



Sisukord

I Seadusandlikud aktid

DIREKTIIVID

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/40/EL, 3. aprill 2014, tubaka- ja seonduvate toodete tootmist, esitlemist ja müüki käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2001/37/EÜ ⁽¹⁾ 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/42/EL, 3. aprill 2014, kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise kohta Euroopa Liidus 39
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/45/EL, 3. aprill 2014, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ ⁽¹⁾ 51
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/46/EL, 3. aprill 2014, millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta 129
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/47/EL, 3. aprill 2014, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

I

(Seadusandlikud aktid)

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/40/EL,

3. aprill 2014,

tubaka- ja seonduvate toodete tootmist, esitlemist ja müüki käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2001/37/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 53 lõiget 1, artikleid 62 ja 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2001/37/EÜ ⁽⁴⁾ on sätestatud tubakatoodete suhtes liidu tasandil kehtivad eeskirjad. Et võtta arvesse teaduses, turul ja rahvusvahelisel tasandil toimunud arengut, on nimetatud direktiivi vaja teha sisulisi muudatusi ning see tuleks kehtetuks tunnistada ja asendada uue direktiiviga.
- (2) Oma 2005. ja 2007. aasta aruannetes direktiivi 2001/37/EÜ kohaldamise kohta määratles komisjon valdkonnad, mille puhul peeti siseturu tõrgeteta toimimiseks kasulikuks võtta edasisi meetmeid. Tekkivate ja hiljuti avastatud terviseriskide teaduskomitee esitas komisjonile 2008. ja 2010. aastal teaduslikud nõuanded suitsuvabade tubakatoodete ja tubaka lisaainetes kohta. 2010. aastal korraldati sidusrühmadega laiaulatuslik konsulteerimine, millele järgnesid suunatud konsulteerimised ja mida täiendasid väliskonsultantide tehtud uuringud. Liikmesriikidega konsulteeriti kogu protsessi jooksul. Euroopa Parlament ja nõukogu on korduvalt kutsunud komisjoni üles direktiivi 2001/37/EÜ läbi vaatama ja ajakohastama.
- (3) Teatavates direktiiviga 2001/37/EÜ hõlmatud valdkondades ei saa liikmesriigid kas õiguslikel või praktilistel põhjustel riigi õigusnorme vastavalt uutele suundumustele kohandada. See on eriti oluline märgistamisnõuete puhul, kui liikmesriikidel ei ole lubatud suurendada terviseohtu hoiatuste suurust, muuta nende asukohta üksikutel pakenditel („tarbijapakend”) või asendada tõrva, nikotiini ja süsinikmonooksiidi eraldumise koguse kohta esitatud eksitavaid teavet.

⁽¹⁾ ELT C 327, 12.11.2013, lk 65.

⁽²⁾ ELT C 280, 27.9.2013, lk 57.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 26. veebruari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 14. märtsi 2014. aasta otsus.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2001. aasta direktiiv 2001/37/EÜ tubakatoodete valmistamist, esitlemist ja müüki käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta (EÜT L 194, 18.7.2001, lk 26).

