velgede ühilduvust tuleks käsitleda kriitilise ohutusaspektina ning seepärast tuleks see lisada tehnöülevaatusse käigus kontrollitavate aspektide loetellu. Seoses sellega tuleks sõidukitehnoloogia praegust taset silmas pidades kontrollitavate aspektide loetellu lisada nüüdisaegsed elektroonilised süsteemid. Tehnöülevaatusse ühtlustamiseks tuleks kõigi kontrollitavate aspektide jaoks ette näha soovituslikud kontrollimeetodid. Nimetatud aspekte tuleks ajakohastada, et võtta arvesse teaduse ja tehnika arengut sõidukite ohutuse valdkonnas.
- (23) Ühtlustamise hõlbustamiseks ning standardite järjepidevuse huvides tuleks kõikide kontrollitavate aspektide jaoks ette näha mittetäielik loetelu rikete peamistest põhjustest. Selleks et ülevaatus läbiva sõiduki olukorda hinnataks ühetaoliselt, tuleks avastatud puudusi hinnata ühise standardi alusel.
- (24) Liidus vaba liikumise põhimõtte sujuvamaks kohaldamiseks tuleks liikmesriikidel sõiduki ümberregistreerimise juhtudel tunnustada teise liikmesriigi väljastatud tehnöülevaatusse kontrollkaarti. See ei tohiks piirata liikmesriigi õigust kontrollida ümberregistreerimisel tehnöülevaatusse kontrollkaarti ja sõiduki identifitseerimisnumbrit ning nõuda uue tehnöülevaatusse läbiviimist vastavalt käesolevas direktiivis sätestatud tingimustele.
- (25) Läbisõidumõõdikuga seotud pettusi tuleks käsitada rikkumisena, mille eest määratakse karistus, sest läbisõidumõõdikuga manipuleerimine võib viia selleni, et sõiduki tehnöülevaatusse tulemused on valed. Läbisõidu märkimine tehnöülevaatusse kontrollkaardile ja inspektorite juurdepääs kõnealusele teabele aitaks läbisõidumõõdiku rikkumist või sellega manipuleerimist kindlaks teha. Komisjon peaks uurima läbisõidumõõdikute näitudega seotud teabe vahetamist liikmesriikide pädevate asutuste vahel.

- (26) Iga tehtud ülevaatuskohta tuleks väljastada tehnöülevaatus kontrollkaart. Kontrollkaardil peaks olema märgitud muu hulgas teave sõiduki kohta ja ülevaatus tulemused. Ülevaatus tulemused tuleks teha elektrooniliselt kättesaadavaks. Liikmesriigid peaksid sellist teavet koguma ja säilitama andmebaasis, et tagada asjakohaste tehnöülevaatus järelemeetmete võtmine, eelkõige korraliste tehnöülevaatus tulemuste analüüsimise eesmärgil.
- (27) Kui tehnöülevaatus käigus avastatakse tehnöülevaatus läbival sõidukil puudusi, eelkõige liiklusohetlike puudusi, peaks registreerimistunnistuse omanik ja vajaduse korral sõiduki käitaja need puudused viivitamata kõrvaldama. Ohtlike puuduste korral võib osutada vajalikuks sõiduki kasutuse piiramine kuni kõnealuste puuduste kõrvaldamiseni.
- (28) Kui ülevaatus läbinud sõiduk kuulub sõidukikategooriasse, mille registreerimine ei ole nõutav selles liikmesriigis, kus sõiduk kasutusele võeti, peaks kõnealusel liikmesriigil olema võimalik nõuda, et ülevaatusjärel paigaldataks nähtaval viisil sõidukile.
- (29) Selleks et tagada ülevaatus kõrge tase kogu liidus, tuleks ülevaatus kasutatavaid seadmeid, nende hooldamist ja kalibreerimist kontrollida liikmesriikide või tootjate esitatud spetsifikatsioonide alusel.
- (30) Peaks olema võimalik kasutada tehnoloogia arengust ja innovatsioonist tulenevaid alternatiivseid seadmeid, tingimusel et need tagavad ülevaatus samaväärselt kõrge kvaliteedi.
- (31) Oma territooriumil ülevaatuspunktile tegevusloa andmisel peaksid liikmesriigid arvesse võtma seda, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/123/EÜ<sup>(1)</sup> ei kohaldata transpordivaldkonna üldhuviteenuste suhtes.
- (32) Ülevaatuspunktid peaksid tagama sõidukite ülevaatus objektiivsuse ja kõrge kvaliteedi. Seetõttu peaksid ülevaatuspunktid kvaliteedijuhtimise miinimumnõuete täitmiseks vastama tegevusloa väljastanud liikmesriigi kehtestatud nõuetele.
- (33) Tehnöülevaatus kõrge tase eeldab ülevaatus tegevalt personalilt kõrgetasemelisi oskusi ja pädevust. Tuleks kehtestada koolitussüsteem, sh algkoolitus ja korrapärane täiendkoolitus või asjakohane eksam. Tuleks ette näha üleminekuperiood, et tagada ülevaatus tegeva olemasoleva personali sujuv kohanemine korrapärase koolituskorra või eksamineerimise korraga. Koolituse, pädevuse ja ülevaatus kõrge taseme tagamiseks peaks liikmesriikidel saama kehtestada pädevuse ja sellele vastava koolitusega seotud täiendavaid nõudeid.
- (34) Tehnöülevaatus läbi viivad inspektorid peaksid olema sõltumatud ja nende hinnangut ei tohiks mõjutada huvide konflikt, sh majanduslik või isiklik huvi. Seetõttu ei tohiks inspektorite saadav tasu otseselt sõltuda tehnöülevaatus tulemustest. Liikmesriikidel peaks olema võimalik näha ette tegevuste eristamise nõuded või lubada eraõiguslikul isikul viia läbi nii tehnöülevaatus kui sõiduki remonti, isegi samal sõidukil, juhul kui järelevalveasutus on veendunud, et säilitatakse objektiivsuse kõrge tase.
- (35) Tehnöülevaatus tulemusi ei tohiks kaubanduslikul eesmärgil muuta. Kui inspektori tehtud tehnöülevaatus tulemused on selgelt valed, peaks järelevalveasutus saama tehnöülevaatus tulemusi muuta.
- (36) Selleks et säilitada pidev ülevaatus kõrge kvaliteet, peaksid liikmesriigid kehtestama kvaliteedi tagamise süsteemi, mis hõlmab tehnöülevaatus läbiviimise tegevuslubade andmist, järelevalvet ja tegevusloa kehtetuks tunnistamist, peatamist või tühistamist.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul (ELT L 376, 27.12.2006, lk 36).

- (37) Liikmesriikidel ei peaks olema kohustust ülevaatuspunkte akrediteerida vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 765/2008 <sup>(1)</sup>.
- (38) Mitmes liikmesriigis teeb tehnoulevaastust suur hulk erasektoris tegutsevaid sellekohase tegevusloa saanud ülevaatuspunkte. Sellekohaseks liikmesriikidevaheliseks tõhusaks teabevahetuseks tuleks kindlaks määrata riiklikud kontaktpunktid.
- (39) Tehnoulevaastus on osa üldisemast õiguskorrast, millega reguleeritakse sõidukeid kogu nende kasutusaja jooksul alates tüübikinnitusest kuni registreerimise, kontrolli ja lammutamiseni. Riiklikes elektroonilistes sõidukiandmebaasides ja sõidukitootjate elektroonilistes andmebaasides sisalduva teabe jagamine peaks põhimõtteliselt aitama tõhustada sõidukit hõlmavat haldusahelat ning aitama vähendada halduskoormust. Komisjon peaks uurima elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu, kasutades ära olemasolevaid ja juba rakendatud rahvusvahelise andmevahetuse IT-lahendusi, et vähendada kulusid ja vältida dubleerimist. Nimetatud valdkondade uurimisel peaks komisjon kaaluma kõige kohasemat viisi ühendada olemasolevad siseriiklikud süsteemid, eesmärgiga vahetada tehnoulevaastusega ja läbisõidumõõdiku näiduga seotud teavet ülevaastuse, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide, ülevaatusvahendite tootjate ja sõidukitootjate vahel. Komisjon peaks uurima ka raskesse õnnetusse sattunud sõidukite peamiste ohutusega seotud osade kättesaadavate andmete kogumise ja salvestamise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu, ning võimalust esitada inspektoritele, registreerimistunnistuse omanikele ja õnnetuse uurijatele anonüümseks muudetud kujul andmeid varasemate õnnetuste ja läbisõidumõõdiku näitude kohta.
- (40) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamislõu. Neid lõu tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (41) Komisjon ei tohiks võtta vastu rakendusakte, mis käsitlevad tootja poolt tehnoulevaastuse jaoks kättesaadavaks tehtavat teavet, kui käesoleva direktiivi kohaselt asutatud komitee ei esita arvamust komisjoni esitatud rakendusakti eelnõu kohta.
- (42) Selleks et ajakohastada sõidukikategooriate tähiseid artikli 2 lõikes 1 ja artikli 5 lõigetes 1 ja 2, ajakohastada I lisa punkti 3 seoses meetoditega ning kohandada I lisa punkti 3 seoses kontrollitavate aspektide loeteluga, meetodite ja puuduste hindamisega, 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.
- (43) Tehnonõuetele vastavus mõjutab otseselt liiklusohutust ja seetõttu tuleks see korrapäraselt läbi vaadata. Komisjon peaks esitama aruande käesoleva direktiivi sätete, sh kohaldamisala, tehnoulevaastuse sagedust, tehnoulevaastuste süsteemi elektroonilise teabevahetuse abil täiustamist ning tehnoulevaastuse kontrollkaartide vastastikuse tunnustamise rakendamist käsitlevate sätete tulemuslikkuse kohta.
- (44) Ülevaatuspunktides ülevaastuse tegemiseks kasutatavad rajatised ja seadmed peaksid vastama tehnoulevaastusnõuetele. Kuna selleks on vaja teha olulisi investeeringuid ja kohandusi, mida ei pruugi olla võimalik teha kohe, tuleks nõuetele vastavuse tagamiseks ette näha viie aasta pikkune ajavahemik. Samuti tuleks järelevalveasutuste jaoks ette näha viie aasta pikkune ajavahemik, mille jooksul nad peaksid täitma kõik ülevaatuspunktidele tegevusloa andmise ja nende järelevalvega seotud kriteeriumid.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

<sup>(2)</sup> 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 rakendamislõu teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (45) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt parandada liiklusohutust, nähes ette liidus ühised tehnoülevaatus 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 toimimise lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (46) Käesolevas direktiivis austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid vastavalt Euroopa Liidu lepingu artiklis 6 osutatule.
- (47) Käesoleva direktiiv hõlmab ja sellega ajakohastatakse eeskirju, mis sisalduvad komisjoni soovitusel 2010/378/EL, <sup>(1)</sup> et tehnoülevaatus tulemusi paremini reguleerida.
- (48) Käesoleva direktiiviga ajakohastatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/40/EÜ <sup>(2)</sup> sätestatud tehnilisi nõudeid ning laiendatakse selle kohaldamisala, et hõlmatud oleksid eelkõige sätteid ülevaatuspunktide ja nende järelevalveasutuste asutamise ning tehnoülevaatus läbiviivate inspektorite määramise kohta. Seepärast tuleks kõnealune direktiiv kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### I PEATÜKK

### REGULEERIMISE, MÕISTED JA KOHALDAMISALA

#### Artikkel 1

#### Reguleerimise

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse avalikel teedel kasutatavate sõidukite korralise tehnoülevaatus korra miinimumnõuded.

#### Artikkel 2

#### Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse selliste sõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h ja mis kuuluvad järgmistesse direktiivides 2002/24/EÜ, 2003/37/EÜ ja 2007/46/EÜ osutatud kategooriatesse:

- peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta (M<sub>1</sub>-kategooria sõiduk);
- peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekoha (M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid);
- peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud kuni 3,5-tonnised mootorsõidukid (N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid);
- peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised mootorsõidukid (N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria sõidukid);
- kauba või reisijate veoks (sh reisijate majutamiseks) projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised haagised (O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria sõidukid);
- alates 1. jaanuarist 2022 kahe- või kolmerattalised sõidukid (L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid silindrimahuga üle 125 cm<sup>3</sup>);
- peamiselt avalikel teedel kasutatavad T5-kategooria ratastraktorid, mille maksimaalne valmistajakiirus ületab 40 km/h.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 5. juuli 2010. aasta soovitus 2010/378/EL vigade hindamise kohta tehnoülevaatus käigus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ (ELT L 173, 8.7.2010, p. 74).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus kohta (ELT L 141, 6.6.2009, lk 12).

2. Liikmesriigid võivad jätta käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja järgmised oma territooriumil registreeritud sõidukid:

- eritingimustes kasutatavad sõidukid ning sõidukid, mida avalikel teedel kunagi ei kasutata või kasutatakse väga harva, näiteks ajaloolise väärtusega sõidukid või võistlussõidukid;
- diplomaatilise puutumatusena sõidukid;
- relvajõududes, korrakaitsejõududes, tuletõrjes, tsiviilkaitstes, hädaabi- või päästeteenistuses kasutatavad sõidukid;
- põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalanduse eesmärkidel kasutatavad sõidukid, mis liiguvad üksnes asjaomase liikmesriigi territooriumil ja asjaomase tegevusega seotud paikades, sh põllumajanduslikud teed, metsateed ja põllud;
- ainult väikesaartel ja hõredalt asustatud piirkondades kasutatavad sõidukid;
- tsirkuse või lõbustuspargi varustust vedavad erisõidukid, mille valmistajakiirus ei ületa 40 km/h ja mis liiguvad üksnes asjaomase liikmesriigi territooriumil;
- L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid silindrimahuga üle 125 cm<sup>3</sup>, juhul kui liikmesriik on kehtestanud tulemuslikud alternatiivsed liiklusohutusmeetmed kahe- või kolmerattalistele sõidukitele, võttes arvesse viimase viie aasta asjaomast liiklusohutuse alast statistikat. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni.

3. Liikmesriigid võivad kehtestada riigisiseseid nõudeid käesoleva direktiivi kohaldamisalasse mittekuuluvate ja lõikes 2 loetletud nende territooriumil registreeritud sõidukite tehnöülevaatusetele.

### Artikkel 3

#### Mõisted

Järgmisi 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 mitteliikuv ratastega sõiduk, mis on projekteeritud ja valmistatud vedamiseks mootorsõiduki poolt;
- 4) „poolhaagis” – haagis, mis on projekteeritud mootorsõiduki külge haakimiseks nii, et osa sellest toetub mootorsõidukile ning oluline osa selle massist ja selle koorma massist kandub üle mootorsõidukile;
- 5) „kahe- või kolmerattaline sõiduk” – mootori jõul liikuv kahe- või kolmerattaline külgkorviga või külgkorvita sõiduk, kolmerattaline või väike neljarattaline mootorsõiduk;
- 6) „liikmesriigis registreeritud sõiduk” – liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõiduk;
- 7) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – sõiduk, mida registreerimise liikmesriik või selle liikmesriigi määratud lube andev asutus loeb ajalooliseks ja mis vastab kõigile järgmistele tingimustele:
  - see on valmistatud või esmaselt registreeritud vähemalt 30 aastat tagasi;
  - selle konkreetset tüüpi, mis on määratletud asjaomases liidu või liikmesriigi õiguses, enam ei toodeta;
  - seda on säilitatud ajalooliselt tõeses ja algupärasises seisundis ja selle peamiste osade tehnilisi näitajaid ei ole muudetud;

- 8) „registreerimistunnistuse omanik”– juriidiline või füüsiline isik, kelle nimele sõiduk on registreeritud;
- 9) „tehnoülevaatus”– I lisa nõuetele vastav kontroll, mille eesmärk on tagada, et sõiduki avalikel teedel kasutamine on ohutu ning sõiduk vastab nõutavatele ja kohustuslikele ohutus- ja keskkonnanäitajatele;
- 10) „tüübikinnitus”– menetlus, millega liikmesriik kinnitab, et sõiduk vastab direktiivides 2002/24/EÜ, 2003/37/EÜ ja 2007/46/EÜ osutatud asjaomastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele;
- 11) „puudused”– tehnilised defektid ja muud tehnoülevaatus käigus avastatud mittevastavused;
- 12) „tehnoülevaatus kontrollkaart”– pädeva asutuse või ülevaatuspunkti väljastatud tehnoülevaatus aruanne, milles on esitatud tehnoülevaatus tulemused;
- 13) „inspektor”– isik, keda liikmesriik või selle pädev asutus on volitanud tegema tehnoülevaatus ülevaatuspunktis või vajaduse korral pädeva asutuse nimel;
- 14) „pädev asutus”– ametiasutus või avalik-õiguslik isik, kellele on liikmesriigi poolt pandud vastutus tehnoülevaatussüsteemi eest, sh vajaduse korral tehnoülevaatus tegemise eest;
- 15) „ülevaatuspunkt”– avalik või eraõiguslik isik või ettevõtte, kellele liikmesriik on andnud tegevusloa tehnoülevaatus tegemiseks;
- 16) „järelevalveasutus”– liikmesriigi asutatud asutus (või asutused), kes vastutab (vastutavad) ülevaatuspunktide järelevalve eest. Järelevalveasutus võib olla pädeva asutuse või pädevate asutuste osa;
- 17) „väikesaar”– saar, mille rahvaarv on alla 5 000 elaniku ja millel ei ole teesilla- või maanteetunneliühendust ülejäänud territooriumi osaga;
- 18) „hõredalt asustatud piirkond”– eelnevalt kindlaksmääratud piirkond, mille rahvastikutihedus on väiksem kui 5 inimest ruutkilomeetri kohta;
- 19) „avalik tee”– üldkasutatav tee, näiteks kohalik, piirkondlik või riiklik maantee või kiirtee.

## II PEATÜKK

### ÜLDISED KOHUSTUSED

#### Artikkel 4

#### Kohustused

1. Iga liikmesriik tagab, et tema territooriumil registreeritud sõidukid läbivad vastavalt käesolevale direktiivile korralise ülevaatus sõiduki registreerimise liikmesriigilt tegevusloa saanud ülevaatuspunktis.
2. Tehnoülevaatus teeb sõiduki registreerimise liikmesriik või kõnealuse liikmesriigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik isik või kõnealuse liikmesriigi poolt määratud ning tema järelevalve alla kuuluvad asutused või ettevõtted, sealhulgas tegevusloa saanud eraõiguslikud isikud.
3. Enne 20. maid 2018 võtab komisjon kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 715/2007 <sup>(1)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 595/2009 <sup>(2)</sup> sätestatud põhimõtetega rakendusaktidega vastu:

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses rasveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).



- a) tehnilise teabe pidurisüsteemi, rooliseadme, nähtavuse, tulede, helkurite, elektriseadmete, telgede, velgede, rehvide, vedrustuse, šassii ja selle kinnituste, muude seadmete ja saaste kohta, mis on vajalik kontrollitavate aspektide tehnoulevaatuseks ja soovituslike ülevaatusmeetodite kasutamiseks kooskõlas I lisa punktiga 3, ja
- b) üksikasjalikud eeskirjad andmete vormi ja asjakohasele tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta.

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

Tootjad teevad esimese lõigu punktis a osutatud tehnilise teabe ülevaatuspunktidele ja asjaomastele pädevatele asutustele kättesaadavaks tasuta või mõistliku tasu eest ja mittediskrimineerival viisil.

Komisjon uurib kõnealusele tehnilisele teabele ühtse juurdepääsupunkti loomise teostatavust.

4. Liikmesriigid tagavad, et siseriiklikus õiguses sätestatakse kohustus hoida sõidukit ohutuna ja tehnonõuetele vastavas korras.

### III PEATÜKK

#### TEHNOÜLEVAATUSE MIINIMUMNÕUDED

##### Artikkel 5

#### Ülevaatusse kuupäev ja sagedus

1. Sõidukid läbivad tehnoulevaatusse vähemalt järgmise intervalliga, ilma et see piiraks lõike 3 kohase paindlikkuse kohaldamist liikmesriigi poolt:

- a) M<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>- kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist ja seejärel iga kahe aasta järel;
- b) takso või kiirabiautona kasutatavad M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid, M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria sõidukid: üks aasta pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel iga aastal;
- c) T5-kategooria sõidukid, mida kasutatakse avalikel teedel peamiselt ärivedude eesmärgil: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist ja seejärel iga kahe aasta järel.

2. Liikmesriigid kehtestavad asjakohased intervallid tehnoulevaatusse läbimiseks L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukitele silindrimahuga üle 125 cm<sup>3</sup>.

3. Liikmesriik või pädev asutus võib kehtestada mõistliku ajavahemiku, mille jooksul tehnoulevaatus tehakse, ületamata lõikes 1 sätestatud intervalle.

4. Sõiduki viimase tehnoulevaatusse kuupäevast olenemata võib asjaomane liikmesriik või pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoulevaatusse enne lõigetes 1 ja 2 osutatud kuupäeva järgmistel juhtudel:

- pärast õnnetust, milles on tõsiselt kahjustada saanud sõiduki sellised peamised ohutusega seotud osad nagu rattad, vedrustus, deformatsioonitsoonid, turvapadjasüsteemid, rooliseade või pidurid;
- kui ohutus- ja keskkonnasüsteeme ning sõiduki osi on muudetud;
- kui sõiduki registreerimistunnistuse omanik on muutunud;
- kui sõiduki läbisõit on 160 000 km;
- kui see mõjutab oluliselt liiklusohutust.

##### Artikkel 6

#### Ülevaatusse sisu ja meetodid

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate sõidukikategooriate puhul, välja arvatud L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid silindrimahuga üle 125 cm<sup>3</sup>, tagavad liikmesriigid, et tehnoulevaatus hõlmab vähemalt I lisa punktis 2 osutatud valdkondi.

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

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

3. Liikmesriigid kehtestavad asjakohased kontrollivaldkonnad, -aspektid ja -meetodid L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukitele silindrimahuga üle 125 cm<sup>3</sup>.

#### Artikkel 7

##### **Puuduste hindamine**

1. Iga kontrollitava aspekti jaoks on I lisaga ette nähtud võimalike puuduste miinimumloetelu ja nende raskusaste.
2. Sõidukite korralise ülevaatus käigus leitud 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 ja mille korral on põhjendatud, et liikmesriik või tema pädev asutus võib keelata sõiduki kasutamise avalikel teedel.
3. Sõiduk, millel on puudusi, mis kuuluvad rohkem kui ühte lõike 2 kohasesse puudusterühma, klassifitseeritakse raskemale puudusele vastavasse rühma. Sõiduk, millel on mitu I lisa punktis 2 osutatud ülevaatus ulatuses kindlaks määratud puudust samas ülevaatus valdkonnas, võidakse liigitada raskuselt järgmisse rühma, kui on võimalik tõendada, et kõnealuste puuduste koosmõju tulemuseks on suurem liiklusohhtlikkus.