- (4) Muudes valdkondades on tubaka- ja seonduvate toodete tootmist, esitlemist ja müüki käsitlevates liikmesriikide õigus- ja haldusnormides endiselt olulisi erinevusi, mis takistab siseturu tõrgeteta toimimist. Pidades silmas teaduses, turul ja rahvusvahelisel tasandil toimunud arengut, suurenevad erinevused eeldatavasti veelgi. See kehtib ka elektrooniliste sigarettide ja elektrooniliste sigarettide täitepakendite („täitepakend“), taimsete suitsetatavate toodete, koostisosade ja eralduvate ainete, teatavate määrgistamise ja pakendamise aspektide ning tubakatoodete piiriülese kaugmüügi puhul.
- (5) Sellised takistused tuleks kõrvaldada ning sel eesmärgil tuleks tubaka- ja seonduvate toodete tootmist, esitlemist ja müüki käsitlevaid eeskirju veelgi ühtlustada.
- (6) Tubaka- ja seonduvate toodete siseturu suurus, tubakatoodete tootjate kasvav suundumus koondada kogu liidu jaoks mõeldud tootmine üha enam ainult vähestesse liidus asuvatesse tootmisettevõtetesse, mis toob kaasa tubaka- ja seonduvate toodete piiriülese müügi märkimisväärse kasvu, tekitab vajaduse tõhusamate seadusandlike meetmete järele pigem liidu kui liikmesriikide tasandil, et tagada siseturu tõrgeteta toimimine.
- (7) Liidu tasandi seadusandlikud meetmed on vajalikud ka selleks, et rakendada Maailma Terviseorganisatsiooni 2003. aasta mai tubaka tarbimise leviku vähendamise raamkonventsiooni (edaspidi „WHO raamkonventsioon“), mille sätted on liidule ja selle liikmesriikidele siduvad. Eelkõige on olulised WHO raamkonventsiooni sätted, mis käsitlevad tubakatoodete koostise reguleerimist, tubakatoodete koostise avalikustamise reguleerimist, tubakatoodete pakendamist ja määrgistamist, reklaami ja ebaseaduslikku tubakatoodete äri. WHO raamkonventsiooni osalised, sealhulgas liit ja selle liikmesriigid, võtsid mitmel konverentsil ühehäälselt vastu rakendussuunised WHO raamkonventsiooni sätete rakendamiseks.
- (8) Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 114 lõike 3 kohaselt tuleks õigusakti eelnõu aluseks võtta tervisekaitse kõrge tase, võttes eelkõige arvesse kõiki uusi teaduslikel faktidel põhinevaid suundumusi. Tubakatooted ei ole tavapäraseid kaubad ja võttes arvesse tubaka eriti kahjulikku mõju inimtervisele, tuleks tervisekaitsele pöörata väga suurt tähelepanu, et vähendada suitsetamise levikut eelkõige noorte hulgas.
- (9) Direktiivi ühtse kohaldamise tagamiseks liikmesriikides on vaja määratleda mitmed uued mõisted. Kui käesoleva direktiivi alusel kehtestatud erinevaid kohustusi kohaldatakse eri tootekategooriate suhtes ja toode võib kuuluda enam kui ühte sellisesse kategooriasse (nt piibutubakas, isevalmistatavate sigarettide tubakas), tuleks kohaldada rangemaid kohustusi.
- (10) Direktiivis 2001/37/EÜ on sätestatud maksimaalne sigarettide tõrva-, nikotiini- ja süsinikmonooksiidisaldus, mida tuleks kohaldada ka liidust eksporditavate sigarettide suhtes. Need maksimaalsed sisaldused ja see lähenemisviis jäävad kehtima.
- (11) Sigarettide tõrva-, nikotiini- ja süsinikmonooksiidisalduse (edaspidi „eraldumise kogus“) mõõtmisel tuleks viidata asjakohastele rahvusvaheliselt tunnustatud ISO standarditele. Kontrollimenetlust tuleks kaitsta tubakatööstuse mõju eest, kasutades sõltumatuid laboreid, sealhulgas riiklikke laboreid. Liikmesriikidel peaks olema võimalik kasutada liidu teistes liikmesriikides asuvaid laboreid. Tubakatoodetest eralduvate muude ainete maksimaalse koguse kvantifitseerimiseks puuduvad rahvusvaheliselt kokku lepitud standardid või testid. Tuleks toetada selliste standardite või testide väljatöötamiseks rahvusvahelisel tasandil praegu tehtavaid jõupingutusi.
- (12) Seoses eralduva aine maksimaalse koguse kindlaksmääramisega võib hiljem olla vajalik ja asjakohane neid eraldumise koguseid tõrva, nikotiini või süsinikmonooksiidi puhul vähendada või kehtestada tubakatoodetest eralduvate muude ainete maksimaalsed kogused, võttes arvesse nende mürgisust ja sõltuvust tekitavat toimet.