#### Artikkel 8

##### **Tehnoülevaatus kontrollkaart**

1. Liikmesriigid tagavad, et sõiduki tehnoülevaatus teinud ülevaatuspunktid või vajaduse korral pädevad asutused väljastavad kõnealuse sõiduki kohta tehnoülevaatus kontrollkaardi, millel on esitatud vähemalt II lisa kohased liidu ühtlustatud koodidele vastavad standarditud elemendid.
2. Liikmesriigid tagavad, et ülevaatuspunktid või asjakohasel juhul pädevad asutused teevad sõiduki ülevaatusel toonud isikule kättesaadavaks tehnoülevaatus kontrollkaardi või tehnoülevaatus elektroonilise kontrollkaardi korral selle nõuetekohaselt kinnitatud väljatrüki.
3. Ilma et see piiraks artikli 5 kohaldamist, tunnustab liikmesriik teises liikmesriigis juba registreeritud sõiduki ümberregistreerimisel kõnealuses teises liikmesriigis välja antud tehnoülevaatus kontrollkaarti samaväärsena tema enda välja antud tehnoülevaatus kontrollkaardiga, tingimusel et kõnealune kontrollkaart on kehtiv ümberregistreerimise liikmesriigi tehnoülevaatussagedusega. Kahtluse korral võib ümberregistreeriv liikmesriik tehnoülevaatus kontrollkaardi kehtivust enne tunnustamist kontrollida. Liikmesriigid edastavad komisjonile tehnoülevaatus kontrollkaardi kirjelduse enne 20. maid 2018. Komisjon teatab sellest artiklis 19 osutatud komiteele. Käesolevat lõiget ei kohaldata L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukite suhtes.
4. Ilma et see piiraks artikli 5 lõike 4 ja käesoleva artikli lõike 3 kohaldamist, tunnustavad liikmesriigid põhimõtteliselt tehnoülevaatus kontrollkaardi kehtivust juhul, kui vahetub korralise tehnoülevaatus kehtiva tõendiga sõiduki omanik.

5. Alates 20. maist 2018 ja hiljemalt 20. maiks 2021 edastavad ülevaatuspunktid asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele elektrooniliselt teabe, mis on esitatud nende väljastatud tehnöülevaatus kontrollkaartidel. Selline teave edastatakse mõistliku aja jooksul pärast tehnöülevaatus kontrollkaartide väljastamist. Enne seda võivad ülevaatuspunktid edastada kõnealuse teabe pädevale asutusele mis tahes muul viisil. Liikmesriigid määravad kindlaks ajavahemiku, mille jooksul pädev asutus teavet säilitab. Kõnealune ajavahemik on vähemalt 36 kuud, ilma et see mõjutaks liikmesriikide riiklike maksusüsteemide kohaldamist.

6. Liikmesriigid tagavad, et tavapäraselt paigaldatud läbisõidumõõdiku näidu kontrollimiseks tehakse eelmise tehnöülevaatus teave inspektoritele kättesaadavaks kohe, kui see on elektrooniliselt kättesaadav. Kui ilmneb, et läbisõidumõõdikuga on manipuleeritud eesmärgiga anda sõiduki läbitud vahemaast vale ettekujutus, määratakse sellise manipuleerimise eest tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus.

7. Liikmesriigid tagavad, et tehnöülevaatus tulemused teatatakse või tehakse võimalikult kiiresti elektrooniliselt kättesaadavaks sõiduki registreerimise eest vastutavale asutusele. Kõnealuses teates tuuakse ära andmed, mis on esitatud tehnöülevaatus kontrollkaardil.

#### Artikkel 9

##### **Puuduste korral võetavad järelmeetmed**

1. Üksnes väheoluliste puuduste korral peetakse ülevaatus läbituks, puudused tuleb kõrvaldada ja sõiduk ei pea läbima uut ülevaatus.
2. Oluliste puuduste korral ei peeta ülevaatus läbituks. Liikmesriik või pädev asutus otsustab, millise tähtaja jooksul võib asjaomast sõidukit enne järgmist tehnöülevaatus kasutada. Järgmine ülevaatus tehakse liikmesriigi või pädeva asutuse kehtestatud tähtaja jooksul, kuid mitte hiljem kui kaks kuud pärast esmast ülevaatus.
3. Ohtlike puuduste korral ei peeta ülevaatus läbituks. Liikmesriik või pädev asutus võib otsustada, et asjaomast sõidukit ei tohi avalikel teedel kasutada ja et liikluses kasutamise luba on piiratud tähtaja jooksul peatatud, ilma et nõutav oleks uus registreerimisprotsess, kuni puudused on kõrvaldatud ja väljastatakse uus tehnöülevaatus kontrollkaart, mis kinnitab, et sõiduk on sõidukorras.

#### Artikkel 10

##### **Tehnöülevaatus tõend**

1. Ülevaatuspunkt või vajaduse korral liikmesriigi pädev asutus, kes on teinud oma territooriumil registreeritud sõiduki tehnöülevaatus, väljastab igale ülevaatus edukalt läbinud sõidukile tõendi, näiteks märke sõiduki registreerimistunnitusel, kleebise, sertifikaadi või muu kergesti kättesaadava teabe. Ülevaatus tõendile märgitakse järgmise tehnöülevaatus tähtpäev.

Liikmesriigid edastavad komisjonile ülevaatus tõendi kirjelduse enne 20. maid 2018. Komisjon teavitab sellest artiklis 19 osutatud komiteed.

2. Kui ülevaatus läbinud sõiduk kuulub sõidukikategooriasse, mille registreerimist ei nõuta selles liikmesriigis, kus sõiduk kasutusele võeti, võivad liikmesriigid nõuda, et ülevaatus tõend paigaldatakse nähtaval viisil sõidukile.
3. Vaba liikumise eesmärgil tunnustavad liikmesriigid teise liikmesriigi ülevaatuspunkti või pädeva asutuse poolt lõike 1 kohaselt väljastatud tõendit.

#### IV PEATÜKK

##### **HALDUSSÄTTED**

#### Artikkel 11

##### **Ülevaatus kasutatavad rajatised ja seadmed**

1. Liikmesriigid tagavad, et ülevaatus kasutatavad rajatised ja seadmed vastavad III lisas esitatud minimaalsetele tehnilistele nõuetele.

2. Liikmesriigid tagavad, et ülevaatuspunktid või vajaduse korral liikmesriigi pädev asutus hoiavad ülevaatusseks kasutatavad rajatised ja seadmed kooskõlas valmistaja esitatud spetsifikatsioonidega.

3. Mõõteseadmeid tuleb korrapäraselt kalibreerida kooskõlas III lisaga ja tõendada kooskõlas asjaomase liikmesriigi või seadmete valmistaja esitatud spetsifikatsioonidega.

#### Artikkel 12

### Ülevaatuspunktid

1. Ülevaatuspunktidele, kus inspektorid teevad tehnöülevaatusi, annab tegevusloa liikmesriik või selle pädev asutus.

2. Kvaliteedijuhtimise miinimumnõuete täitmiseks peavad ülevaatuspunktid vastama tegevusloa väljastanud liikmesriigi nõuetele. Ülevaatuspunktid tagavad sõidukite tehnöülevaatusse objektiivsuse ja kõrge kvaliteedi.

#### Artikkel 13

### Inspektorid

1. Liikmesriigid tagavad, et tehnöülevaatusse teevad inspektorid, kes vastavad IV lisa kohastele pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele. Liikmesriigid võivad kehtestada pädevuse ja koolitusega seotud täiendavaid nõudeid.

2. Pädevad asutused või vajaduse korral heakskiidetud koolituskeskused annavad pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele vastavatele inspektoritele sertifikaadi. Kõnealune sertifikaat sisaldab vähemalt IV lisa punktis 3 osutatud teavet.

3. Inspektorid, kelle liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunktid on tööle võtnud või kellele nad on volituse andnud 20. mai 2018. aasta seisuga, on vabastatud IV lisa punkti 1 nõuete täitmisest.

4. Tehnöülevaatusse tegevatel inspektoritel ei tohi olla huvide konflikti ning asjaomane liikmesriik või pädev asutus peab olema veendunud, et tagatud on erapooletuse ja objektiivsuse kõrge tase.

5. Sõiduki ülevaatusse toonud isikule teatatakse sõidukil tuvastatud puudustest, mis tuleb kõrvaldada.

6. Tehnöülevaatusse tulemusi saab vajaduse korral muuta üksnes järelevalveasutus või kooskõlas pädeva asutuse kehtestatud menetlusega, kui tehnöülevaatusse tulemused on selgelt valed.

#### Artikkel 14

### Ülevaatuspunktide järelevalve

1. Liikmesriigid tagavad ülevaatuspunktide järelevalve.

2. Järelevalveasutus täidab vähemalt V lisa punktis 1 esitatud ülesandeid ning kõnealuse lisa punktides 2 ja 3 esitatud nõudeid.

Liikmesriigid avalikustavad eeskirjad ja menetluse, mis hõlmavad järelevalveasutuste töötajate töökorraldust, ülesandeid ja nende suhtes kohaldatavaid nõudeid, sealhulgas sõltumatuse nõudeid.

3. Pädeva asutuse vahetult käitatavad ülevaatuspunktid on vabastatud tegevuslubasid ja järelevalvet käsitlevate nõuete täitmisest juhul, kui järelevalveasutus on pädeva asutuse osa.

4. Käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 nimetatud nõudeid võib pidada täidetuks liikmesriikides, kes nõuavad, et ülevaatuspunktid oleksid akrediteeritud kooskõlas määrusega (EÜ) nr 765/2008.

## V PEATÜKK

**KOOSTÖÖ JA TEABEVAHETUS***Artikkel 15***Liikmesriikidevaheline halduskoostöö**

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, mis vastutab käesoleva direktiivi kohaldamist käsitleva teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega ja komisjoniga.
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 16***Elektrooniline sõidukiteabeplatvorm**

Komisjon uurib elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu, kasutades ära olemasolevaid ja juba rakendatud rahvusvahelise andmevahetuse IT-lahendusi, et vähendada kulusid ja vältida dubleerimist. Uurimise käigus kaalub komisjon kõige kohasemat viisi ühendada olemasolevad siseriiklikud süsteemid, eesmärgiga lihtsustada tehnoloogilise ja läbisõidumõõdiku näiduga seotud teabevahetust ülevaatus-, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide, ülevaatusvahendite tootjate ja sõidukitootjate vahel.

Komisjon uurib ka raskesse õnnetusse sattunud sõidukite peamiste ohutusega seotud osade kohta kättesaadavate andmete kogumise ja salvestamise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu, ning võimalust esitada inspektoritele, registreerimistunnistuse omanikule ja õnnetuse uurijatele anonüümseks muudetud kujul andmeid varasemate õnnetuste ja läbisõidumõõdiku näidu kohta.

## VI PEATÜKK

**DELEGEERITUD ÕIGUSAKTID JA RAKENDUSAKTID***Artikkel 17***Delegeeritud õigusaktid**

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 18 vastu delegeeritud õigusakte, et:

- ajakohastada vajaduse korral ainult sõidukikategoriate tähiseid, millele on osutatud artikli 2 lõikes 1 ning artikli 5 lõigetes 1 ja 2, kui sõidukikategoriaid muudetakse tulenevalt artikli 2 lõikes 1 osutatud tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide muudatustest, ilma et see puudutaks ülevaatusete ulatust ja sagedust;
- ajakohastada I lisa punkti 3 meetodite osas, kui ilmnevad tõhusamad ja mõjusamad kontrollimeetodid, laiendamata kontrollitavate aspektide loetelu;
- kohandada pärast positiivset hinnangut maksumusele ja kasule I lisa punkti 3 kontrollitavate aspektide loetelu, ülevaatusmeetodite, rikete põhjuste ja puuduste hindamise osas juhul, kui liidu ohutus- või keskkonnaalastes õigusaktides muudetakse tüübikinnitusega seonduvaid kohustuslikke nõudeid.

*Artikkel 18***Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 17 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 17 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 17 alusel vastu võetud delegeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne nimetatud tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

#### Artikkel 19

### Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee („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.

#### VII PEATÜKK

### LÕPPSÄTTED

#### Artikkel 20

### Aruandlus

1. Komisjon esitab hiljemalt 30. aprilliks 2020 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige korralise tehnöülevaatuse ühtlustamise taseme ning selliste sätete tõhususe kohta, mis käsitlevad ülevaatuse ulatust ja sagedust, tehnöülevaatuse kontrollkaartide vastastikust tunnustamist muust liikmesriigist pärit sõiduki ümberregistreerimise korral, samuti artiklis 16 osutatud elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavuse uurimise tulemuste kohta. Samuti analüüsitakse aruandes, kas lisand tuleb ajakohastada, võttes eelkõige arvesse tehnika arengut ja tehnilisi tavaid. Aruanne esitatakse pärast konsulteerimist artiklis 19 osutatud komiteega ja asjakohasel juhul lisatakse sellele seadusandlikud ettepanekud.