- (13) Liikmesriikidel ja komisjonil on oma regulatiivülesannete täitmiseks vaja põhjalikku teavet koostisosade ja tubakatoodetest eralduvate ainete kohta, et hinnata tubakatoodete atraktiivsust, nende sõltuvust tekitavat toimet ja mürgisust ning selliste toodete tarbimisega seotud terviseriske. Sel eesmärgil tuleks praegu kehtiv koostisosadest ja eralduvatest ainetest teatamise kohustus muuta rangemaks. Tuleks ette näha täiendavad rangemad teatamise kohustused erinimekirja kantud lisaaainete puhul, et muu hulgas hinnata nende mürgisust, sõltuvust tekitavat toimet ja kantserogeenseid, mutageenseid või reproduktiivtoksilisi omadusi, sealhulgas põletatud kujul. VKEdele langevat koormust tuleks piirata nii palju kui võimalik. Selline teatamiskohustus on kooskõlas liidu kohustusega tagada inimeste tervise kõrgetasemeline kaitse.
- (14) Kuna praegu ei kasutata teatamiseks ühtset vormi, on tootjatel ja importijatel raske täita oma teatamiskohustust ning liikmesriikidel ja komisjonil on saadud teabe põhjal võrdluste, analüüside ja järelduste tegemine liigselt koormav. Seetõttu tuleks koostisosadest ja eralduvatest ainetest teatamiseks kehtestada ühtne kohustuslik vorm. Üldsuse jaoks tuleks tagada kõnealuseid tooteid käsitleva teabe võimalikult suur läbipaistvus, tagades samas tubakatoodete tootjate ärisaladuste piisava arvessevõtmise. Tuleks võtta arvesse olemasolevaid koostisosadest teatamise süsteeme.
- (15) Tubakatoodete koostisosade reguleerimise suhtes ühtlustatud lähenemisviisi puudumine mõjutab negatiivselt siseturu tõrgeteta toimimist ja kaupade vaba liikumist liidus. Mõned liikmesriigid on vastu võtnud õigusnorme või sõlminud tootmisharuga siduvaid lepinguid, millega lubatakse või keelatakse teatavad koostisosad. Seega on teatavate koostisosade kasutamine mõnes liikmesriigis reguleeritud, mõnes aga mitte. Liikmesriikidel on eri lähenemisviisid ka selle suhtes, kuidas reguleerida teatavate lisaaainete kasutamist sigarettide filtrites või tubakasuitsule värvi andmiseks. Kui ühtlustamist ei toimu, muutuvad siseturu tõrgeteta toimimist takistavad asjaolud tulevastel aastatel tõenäoliselt veelgi arvukamaks, võttes arvesse WHO raamkonventsiooni rakendamist ja selle asjakohaseid suuniseid kogu liidus ning kogemusi, mis on saadud muudes õigussüsteemides liidust väljaspool. WHO raamkonventsiooni suunistes, mis käsitlevad tubakatoodete koostise reguleerimist ja tubakatoodete koostise avalikustamise reguleerimist, kutsutakse eelkõige üles lõpetama selliste koostisosade kasutamine, mis parandavad maitset, jätavad mulje, et tubakatoodetel on tervisele kasulikke mõjusid, mille puhul arvatakse, et need muudavad kasutaja erksamaks või annavad jõudu, või millel on tootele värvust andvaid omadusi.
- (16) Tõenäoliselt muutuvad erinevused selles, kuidas liikmesriigid tubakatooteid reguleerivad, veelgi suuremaks seetõttu, et turule jõuavad tubakast erineva maitse või lõhnaga tooted, mis võivad teha suitsetama hakkamise lihtsamaks või mõjutada tarbimisharjumusi. Vältida tuleks selliste meetmete kehtestamist, millega võetakse põhjendamatult kasutusele eri käsitlemisviisid erinevat tüüpi maitse- või lõhnaainega sigarettide suhtes. Suurema müügiimahuga eristava maitse või lõhnaga tooted tuleks kaotada pikema ajavahemiku jooksul, et anda tarbijatele piisavalt aega minna üle teistsugustele toodetele.
- (17) Eristava maitse või lõhnaga tubakatoodete keelamine ei tähenda kõikide üksikute lisaaainete välistamist, kuid kohustab tootjat vähendama lisaaainete või lisaaainete kombinatsioonide kasutamist sel määral, et need ei annaks tubakatoodetele eristavat maitset või lõhna. Tubakatoodete tootmisel vajalike lisaaainete kasutamine, näiteks töötlemise käigus kaotatud suhkru asendamine, peaks olema lubatud, kui see ei too kaasa eristavat maitset või lõhna või ei suurenda toote sõltuvust tekitavat toimet, mürgisust või kantserogeenseid, mutageenseid või reproduktiivtoksilisi omadusi. Selliste otsuste vastuvõtmisel tuleks kasutada sõltumatu Euroopa nõuandekomisjoni abi. Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks põhjustada eri tubakasortide ebavõrdset kohtlemist ega takistada toodete eristamist.
- (18) Teatavate lisaaainete kasutamise eesmärk on luua mulje, et tubakatoodetel on tervisele kasulikke mõjusid, terviseriske vähendavaid mõjusid või et need teevad kasutajad erksamaks ja annavad jõudu. Selleks et tagada eeskirjade ühetaolisus liidus ja inimeste tervise kaitse kõrge tase, tuleks sellised lisaaained, samuti lisaaained, mis on põlemata kujul kantserogeensed, mutageensed või reproduktiivtoksilised, keelata. Samuti tuleks keelata lisaaained, mis suurendavad sõltuvust tekitavat toimet ja mürgisust.