2. Komisjon esitab hiljemalt 30. aprilliks 2019 Euroopa Parlamendile ja nõukogule sõltumatutel uurimustel põhineva aruande selle kohta, kui tulemuslik on olnud kerghaagiste ja kahe- või kolmerattaliste sõidukite lisamine käesoleva direktiivi kohaldamisalasse. Aruandes hinnatakse liiklusohutuse arengut liidus ning võrreldakse liikmesriikide liiklusohutusmeetmete tulemusi iga L-kategooria sõidukite alamkategooria lõikes, võttes arvesse kõnealuste sõidukite läbitud keskmist vahemaad. Eelkõige hindab komisjon, kas iga sõidukikategooria korralise tehnöülevaatuse normid ja maksumus on proportsionaalne seatud liiklusohutusosalaste eesmärkidega. Aruandele lisatakse üksikasjalik mõjuhindang, milles analüüsitakse maksumust ja kasu kogu liidus, võttes arvesse liikmesriikide eripära. Aruanne avaldatakse vähemalt kuus kuud enne seadusandliku ettepaneku esitamist, et lisada asjakohasel juhul käesoleva direktiivi kohaldamisalasse uusi kategooriaid.

#### Artikkel 21

### 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 22

### Üleminekusätted

1. Liikmesriigid võivad lubada tehnöülevaatuse tegemiseks kasutada kuni viie aasta jooksul pärast 20. maid 2018 artiklis 11 osutatud tehnöülevaatuseks kasutatavaid rajatisi ja seadmeid, mis ei vasta III lisas esitatud miinimumnõuetele.

2. Liikmesriigid kohaldavad V lisas esitatud nõudeid hiljemalt alates 1. jaanuarist 2023.

*Artikkel 23*

**Ülevõtmine**

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

Liikmesriigid kohaldavad kõnealuseid sätteid alates 20. maist 2018.

Kui liikmesriigid need sätted 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 vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 24*

**Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 2009/40/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 20. maist 2018.

*Artikkel 25*

**Jõustumine**

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

*Artikkel 26*

**Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2014

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
M. SCHULZ

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
D. KOURKOULAS

## I LISA

## ÜLEVAATUSE SISU JA SOOVITUSLIKE MEETODITE MIINIMUMNÕUDED

## 1. ÜLDNÕUDED

Käesolevas lisas määratakse kindlaks testitavad sõidukisüsteemid ja -komponendid ning esitatakse üksikasjalikult nende testimise soovituslikud meetodid ja kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas sõiduk on vastuvõetavas seisundis.

Ülevaatus peab hõlmama vähemalt punktis 3 loetletud aspekte, tingimusel et need seonduvad asjaomases liikmesriigis testitava sõiduki varustusega. Ülevaatus võib hõlmata kontrolli, kas kõnealuse sõiduki asjaomased osad ja komponendid vastavad nõutud ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis kehtisid sõidukile tüübikinnituse andmise ajal või, kui see on asjakohane, järelepaigaldamise ajal.

Kui sõiduki konstruktsioon ei võimalda käesolevas lisas sätestatud ülevaatusmeetodeid kasutada, viiakse ülevaatus läbi vastavalt pädevate asutuste aktsepteeritud soovituslikele ülevaatusmeetoditele. Pädev asutus peab olema veendunud, et tagatakse vastavus ohutus- ja keskkonnastandarditele.

Kõiki allpool loetletud aspektide kontrollimist tuleb käsitada sõiduki korrapärasel ülevaatusel kohustuslikuna, välja arvatud märkega (X) tähistatud aspektid, mis on küll seotud sõiduki seisundi ja selle sobivusega teedel kasutamiseks, kuid ei ole tehnoulevaatusel peamise tähtsusega.

„Tehnoulevaatuses mitteläbimise põhjuseid” 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.

Kui osutatakse visuaalsele kontrollile, tähendab see seda, et peale asjaomaste aspektide visuaalse kontrolli peab inspektor võimaluse korral neid ka käsitsema, mürataset hindama või rakendama muid asjakohaseid kontrollimeetodeid ilma seadmeid kasutamata.

## 2. ÜLEVAATUSE ULATUS

Ülevaatus hõlmab vähemalt järgmisi valdkondi:

- 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 M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukitele.

## 3. SÕIDUKITE ÜLEVAATUSE SISU JA MEETODID; HINNANG PUUDUSTELE

Ülevaatus hõlmab vähemalt järgmises tabelis loetletud aspekte ning miinimumnõuete ja soovituslike meetodite kasutamist.

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	Tehnoülevaatuses kontrollimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
<b>0. SÕIDUKI IDENTIFITSEERIMINE</b>					
0.1. Registreerimismärgid (kui need on nõuete <sup>1</sup> kohaselt vajalikud)	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		
<b>1. PIDURISÜSTEEM</b>					
<b>1.1. Mehaaniline seisund ja toimimine</b>					
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	
1.1.2. Pedaali/käsipiduri hoova seisund ja pidurijuhtimisseadme käigutagavara	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel  Märkus: Võimendiga pidurisüsteemidega sõidukeid tuleks kontrollida väljalülitatud mootoriga.	a) Liigne või ebapiisav käigutagavara.		X	
		b) Pidurdusseadis ei vabane korralikult.  Toimimine on häiritud.	X		X
		c) Piduripedaali libisemisvastane osa puudub, on lahtine või siledaks kulunud.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.1.3. Vaakumpump või kompressor ja mahutid	Komponentide visuaalne kontroll tavapärase rõõhu juures. Kontrollitakse vaakumi või rõõhu ohutu taseme saavutamiseks kuluvat aega ning hoiatusseadise, mitmemähiselise kaitseklapi ja rõhualandusventiili toimimist.	a) Ebapiisav rõõhk/vaakum, et võimaldada piduri raketdamist vähemalt neli korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu); vähemalt kaks korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu).		X	X
		b) Ohutuks tööks vajaliku rõõhu/vaakumi tekkeks kuluv aeg on nõudeid <sup>1</sup> arvestades liiga pikk.		X	
		c) Mitmemähiseline kaitseklapp või rõhualandusventiil ei tööta.		X	
		d) Märkimisväärset rõhulangust põhjustav õhuleke või kuuldavahõõleked.		X	
		e) Pidurisüsteemi toimimist mõjutada võiv väline kahjustus. 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
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	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollatavate põhjuste	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
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 pneuomühendused)	Pukseeriva veoki ja haagise pidurisüsteemide ühenduse lahti- ja uuesti ühendamine	a) Kraan või isetihenev ventiil on defektne. Toimimine on häiritud.	X	X	
		b) Kraan või klapp on ebakindel või valesti paigaldatud. Toimimine on häiritud.	X	X	
		c) Ülemäärased lekked. Toimimine on häiritud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		d) Ei tööta õigesti. Mõjutab piduri toimimist.		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) Äravooluseadme toimimine halvenenud. Äravooluseade ei tööta.	X	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) Pidurivedeliku ei ole piisavas koguses, tase allpool miinimummärki. Pidurivedeliku tase on oluliselt allpool miinimummärki. Pidurivedelik ei ole nähtav.	X	X	X
		e) Puudub peasilindri paagi kork.	X		
		f) Pidurivedeliku hoiatuslamp põleb või on defektne.	X		
		g) Pidurivedeliku taseme hoiatussüsteem ei tööta korralikult.	X		

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.1.11. Jäigad 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. Kahjustusohu.	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 (õhkpidurisüsteem). Voolikud või ühenduskohad lekivad (hüdraulilised pidurisüsteemid).		X	X
		d) Voolikud paisuvad rõhu all. Koorti seisund on halvenenud.		X	X
		e) Voolikud on poorsed.		X	
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

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		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 kulunud või kriimustatud või pragunenud, ebakindlad või mõranenud.		X	X
		b) Trumlid või kettad on määrdunud (õli, määre jne). Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		c) Trumlid või kettad puuduvad.			X
		d) Alusplaat on ebakindel.		X	
1.1.15. Piduritrossid, -vardad, -hoovastik	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	
		f) Hoovad/liitmikud ei liigu õigesti, viidates valele reguleerimisele või liigsele kulumisele.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollitava põhjus	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.1.16. Piduri tööseadmed (sh vedruakud või hüdrautilised 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 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	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		f) Andmed on loetamatud või ei vasta nõuetele. <sup>1</sup>	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 <sup>3</sup> Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X



Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.1.22. Katsetühendused (kui need on paigaldatud või nõutavad)	Visuaalne kontroll	a) Puudub.		X	
		b) Kahjustunud. Kasutuskõlbmatud või lekivad.	X	X	
1.1.23. Pealejooksupidur	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Ebapiisav tõhusus.		X	

## 1.2. Sõidupiduri toimimine ja tõhusus

1.2.1. Toimimine	Mõõdetakse pidurite staatilise katsetamise seadmel ülevaatuse ajal või, kui see ei ole võimalik, teekatsetuse ajal, rakendades 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 sirgjoonest liigselt kõrvale.  Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	
		d) Mõne ratta pidur rakendub liiga vara või hilja.		X	
		e) Ratta täispöörde jooksul kõigub pidurdusjõud ülemääraselt.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.2.2. Tõhusus	<p>Testimine pidurite katsetamise seadmega või kui seda ei ole tehnilistel põhjustel võimalik kasutada, siis teekatsetusel meerik-aeglustusmõõdiku abil, et määrata kindlaks pidurdustegur, mis suhestub registrimassi või poolhaagiste puhul lubatud teljekoormuste summaga.</p> <p>Sõidukeid või haagist, mille registrimass ületab 3,5 tonni, tuleb kontrollida kooskõlas standardis ISO 21069 sätestatud nõuetega või samaväärsete meetoditega.</p> <p>Teekatsetused tuleks teha kuivades ilmastikutingimustes siledal ja sirgel teel.</p>	<p>Ei anna vähemalt järgmist minimaalset pidurdustõhusust <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Esmakordselt pärast 1.1.2012 registreeritud sõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— M<sub>1</sub>-kategooria: 58 %</li> <li>— M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria: 50 %</li> <li>— N<sub>1</sub>-kategooria: 50 %</li> <li>— N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria: 50 %</li> <li>— O<sub>2</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria: <ul style="list-style-type: none"> <li>— poolhaagised: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— täis- ja kesktelgahaagised: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Esmakordselt enne 1.1.2012 registreeritud sõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— M<sub>1</sub>-, M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— N<sub>1</sub>-kategooria: 45 %</li> <li>— N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— O<sub>2</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Muud kategooriad</p> <p>L-kategooria (mõlemad pidurid koos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— L1e-kategooria: 42 %</li> <li>— L2e-, L6e-kategooria: 40 %</li> <li>— L3e-kategooria: 50 %</li> <li>— L4e-kategooria: 46 %</li> <li>— L5e-, L7e-kategooria: 44 %</li> </ul> <p>L-kategooria (tagarataste pidurid):</p> <p>kõik kategooriad: 25 % sõiduki kogumassist</p> <p>Saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud väärtustest.</p>		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnõlevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik

## 1.3. Varu-/häädapiduri toimimine ja tõhusus (kui tegemist on eraldi süsteemiga)

1.3.1. Toimimine	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	Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.2 osutatud meetodit	Pidurdusjõud on väiksem kui 50 % ( <sup>6</sup> ) punktis 1.2.2 osutatud sõidupiduri pidurdusjõust registrimassi järgi arvutatuna.  Saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud pidurdusjõu väärtustest.		X	X

## 1.4. Seisupiduri toimimine ja tõhusus

1.4.1. Toimimine	Piduri rakendamine pidurite katsetamise seadmel ülevaatuse ajal.	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 väärtustes (sõiduki massi järgi arvutatuna).		X	X
------------------	--	--	--	---	---

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.4.2. Tõhusus	Testitakse pidurite katsetamise seadmel. Kui see ei ole võimalik, sooritatakse teekatsetus tajur-aeglustusmõõdiku või meerik-aeglustusmõõdiku abil või paigutades sõiduki teadaoleva gradiendiga kallakule.	Kõikide sõidukikategooriate puhul ei ole pidurdusjõud vähemalt 16 % registrimassi järgi arvatatuna või mootorsõidukitel vähemalt 12 % täismassi järgi arvatatuna, kusjuures kohaldatakse neist kahest suuremat.  Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud pidurdusjõu väärtustest.		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 sõiduki elektroonilise liidese kasutamine.	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	

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
1.7. Elektrooniline pidurisüsteem (EBS)	Visuaalne kontroll ja hoiatusseadise kontroll ja/või sõiduki elektroonilise liidese kasutamine.	a) Hoiatusseadise rike.		X	
		b) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		c) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
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	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõidukil, mille rattad on õhus või pöördplatvormidel, tehakse roolirattaga täispööre. Rooliseadme toimimise visuaalne kontroll.	a) Seade ei tööta sujuvalt.		X	
		b) Hammasektorvõll on väändunud või selle tihvtid on kulunud. Mõjutab toimimist.		X	X
		c) Hammasektorvõll on ülemääraselt kulunud. Mõjutab toimimist.		X	X
		d) Hammasektorvõlli ülemäärane liikumine. Mõjutab toimimist.		X	X
		e) Leke. Tilkade teke.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
2.1.2. Rooliseadme korpuse kinnitus	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning ratastega maapinnale toetaval sõidukil keeratakse rooliratast/juhtrauda päripäeva ja vastupäeva või kasutatakse spetsiaalselt kohandatud rooli vabakäigu mõõtjat. Korpuse šassiile kinnitumise visuaalne kontroll.	a) Rooliseadme korpus ei ole nõuetekohaselt kinnitatud. Kinnitused 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
2.1.3. Roolihoovastiku seisund	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning ratastega maapinnale toetaval sõidukil loksutatakse rooliratast päripäeva ja vastupäeva või kasutatakse spetsiaalselt kohandatud rooli vabakäigu mõõtjat. Rooliseadme komponentide võimaliku kulumise ja mõranemise ning nende turvalisuse visuaalne kontroll.	a) Komponentid, mis peaksid olema kohtkindlad, liiguvad üksteise suhtes. Ülemäärne liikumine või lahtituleku tõenäosus.		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 <sup>3</sup> . Mõjutab toimimist.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		g) Tolmukaitse on kahjustunud või halvenenud seisundis. Tolmukaitse puudub või on oluliselt halvenenud seisundis.	X	X	
2.1.4. Roolihoovastiku toimimine	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning ratastega maapinnale toetuvatel sõidukil loksutatakse rooliratast päripäeva ja vastupäeva või kasutatakse spetsiaalselt kohandatud rooli vabakäigu mõõtjat. Rooliseadme komponentide võimaliku kulumise ja mõranemise ning nende turvalisuse visuaalne kontroll.	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 või toimimine mõjutatud.		X	
		b) Vedelikku ei ole piisavalt (tase allpool miinimummärki). Ebapiisav mahuti.	X	X	
		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 <sup>3</sup> . Mõjutab roolimist.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		g) Trossid/voolikud on kahjustunud või ülemääraselt korrodeerunud. Mõjutab roolimist.		X	X

## 2.2. Rooliratas, roolisammas ja juhtraud

2.2.1. Rooliratta/juhtraua seisund	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning massiga maapinnale toetuval sõidukil lükatakse ja tõmmatakse rooliratast roolisamba suhtes üles-alla, rooliratast/juhtrauda lükatakse roolisamba/sangade suhtes täisnurga all eri suundades. 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
2.2.2. Roolisammas/käänmikhargid ja rooliratta külge kinnitatavad sangad ning juhtimissüsteemi amortisaatorid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning massiga maapinnale toetuval sõidukil lükatakse ja tõmmatakse rooliratast roolisamba suhtes üles-alla, rooliratast/juhtrauda lükatakse roolisamba/sangade suhtes täisnurga all eri suundades. 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 <sup>3</sup> .			X



Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
2.3. Rooli vabakäik	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning massiga ratastele toetaval sõidukil keeratakse rooliratast kergelt päripäeva ja vastupäeva, ilma et rattad liiguks, kusjuures rattad on otseasendis ja roolivõimendiga sõidukitel mootor töötab, kui võimalik. Vabakäigu visuaalne kontroll.	Ülemäärane rooli vabakäik (näiteks roolirattarõnga teatav punkt liigub rohkem kui ühe viiendiku ulatuses rooliratta läbimõõdust või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> ). Mõjutab ohutut roolimist.		X	X
2.4. Rataste kokku- või lahkujooks (X) <sup>2</sup>	Asjakohase seadmega kontrollitakse juht-rataste kokku- või lahkujooksu.	Kokku- või lahkujooks ei vasta sõiduki tootja andmetele või nõuetele <sup>1</sup> . Mõjutab otsesõitu; suunastabiilsus on halvenenud.	X	X	
2.5. Haagise juhttelje pöördlaud	Kontrollimine visuaalselt või spetsiaalselt kohandatud rooli vabakäigu mõõtja 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
2.6. Elektrooniline roolivõimendi (EPS)	Visuaalne kontroll, mootorit käivitades ja välja lülitades kontrollitakse vastavust rooliratta nurga ja rataste nurga vahel, ja/või kontroll sõiduki elektroonilist liidest kasutades.	a) EPSi rikkeindikaator näitab süsteemis tõrget.		X	
		b) Rooliratta nurk ja rataste nurk ei ole vastavuses. Mõjutab roolimist.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnõlevaatuses mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		c) Roolivõimendi ei tööta.		X	
		d) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	

### 3. NÄHTAVUS

3.1. Vaateväli	Juhikohalt avaneva vaatevälja visuaalne kontroll	<p>Takistused juhi vaateväljas, mis mõjutavad oluliselt nähtavust ettepoole või külgedele (väljaspool klaasipuhastite puhastatavat ala).</p> <p>Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.</p>	X		
3.2. Klaasi seisund	Visuaalne kontroll	<p>a) Klaas või läbipaistev esipaneel (kui see on lubatud) on mõranenud või värvi muutnud (väljaspool klaasipuhastite puhastatavat ala).</p> <p>Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.</p>	X		
		<p>b) Klaas või läbipaistev esipaneel (sealhulgas peegel- või toonkilega kaetud klaas), mis ei vasta nõuetes<sup>1</sup> esitatud spetsifikatsioonidele (klaasipuhastite puhastatavast alast väljapoole jääv ala).</p> <p>Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.</p>	X		
		<p>c) Klaasi või läbipaistva esipaneeli seisund ei ole vastuvõetav.</p> <p>Nähtavus läbi klaasipuhastite puhastatava ala on tugevalt mõjutatud.</p>			X
3.3. Tahavaatepeeglid või -seadmed	Visuaalne kontroll	<p>a) Peegel või seade puudub või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele<sup>1</sup> (olemas on vähemalt kaks tahavaatevõimalust).</p> <p>Olemas on vähem kui kaks tahavaatevõimalust.</p>		X	
				X	

Aspekt	Meetod	Tehnõulevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		b) Peegel või seade on kergelt kahjustunud või lahti tulnud.  Peegel või seade ei tööta, on tugevalt kahjustunud, lahti tulnud või ebakindel.	X	X	
		c) Vajalik vaateväli ei ole hõlmatud.		X	
3.4. Klaasipuhastid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Puhastid ei tööta või puuduvad või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
		b) Puhasti hari on defektne.  Puhasti hari puudub või on silmnähtavalt defektne.	X	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	X	
3.6. Niiskuse eemaldamise süsteem (X) <sup>2</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem ei tööta või on silmnähtavalt defektne.	X		
4. TULED, HELKURID JA ELEKTRISEADMED					
4.1. Esilaternad					
4.1.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgus/valgusallikas on defektne või puudub (mitu valgustit/valgusallikat; LED valgustite puhul ei tööta kuni 1/3).  Üks valgusti/valgusallikas; LED-valgusti puhul on nähtavus olulisel määral mõjutatud.	X	X	
		b) Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on kergelt defektne.  Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on tugevalt defektne või puudub.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.		X	
4.1.2. Reguleeritus	Määratakse kindlaks iga lähitulelaterna horisontaalne reguleeritus, kasutades esilaternate reguleerituse kontrollimise seadet või kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Esilaterna reguleeritus ei jää nõuetes <sup>1</sup> sätestatud piiridesse.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
4.1.3. Lülitid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel või kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Lüliti ei tööta nõuetele <sup>1</sup> vastavalt (samaaegselt põlevate esilaternate arv). Lubatud piirmäär ületav valgustugevus sõidukist ettepoole.	X	X	
		b) Kontrollseadise talitus on häiritud.		X	
		c) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
4.1.4. Vastavus nõuetele <sup>1</sup> .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		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. Reguleerimis-seadmed (kui need on kohustuslikud)	Visuaalne kontroll ja võimaluse korral kontrollimine käitamisel või kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Seade ei tööta.		X	
		b) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.		X	
		c) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnõlevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
4.1.6. Esilaternate puhastusseade (kui see on kohustuslik)	Visuaalne kontroll ja võimaluse korral kontrollimine käitamisel	Seade ei tööta. Gaaslahenduslampide puhul.	X	X	
4.2. Eesmised ja tagumised äärelaternad, külgmised äärelaternad, ülemised äärelaternad ning päevasõidutuled.					
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 <sup>1</sup> . Tagumisi äärelaternaid ja külgmisi äärelaternaid on võimalik välja lülitada esilaternate põlemise ajal.		X X	
		b) Kontrollseadise talitus on häiritud.		X	
4.2.3. Vastavus nõuetele <sup>1</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . 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	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
4.3. Pidurilaternad					
4.3.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne (mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul ei tööta kuni 1/3). Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3. Ükski valgusallikas ei toimi.	X	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	
4.3.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel või kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> . Toimimine hilinemisega. Lüliti ei tööta üldse.	X	X	X
		b) Kontrollseadise talitus on häiritud.		X	
		c) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		d) Hädapidurituli ei tööta või ei tööta nõuetekohaselt.		X	
4.3.3. Vastavus nõuetele <sup>1</sup> .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Kiirgab tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
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 kuni 1/3). Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3.	X	X	
		b) Laternaklaas on kergelt defektne (ei mõjuta kiiravat valgust). Laternaklaas on tugevalt defektne (mõjutab kiiravat valgust).	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	
4.4.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> . Lüliti ei tööta üldse.	X	X	
4.4.3. Vastavus nõuetele <sup>1</sup> .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Vilkmisagedus	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Vilkmisagedus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> (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 kuni 1/3). Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3.	X	X	
		b) Laternaklaas on kergelt defektne (ei mõjuta kiiravat valgust). Laternaklaas on tugevalt defektne (mõjutab kiiravat valgust).	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku või vastutulevate sõidukite pimestamise oht.	X	X	
4.5.2. Reguleeritus (X) <sup>2</sup>	Kontrollimine käitamisel ning esitulede reguleerituse kontrollimise seadme abil	Valgusvihu valguse ja varju piiri korral on eesmine udutuli horisontaalselt valesi reguleeritud (valgusvihk on liiga madal). Valguse ja varju piirjoon on esilaternate omast kõrgemal.	X	X	
4.5.3. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> . Ei toimi.	X	X	
4.5.4. Vastavus nõuetele <sup>1</sup> .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihu värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
		b) Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> .		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 <sup>1</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihu värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
		b) Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> .		X	



Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
4.6.3. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> . 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	
4.7.2. Vastavus nõuetele <sup>1</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> .	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	X	
		b) Helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Võib küljest ära kukkuda.	X	X	
4.8.2. Vastavus nõuetele <sup>1</sup>	Visuaalne kontroll	Seade, selle peegeldatav värv või asend ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Seade puudub või peegeldab ettepoole punast või tahapoole valget värvust.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
4.9. Valgustusseadmete kohustuslikud märgulambid					
4.9.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Seade ei tööta. Seade ei tööta kaugtulede või tagumiste udulaternate puhul.	X	X	
4.9.2. Vastavus nõuetele <sup>1</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .	X		
4.10. Pukseeriva sõiduki ja haagise või poolhaagise elektriühendused	Visuaalne kontroll: võimaluse korral kontrollida elektriühenduse jätkuvust.	a) Kohtkindlad komponendid ei ole kindlalt kinnitatud. Pistikupesa on lahti tulnud.	X	X	
		b) Isolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud. Esineb lühise tekke oht.	X	X	
		c) Haagise või pukseeriva sõiduki elektriühendused ei toimi nõuetekohaselt. Haagise pidurituled ei tööta.		X	X
4.11. Elektripaigaldised	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll, sealhulgas mõnel juhul mootoriruumi sisemuse kontroll.	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 äärmiselt kahjustunud (piduri-, roolisüsteemi jaoks olulised osad).	X	X	X

Aspekt	Meetod	Tehnõulevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		c) Isolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud. Esineb lühise tekke oht. Kõrge tule-/sädelusohu.	X	X	X
4.12. Mittekohustuslikud laternad ja helkurid (X) <sup>2</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Laterna/helkuri paigaldus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Kiirgab/peegeldab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X	X	
		b) Latern ei tööta vastavalt nõuetele <sup>1</sup> . Samaaegselt töötavate esilaternate valgustugevus on lubatust suurem; kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X	X	
		c) Latern/helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	
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	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
5. TELJED, VELJED, REHVID JA VEDRUSTUS					
5.1. Teljed					
5.1.1. Teljed	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada üle 3,5tonniste sõidukite puhul.	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 <sup>3</sup> . Stabiilsus on halvenenud, mõjutab toimimist, liiga lähedal muudele sõidukiosadele või maapinnale.		X	X
5.1.2. Käänmikud	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada üle 3,5tonnis sõidukite puhul. Kõigile ratastele rakendatakse vertikaal- või külj jõudu 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
		d) Käänmikupolt on teljel lahti tulnud. Võib lahti tulla; suunastabiilsus on halvenenud.		X	X
5.1.3. Rattalaagrid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada üle 3,5tonniste sõidukite puhul. Ratast loksutatakse või rakendatakse igale rattale külj jõudu 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

Aspekt	Meetod	Tehnõlevaatusse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
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 rehviga.		X	X
		d) Velje suurus, tehniline konstruktsioon, kokkusobivus või tüüp ei vasta nõuetele <sup>1</sup> ning mõjutab liiklusohutust.		X	
5.2.3. Rehvid	Kogu rehvi visuaalne kontroll, kas siis pöörates maapinnalt üles tõstetud ratas koos rehviga (sõiduk on paigutatud kanalile või tõstetud tõstukile) või sõites sõidukiga üle kanali edasi ja tagasi	a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübi kinnitusmärk või kiiruskategooria ei vasta nõuetele <sup>1</sup> ning mõjutab liiklusohutust. Kasutamiseks ebapiisav koormus või kiiruskategooria, rehvi puutub kokku sõiduki muude liikumatute osadega, mis halvendab ohutut juhtimist.		X	X
		b) Samal teljel asuvate rataste või topeltrataste rehvid on erineva suurusega.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		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 kulumismärgid muutuvad nähtavaks. Rehvimustri sügavus ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	X
		f) Rehv hõõrdub teiste komponentide vastu (painduvad porikaitseid). Rehv hõõrdub teiste komponentide vastu (ei mõjuta ohutut juhtimist).	X	X	
		g) Lõigatud mustriga rehvid ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Koorti kaitsekiht on kahjustatud.		X	X
		h) Rehvirõhu kontrollisüsteemi rike või ilmselge alarõhk rehvis. Ilmselt ei tööta.	X	X	

## 5.3. Vedrustus

5.3.1. Vedrud ja stabilisaator	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada üle 3,5tonniste sõidukite puhul.	a) Vedrud on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. Suhteline liikumine on nähtav. Kinnitused on väga suurel määral lahti.		X	X
		b) Vedru osa on kahjustunud või murdunud. Põhivedru (vedruleht) või lisalehed on väga tõsiselt mõjutatud.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		c) Vedru puudub. Põhivedru (vedruleht) või lisalehed on väga tõsiselt mõjutatud.		X	X
		d) Ohtlik muudatus <sup>3</sup> . Liiga lähedal muudele sõidukiosadele; vedrustussüsteem ei toimi.		X	X
5.3.2. Amortisaatorid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll või võimaluse korral eriseadmeid kasutades	a) Amortisaatorid on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. Amortisaator on lahti.	X	X	
		b) Tõsise lekke või rikke märkidega kahjustunud amortisaator.		X	
5.3.2.1. Amortiseerimise tõhususe kontroll (X) <sup>2</sup>	Kasutatakse eriseadmeid ning võrreldakse vasaku/parema külje erinevusi.	a) Oluline erinevus vasaku ja parema külje vahel.		X	
		b) Esitatud miinimumväärtusi ei ole saavutatud.		X	
5.3.3. Pöördtorud, reaktiivvardad, õõtsargid ja -hoovad	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada üle 3,5tonniste sõidukite puhul.	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 <sup>3</sup> . Liiga lähedal muudele sõidukiosadele; süsteem ei toimi.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
5.3.4. Vedrustuse liigendid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada üle 3,5tonniste sõidukite puhul.	a) Pöörlipolt 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	

## 6. ŠASSII JA SELLE KINNITUSED

### 6.1. Šassii või raam ja selle kinnitused

6.1.1. Üldseisund	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki 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 lahti; osad ei ole piisavalt tugevad.		X	X
		c) Koostu jäikust mõjutav ülemäärane korrosioon. Osad ei ole piisavalt tugevad.		X	X



Aspekt	Meetod	Tehnõulevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
6.1.2. Väljalasketorud ja summutid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki 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)	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll, LPG-/CNG-/LNG-süsteemide korral kasutatakse lekke tuvastamise seadmeid.	a) Ebaturvaline paak või torud, mis põhjustab 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 <sup>1</sup> , süsteemi mis tahes osa on defektne.			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 <sup>1</sup> .		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse kuuluvate põhjuste	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
6.1.5. Varuratta kandur (kui see on olemas)	Visuaalne kontroll	a) Varuratta kanduri seisund ei vasta nõuetele.	X		
		b) Varuratta kandur on pragunenud või ebakindel.		X	
		c) Varuratas ei ole kandurile turvaliselt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.		X	X
6.1.6. Mehaanilised haakeseadmed ja pukseerimis-seadised	Võimaliku kulumise ja nõuetekohase talitluse visuaalne kontroll, pöörates erilist tähelepanu kõikidele paigaldatud ohutus-seadistele, ja/või mõõtuuri kasutamine	a) Komponent kahjustunud, defektne või mõranenud (kui seda ei kasutata). Komponent 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 üks laternatest (kui seda ei kasu-tata) on varjatud. Registreerimismärk ei ole loetav (kui seadet ei kasutata).	X		X
		g) Ohtlik muudatus <sup>3</sup> (teiseseadmed). Ohtlik muudatus <sup>3</sup> (põhiosad).		X	X
		h) Haakeseadme liiga nõrk.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusel põhinevate põhjuste	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	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 – ei pea toimuma tingimata kanalil või tõstukil	Kinnitusdetailid on halvenenud seisundis, silmnähtavalt ja tõsiselt kahjustunud. Kinnitusdetailid on lahti tulnud või mõranenud.		X	X
6.1.9. Mootori jõudlus (X) <sup>2</sup>	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Juhtseadet on muudetud, millel on mõju ohutusele ja/või keskkonnale.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		b) Mootorit on muudetud, millel on mõju ohutusele ja/või keskkonnale.			X
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 <sup>3</sup> . Liiga lähedal pöörlevatele või liikuvatele osadele ja teele.		X	X
6.2.2. Paigaldus	Visuaalne kontroll kanalil või tõstukil	a) Ebakindel kere või kabiin. Mõjutab stabiilsust.		X	X
		b) Kere/kabiin on šassiil silmnähtavalt viltu.		X	
		c) Kere/kabiin on šassii või risttalade külge kinnitamata või on kinnitatud ebakindlalt ja sümmeetriliselt. 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	Tehnoülevaatuses kontrollatavate põhjuste	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	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 (liuguk-sed). Uks võib iseenesest avaneda või ei püsi suletuna (pöör-duk-sed).		X	X
		c) Uks, hinged, lukud või tugipost on halvenenud seisun-dis. Uks, hinged, lukud või tugipost on puudu või lahti tulnud.	X	X	
6.2.4. Põrand	Visuaalne kontroll kanalil või tõstukil	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) Sõidukisse paigaldatud istmed ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Istmeid on lubatud rohkem; nende asetus ei ole vasta-vuses 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	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
6.2.8. Kabiini astmed	Visuaalne kontroll	a) Ebakindel aste või platvorm. Stabiilsus ei ole piisav.	X	X	
		b) Astme või platvormi seisund võib kasutajatele vigastusi põhjustada.		X	
6.2.9. Muud sõiduki sise- ja välisseadmed	Visuaalne kontroll	a) Muu seadme kinnitus on defektne.		X	
		b) Muu seade ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . 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 rattale liiga lähedal (pritsmekaitse). Komponent on rattale liiga lähedal (poritiivad).	X	X	
		c) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Turvis on liiga vähe kaetud.	X	X	
6.2.11. Tugijalg	Visuaalne kontroll	a) Komponent puudub, on lahti tulnud või tõsiselt korrodeerunud.		X	
		b) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
		c) Sõiduki liikumise ajal lahtituleku oht.			X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
6.2.12. Käepidemed ja jalatoed	Visuaalne kontroll	a) Komponent puudub, on lahti tulnud või tõsiselt korrodeerunud.		X	
		b) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
7. MUU VARUSTUS					
7.1. Turvavööd/turvavöö pandlad ja turvasüsteemid					
7.1.1. Turvavööde/turvavööde pannalde kinnituste turvalisus	Visuaalne kontroll	a) Kinnituspunkt on oluliselt halvenenud seisundis. Mõjutab stabiilsust.		X	X
		b) Kinnituspunkt on lahti tulnud.		X	
7.1.2. Turvavööde/turvavööde pannalde 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 <sup>1</sup> .		X	
		d) Turvavöö pannal 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

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
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	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.			X
7.2. Tulekustuti (X) <sup>2</sup>	Visuaalne kontroll	a) Puudub.		X	
		b) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . 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) <sup>2</sup>	Visuaalne kontroll	a) Puudub või ei ole komplektne.	X		
		b) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .	X		



Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
7.5. Esmaabivahendid (kui need on nõutavad) (X) <sup>2</sup>	Visuaalne kontroll	Puuduvad, ei ole kompleksed või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .	X		
7.6. Ratta tõkiskingad (-kiilud) (kui need on nõutavad) (X) <sup>2</sup>	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	X	
		b) Ebakindel juhtseadis.	X		
		c) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Heli võib ajada segi ametivõimude kasutatavate sireenidega.	X	X	
7.8. Kiirusmõõdik	Visuaalne kontroll või kontrollimine käitamisel teekatsetuse ajal või elektrooniliste vahendite abil.	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele <sup>1</sup> . Puudub (kui on nõutav).	X	X	
		b) Talitus on häiritud. Ei toimi üldse.	X	X	
		c) Mõõdikut ei ole piisavalt valgustud. Mõõdik ei ole valgustatud.	X	X	
7.9. Sõidumeerik (kui see on paigaldatud/nõutav)	Visuaalne kontroll	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele <sup>1</sup> .		X	
		b) Ei tööta.		X	
		c) Defektsed või puuduvad plommid.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		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)	Visuaalne kontroll ja asjakohaste seadmete olemasolu korral kontrollimine käitamisel.	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele <sup>1</sup> .		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	
7.11. Läbisõidumõõdik, kui see on olemas (X) <sup>2</sup>	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Ilmselgelt 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	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	

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		d) Lülitid on kahjustunud või ei tööta õigesti.		X	
		e) ESC-süsteemi rikkeindikaator näitab mis tahes riket süsteemis.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	

## 8. SAASTE

## 8.1. Müra

8.1.1. Müravähendussüsteem	Subjektiivne hindamine (välja arvatud juhul, kui inspektori arvates võib müratase olla piiri peal – sel juhul võib mõõta seisva auto tekitatud müra, kasutades müramõõdikut)	a) Müratasemed ületavad nõuetes <sup>1</sup> lubatavaid tasemeid.		X	
		b) Müravähendussüsteemi mingi osa on tulnud lahti, on 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.			
		b) Heitkoguste mõõtmist mõjutavad lekked.			

Aspekt	Meetod	Tehnolevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
8.2.1.2. Gaasiline heide	<p>— Sõidukitele kuni heitgaasiklassideni Euro 5 ja Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>Mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega<sup>1</sup> või pardadiagnostika seadme näidu abil. Väljalasketorukatse on heitgaaside mõõtmise tavapärase 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 <sup>(8)</sup>:</p> <p>Mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega<sup>1</sup> või pardadiagnostika seadme näidu abil vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele<sup>1</sup>.</p> <p>Mõõtmist ei teostata kahetaktilise mootori korral.</p>	a) Gaasilised heited ületavad tootja kindlaksmääratud konkreetseid tasemeid.		X	
		b) Või juhul, kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heited ületavad:		X	
		i) sõidukite puhul, mille heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,			
		— 4,5 % või			
— 3,5 %					
vastavalt nõuetes <sup>1</sup> kindlaksmääratud 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 % <sup>(7)</sup>					
— kõrgendatud pööretel 0,2 %					
vastavalt nõuetes <sup>1</sup> kindlaksmääratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale;					
c) Lambda koefitsient ei jää vahemikku $1 \pm 0,03$ või ei ole kooskõlas tootja spetsifikatsiooniga.			X		
d) Pardadiagnostika näit osutab olulisele rikkele.			X		

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	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 ilmselt vigased.		X	
		b) Heitkoguste mõõtmist mõjutavad lekked.		X	
8.2.2.2. Suitsusus Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.	<p>— Sõidukid kuni heitgaasiklassideni Euro 5 ja Euro V (7):</p> <p>heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), 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>— Sõidukitele alates heitgaasiklassidest Euro 6 ja Euro VI (9):</p> <p>heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud, või pardadiagnostika seadme näidu abil vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele<sup>1</sup>.</p> <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>	a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes <sup>1</sup> kindlaksmääratud kuupäeva, ületab suitsusus taset, mis on märgitud sõidukile kinnitatud tootja andmesildil;		X	

Aspekt	Meetod	Tehnõlevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
	<p>2. Eeltingimused:</p> <p>i) mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt 80 °C või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal;</p> <p>ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.</p>				
		<p>b) kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete<sup>1</sup> alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— turbomootorite puhul 3,0 m<sup>-1</sup> või</li> <li>— nõuetes<sup>1</sup> määratletud või pärast nõuetes<sup>1</sup> kindlaks määratud kuupäeva esmaselt registreeritud või esmaselt kasutusele võetud sõidukite puhul 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup> või 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup>.</li> </ul>		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse kuuluvate põhjuste	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
	<p>Testimise kord</p> <p>1. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt kümnesekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.</p> <p>2. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et saavutada maksimaalne sissepritse pritsepumbast.</p> <p>3. Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või automaatülekanedega 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 M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit.</p> <p>4. Sõiduk loetakse ülevaatusse kuuluvaks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirnormi. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmised, mis märkimisväärselt erinevad mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katse-tsükli arvu.</p>				

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
	5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatuse mitteläbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist ületavad märkimisväärselt piirnormi. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks tunnistada ülevaatuse läbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piirnormi.				
8.3. Elektromagnetiliste häirete vähendamine					
Raadiohäired (X) <sup>2</sup>		Mis tahes nõuetes <sup>1</sup> sätestatud nõue ei ole täidetud.	X		
8.4. Muud keskkonnaga seotud aspektid					
8.4.1. Vedelikulekked		Mis tahes ülemäärane vedelikuleke (muu kui vesi), mis võib kahjustada keskkonda või kujutada ohtu teistele liiklejatele. Pidev tilkade teke, mis kujutab endast väga tõsist ohtu.		X	X
9. TÄIENDAVAD ÜLEVAATUSED REISIJATEVEOKS KASUTATAVATELE M <sub>2</sub> -, M <sub>3</sub> -KATEGOORIA SÕIDUKITELE					
9.1. Uksed					
9.1.1. Sisse- ja väljapääsud	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine.		X	
		b) Halvenenud seisund. Võivad tekitada vigastusi.	X	X	
		c) Avariolukordadeks ettenähtud juhtimisseade on defektne.		X	
		d) Uste kaugjuhtimisseadmed või hoiatusseadised on defektsed.		X	
		e) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Uks ei ole piisavalt lai.	X	X	



Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			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	X	
		c) Puudub klaasipurustushaamer.	X		
		d) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Ei ole piisavalt lai või on blokeeritud.	X	X	
9.2. Niiskuse ja jäite eemaldamise süsteem (X) <sup>2</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Ei tööta õigesti. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.	X	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) <sup>2</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X	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)	Visuaalne kontroll	Klappistmed (kui need on lubatud) ei tööta automaatselt. Need blokeerivad avariiväljapääsu.	X	X	
9.4.2. Juhiste (lisanõuded)	Visuaalne kontroll	a) Defektne erivarustus, näiteks pimestamisvastane vari. Vaateväli on ahenenud.	X	X	
		b) Juhikabiini vaheseinad on ebakindlad või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Võivad tekitada vigastusi.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollitud põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
9.5. Sisevalgustus ja liiniinfo seadmed (X) <sup>2</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Seade on defektne või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . 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	
		c) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Ei ole piisavalt laiad ega ruumikad	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	
		c) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Liiga kitsad või liiga kõrged	X	X	
9.8. Reisijatega suhtlemise süsteem (X) <sup>2</sup>	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem on defektne. Ei toimi üldse.	X	X	
9.9. Kirjalik teave (X) <sup>2</sup>	Visuaalne kontroll	a) Teave puudub, on väär või loetamatu.	X		
		b) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Eksitav teave.	X	X	
9.10. Laste vedu käsitlevad nõuded (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Uksed	Visuaalne kontroll	Uksed ei ole kaitstud kooskõlas asjaomast transpordiliiki käsitlevate nõuetega <sup>1</sup> .		X	
9.10.2. Signaal- ja eriseadmed	Visuaalne kontroll	Signaal- ja eriseadmed puuduvad või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .	X		

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
9.11. Piiratud liikumisvabadusega isikute vedu käsitlevad nõuded (X) <sup>2</sup>					
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	
		e) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
9.11.2. Ratastooli kinnitussüsteem	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	
		d) Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
9.11.3. Signaal- ja eriseadmed	Visuaalne kontroll	Signaal- ja eriseadmed puuduvad või ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
9.12. Muu erivarustus (X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Toiduvalmistamisseadmed	Visuaalne kontroll	a) Seade ei vasta nõuetele <sup>1</sup> .		X	
		b) Seade on kahjustunud sellisel määral, et selle kasutamine oleks ohtlik.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
9.12.2. Tualettruum	Visuaalne kontroll	Ruum ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Võivad tekitada vigastusi.	X	X	
9.12.3. Muud seadmed (nt audio-videosüsteemid)	Visuaalne kontroll	Ei vasta nõuetele <sup>1</sup> . Mõjutab sõiduki ohutut käitamist	X	X	

<sup>(1)</sup> Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse mittekuuluvad sõidukikategooriad on esitatud suunava teabe andmiseks.

<sup>(2)</sup> 43 % poolhaagiste puhul, millele on antud tüübikinnitus enne 1. jaanuari 2012.

<sup>(3)</sup> 48 % sõidukite puhul, millel puudub ABS või millele on antud tüübikinnitus enne 1. oktoobrit 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % sõidukite puhul, mille on registreeritud pärast 1988. aastat või alates nõuetes kindlaksmääratud kuupäevast, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.

<sup>(5)</sup> 43 % poolhaagiste ning täis- ja keskelhaagiste puhul, mis on registreeritud pärast 1988. aastat või alates nõuetes kindlaksmääratud kuupäevast, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.

<sup>(6)</sup> Nt 2,5 m/s<sup>2</sup> N<sub>1</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria sõidukite puhul, mis registreeritakse esmakordselt pärast 1.1.2012.

<sup>(7)</sup> 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.

<sup>(8)</sup> Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabeli 2 (Euro 6) ja määruse (EÜ) nr 595/2009 (Euro I) kohaselt.

<sup>(9)</sup> 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.

<sup>(10)</sup> Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud direktiiviga 98/69/EÜ või hiljem muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 5.3.1.4 sisalduva tabeli B reas esitatud piirnormide kohaselt, direktiivi 88/77/EMÜ I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B1, B2 või C reas ettenähtud piirnormide kohaselt või mis on esmaselt registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2008.

<sup>(11)</sup> Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabeli 2 (Euro 6) piirväärtuste kohaselt. Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI) kohaselt.

#### MÄRKUSED:

<sup>1</sup> „Nõuded“ sätestatakse tüübikinnitusega sõidukile tüübikinnituse andmise, sõiduki esmase registreerimise või esmase kasutuselevõtu kuupäeval, samuti järelepaigalduskohustustega või sõiduki registreeritud riigi õigusaktidega. Ülevaatuse mitteläbimise põhjused on kohaldatavad üksnes juhul, kui nõuetele vastavust on kontrollitud.

<sup>2</sup> (X) tähistab aspekte, mis on seotud sõiduki seisundi ja selle sobivusega liikluses kasutamiseks, kuid mida ei peeta tehnöülevaatusel peamisteks.

<sup>3</sup> Ohtlik muudatus tähendab sellist muutmist, mis kahjustab sõiduki liiklusohutust või avaldab ebaproportsionaalset mõju keskkonnale.

## II LISA

**TEHNOÜLEVAATUSE KONTROLLKAARDILE KANTAVAD MIINIMUMANDMED**

Pärast tehnoülevaatuset välja antav tehnoülevaatus kontrollkaart sisaldab vähemalt järgmisi andmeid, mille ees seisavad vastavad ühtlustatud liidu koodid:

- 1) sõiduki identifitseerimisnumber (VIN-kood või šassii number);
- 2) sõiduki registreerimismärgi number ja registreerimisriigi tähis;
- 3) ülevaatus koht ja kuupäev;
- 4) võimaluse korral odomeetrinäit ülevaatus ajal;
- 5) võimaluse korral sõiduki kategooria;
- 6) avastatud puudused ja nende raskusaste;
- 7) tehnoülevaatus tulemus;
- 8) järgmise tehnoülevaatus kuupäev või kehtiva kontrollkaardi kehtivuse lõppemise kuupäev, kui seda teavet ei esitata muul viisil;
- 9) ülevaatus tegeva organisatsiooni või ülevaatuspunkti nimi ning ülevaatus eest vastutava inspektori allkiri või isikuandmed;
- 10) muu teave.

## III LISA

## TEHNOÜLEVAATUSRAJATISTE JA -VAHENDITE MIINIMUMNÕUDED

## I. Rajatised ja vahendid

I lisas sätestatud soovituslike meetodite kohased tehnoülevaatused viiakse läbi sobivaid rajatise ja vahendeid kasutades. Muu hulgas võivad need vajadusel olla mobiilsed ülevaatuspunktid. Ülevaatuses vajalikud vahendid sõltuvad testitava sõidukite kategooriatest, nagu on kirjeldatud I tabelis. Rajatised ja vahendid vastavad järgmistele miinimumnõuetele:

- 1) ülevaatuskoht, kus on piisavalt ruumi sõidukite hindamiseks ja mis vastab vajalikele tervise- ja ohutustingimustele;
- 2) piisava suurusega katserada iga katse jaoks, kanal või tõstuk ja üle 3,5-tonniste sõidukite jaoks seade, et tõsta üles sõiduki üks telg, mis on varustatud sobivate valgustite ja vajaduse korral aeratsiooniseadmetega;
- 3) mis tahes sõiduki testimiseks pidurite rullkatseseade, mis on suuteline mõõtma, esitama ja salvestama pidurdus- ja pedaalijõudu ning õhurõhku õhkpidurisüsteemis kooskõlas ISO standardi 21069-1 (pidurite rullkatseseadme tehniliste nõuete kohta) A lisaga või samaväärsete standarditega;
- 4) kuni 3,5-tonniste sõidukite testimiseks aspekti 3 kohane pidurite rullkatseseade, millel ei tohi olla pidurdusjõu, pedaalijõu ja õhkpidurisüsteemi õhurõhu salvestamise ja esitamise funktsiooni;

või

pidurite plaatkatseseade, mis on samaväärne aspekti 3 kohase pidurite rullkatseseadmega, millel ei tohi olla pidurdusjõu, pedaalijõu ja õhkpidurisüsteemi õhurõhu salvestamise ja esitamise funktsiooni;

- 5) pidurdusaeglustuse mõõtur; tsüklilise mõõtmise seadmetega peab olema võimalik registreerida/salvestada mõõtmisi vähemalt kümme korda sekundis;
- 6) õhkpidurisüsteemi testimise seadmed, nagu manomeetrid, ühendusseadmed ja voolikud;
- 7) ratta/telje koormuse mõõtmise seade, et teha kindlaks teljekoormus (soovi korral kahe ratta koormuse mõõtmise seade, nagu ratta plaatkaalud ja telje plaatkaalud);
- 8) seade rattatelje vedrustuse katsetamiseks (lõtkutester) ilma telge üles tõstmata, mis peab vastama järgmistele nõuetele:
  - a) seade peab olema varustatud vähemalt kahe plaadiga, millel on jõuajam ja mida on võimalik liigutada vastupidi nii piki- kui ka ristsuunas;
  - b) katsetaja peab juhtima plaatide liikumist katsekohast;
  - c) üle 3,5-tonniste sõidukite puhul peavad plaadid vastama järgmistele tehnilistele nõuetele:
    - piki- ja ristsuunaline liikumine vähemalt 95 mm;
    - piki- ja ristsuunalise liikumise kiirus 5 cm/s kuni 15 cm/s;

- 9) II klassi mürataseme mõõteseade, kui mõõdetakse mürataset;
- 10) nelja heitgaasi analüsaator vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2004/22/EÜ<sup>(1)</sup>;
- 11) seade neeldumisteguri mõõtmiseks piisavalt täpselt;
- 12) üks esilaterna reguleerituse kontrollimise seade, mis võimaldab katsetada esilaterna seadistust vastavalt mootorsõidukite esilaternate seadistust käsitlevatele sätetele (direktiiv 76/756/EMÜ), kusjuures hele/tume piirjoon peab olema päevavalguses (ilma otsese päikesevalguseta) hästi nähtav;
- 13) rehvimustri jääksügavuse mõõtmise seade;
- 14) seade sõiduki elektroonilise liidese külge ühendamiseks, nagu pardadiagnostika skänner;
- 15) seade LPG-/CNG-/LNG-süsteemi lekke tuvastamiseks, kui testitakse selliseid sõidukeid.

Kõik eespool nimetatud seadmed võivad olla kombineeritud üheks seadmeks, tingimusel et see ei mõjuta eri seadmete täpsust.

## II. Mõõteseadmete kalibreerimine

Kui asjakohastes liidu õigusaktides ei ole sätestatud teisiti, ei tohi kahe järjestikuse kalibreerimise vahe olla pikem kui:

- i) 24 kuud massi, rõhu ja mürataseme mõõtmise korral,
- ii) 24 kuud jõu mõõtmise korral,
- iii) 12 kuud gaasilise heite mõõtmise korral.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/22/EÜ mõõtevahendite kohta (ELT L 135, 30.4.2004, lk 1).

I Tabel (1)

Tehnoülevaatusesks vajalik minimaalne varustus																		
Sõidukid		Kategooria		I punktis loetletud vahendid iga aspekti kohta														
	Maksimummass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Mootorrattad			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Inimeste veoks ettenähtud sõidukid																		



Tehnoülevaatuses vajalik minimaalne varustus

Sõidukid		Kategooria		I punktis loetletud vahendid iga aspekti kohta														
	Maksimummass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Kuni 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Kuni 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Kaubaveoks ettenähtud sõidukid																		
	Kuni 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Kuni 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. N-kategooria sõidukitest tuletatud erisõidukid, T5																		
	Kuni 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Kuni 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

## Tehnoülevaatuseks vajalik minimaalne varustus

Sõidukid		Kategooria		I punktis loetletud vahendid iga aspekti kohta														
	Maksimummass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Haagised	Kuni 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x	
	750 kuni 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> ,O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x						x	

<sup>(1)</sup> Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse mittekuuluvad sõidukikategooriad on esitatud suunava teabe andmiseks.

<sup>1</sup> P = bensiinimootor (ottomootor); D = diiselmootor (survestüütemootor).

## IV LISA

**INSPEKTORITE PÄDEVUSE, KOOLITUSE JA SERTIFITSEERIMISE MIINIMUMNÕUDED**

## 1. Pädevus

Enne taotleja volitamist tegutsema korralist tehnöülevaatust teostava inspektorina kontrollivad liikmesriigid või pädevad asutused, kas kõnealusel isikul on:

a) tõendatud teadmised ja arusaam sõidukitest järgmistes valdkondades:

- mehaanika,
- dünaamika
- sõiduki dünaamika,
- põlemissüsteemid,
- materjal ja materjalide töötlemine,
- elektroonika,
- elektrisüsteem,
- sõiduki elektroonilised osad,
- IT-rakendused;

b) vähemalt kolmeaastane dokumenteeritud kogemus või samaväärne kogemus, nagu dokumenteeritud nõustamisalane tegevus või õpingud, ning ta on läbinud sobiva väljaõppe eespool nimetatud sõidukite valdkonnas.

## 2. Alg- ja täiendkoolitus

Liikmesriigid või pädevad asutused tagavad, et inspektorid saavad asjakohase alg- ja täiendkoolituse või sooritavad asjakohase eksami, sh teoreetiliste ja praktiliste küsimuste kohta, enne seda, kui neid volitatakse tegema tehnöülevaastust.

Alg- ja täiendkoolitus või asjakohane eksam hõlmab vähemalt järgmisi teemasid:

a) algkoolitus või asjakohane eksam

Liikmesriigi või selle volitatud koolituskeskuse antav algkoolitus hõlmab vähemalt järgmisi teemasid:

i) sõidukitehnoloogia:

- pidurisüsteemid,
- roolisüsteemid,
- vaateväljad,
- valgustussüsteem, valgustusseadmed ja elektroonilised osad,
- teljed, veljed ja rehvid,
- šassii ja kere,
- saaste ja heited,
- erisõidukite suhtes kehtivad lisanõuded;

- ii) katsemeetodid;
  - iii) puuduste hindamine;
  - iv) tüübikinnituse saamiseks sõiduki omaduste suhtes kohaldatavad õiguslikud nõuded;
  - v) tehnöülevaatusega seotud õiguslikud nõuded;
  - vi) sõidukite tüübikinnituse, registreerimise ja tehnöülevaatusega seotud haldussätted;
  - vii) katsetus- ja haldusalased IT-rakendused;
- b) täiendkoolitus või asjakohane eksam

Liikmesriigid tagavad, et inspektorid saavad regulaarselt täiendkoolitust või sooritavad asjakohase eksami, mille korraldab kas liikmesriik või liikmesriigi volitatud koolituskeskus.

Liikmesriigid tagavad, et täiendkoolituse sisu võimaldab säilitada ja värskendada inspektorite vajalikke teadmisi ja oskusi eespool punkti a alapunktides i–vii loetletud teemadel.

### 3. Pädevustunnistus

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

- inspektori isikuandmed (ees- ja perekonnanimi);
  - sõidukikategooriad, mille suhtes inspektor on volitatud tegema tehnöülevaatust;
  - väljaandnud asutuse nimi;
  - väljaandmiskuupäev.
-

## V LISA

**JÄREVALVEASUTUSED**

Artikli 14 kohaselt liikmesriigis loodud järelevalveasutusi käsitlevad eeskirjad ja menetlused hõlmavad vähemalt järgmisi nõudeid.

## 1. Järelevalveasutuse ülesanded ja tegevus

Järelevalveasutused täidavad vähemalt järgmisi ülesandeid

## a) ülevaatuspunktide järelevalve:

- ülevaatuskoha ja katseseadmete miinimumnõuete täitmise kontrollimine;
- volitatud üksuse kohustuslike nõuete kontrollimine;

## b) inspektorite väljaõppe ja eksamineerimise kontrollimine:

- inspektorite algkoolituse kontrollimine;
- inspektorite korrapärase täiendkoolituse kontrollimine;
- järelevalveasutuse eksamineerijate korrapärane täiendkoolitus;
- eksamite korraldamine ja järelevalve;

## c) auditeerimine:

- ülevaatuspunkti eelaudit enne tegevusloa saamist;
- ülevaatuspunkti korrapärane korduvaudit;
- erakorraline audit puuduste esinemise korral;
- koolituskeskuse/ülevaatuspunkti audit;

## d) järelevalve, kasutades näiteks järgmisi võimalusi:

- ülevaadatud sõidukitest statistiliselt kehtiva osa korduvülevaatus;
- testkontrollid (võib kasutada defektset sõidukit);
- tehnoülevaatuste tulemuste analüüs (statistilised meetodid);
- ülevaatus protestide korral;
- kaebuste uurimine;

## e) tehnoülevaatuste mõõtmistulemuste valideerimine;

## f) ülevaatuspunktide ja/või inspektorite tegevusloa kehtetuks tunnistamine või peatamise ettepanekute tegemine järgmistel juhtudel:

- ülevaatuspunkt või inspektor ei täida olulist tegevusloa nõuet;
- avastatakse suuremad puudused;
- pidevalt negatiivsed audititulemused;
- ülevaatuspunkti või inspektori hea maine kaotus.

2. Järelevalveasutusele esitatavad nõuded

Järelevalveasutuse töötajate suhtes kohaldatavad nõuded hõlmavad järgmisi valdkondi:

- tehniline pädevus;
- erapooletus;
- kvalifikatsiooni- ja koolitusnormid.

3. Eeskirjade ja menetluste sisu

Iga liikmesriik või selle pädev asutus kehtestab asjakohased eeskirjad ja menetlused, mis hõlmavad vähemalt järgmisi elemente:

a) ülevaatuspunktidele tegevusloa andmise ja nende järelevalve nõuded:

- ülevaatuspunkti tegevusloa saamise taotlus;
- ülevaatuspunkti kohustused;
- külaskäik või -käigud enne tegevusloa andmist, et veenduda kõikide nõuete täitmisel;
- ülevaatuspunktile tegevusloa andmine;
- ülevaatuspunkti korrapärane korduvkontroll/-audit;
- ülevaatuspunktide korrapärane kontrollimine, et veenduda kohaldatavate eeskirjade ja menetluste pidevas täitmisel;
- ülevaatuspunktide etteteatamata erikontrollid või -auditid tõendusmaterjali alusel;
- kohalduvate eeskirjade ja menetluste täitmatajätmist tõendavate katseandmete analüüs;
- ülevaatuspunktidele antud tegevusloa kehtetuks tunnistamine või peatamine;

b) ülevaatuspunktide inspektorid:

- sertifitseeritud inspektoriks saamisele esitatavad nõuded;
- alg- ja täiendkoolitus ning eksam;
- inspektori sertifikaadi kehtetuks tunnistamine või peatamine;

c) seadmed ja ülevaatuskohad:

- katseseadmetele esitatavad nõuded;
- katsekohtadele esitatavad nõuded;
- märgistusnõuded;
- katseseadmete hooldamise ja kalibreerimise nõuded;
- arvutisüsteemidele esitatavad nõuded;

d) järelevalveasutused:

- järelevalveasutuste volitused;
  - järelevalveasutuste töötajate suhtes kehtivad nõuded;
  - protestid ja kaebused.
-