- (19) Võttes arvesse seda, et käesolev direktiiv keskendub peamiselt noortele, tuleks muude tubakatoodete kui sigarettide ja isevalmistatavate sigarettide tubaka puhul lubada erandit teatavate koostisosade suhtes kehtestatud nõuete täitmiseks, kuni olukord ei ole müügimahtude või noorte tarbimisharjumuste poolest oluliselt muutunud.
- (20) Võttes arvesse, et suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubaka müük on liidus üldiselt keelatud, peaks suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubaka koostisosade reguleerimise eest, mis nõuab sügavaid teadmisi kõnealuse toote spetsiifiliste omaduste ja selle tarbimise muustrite kohta, vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele endiselt vastutama Rootsi, kus selle toote müük on lubatud kooskõlas Austria, Soome ja Rootsi ühinemisakti artikliga 151.
- (21) Kooskõlas käesoleva direktiivi eesmärgiga hõlbustada tubaka- ja seonduvate toodete siseturu tõrgeteta toimimist, võttes aluseks tervisekaitse kõrge taseme eeskätt noorte jaoks ning kooskõlas nõukogu soovitusega 2003/54/EÜ, ⁽¹⁾ peaks liikmesriike julgustama vältima selliste toodete müüki lastele ja noorukitele, võttes vastu asjakohased meetmed, millega kehtestatakse ja jõustatakse vanusepiirangud.
- (22) Tubakatoodete märgistamise suhtes kehtestatud siseriiklikud õigusnormid erinevad endiselt, eelkõige selles osas, mis puutub pildi ja teksti sisaldavatesse terviseohu ühendhoiatustesse, teabesse suitsetamisest loobumise abiteenuste kohta ning reklaami tarbijapakendites ja tarbijapakenditel.
- (23) Sellised erinevused võivad luua kaubandustõkkeid ja takistada tubakatoodete siseturu tõrgeteta toimimist, mistõttu tuleks kõnealused erinevused kõrvaldada. Peale selle võivad tarbijad mõnes liikmesriigis olla tubakatoodete kasutamise seonduvatest terviseriskidest paremini informeeritud kui tarbijad teistes liikmesriikides. Kui liidu tasandil lisameetmeid ei võeta, on tõenäoline, et praegused erinevused suurenevad tulevastel aastatel veelgi.
- (24) Märgistamist käsitlevate õigusnormide kohandamine on vajalik ka selleks, et viia liidu tasandil kohaldatavad eeskirjad kooskõlla rahvusvahelisel tasandil toimunud arenguga. Näiteks WHO raamkonventsiooni tubakatoodete pakendamist ja märgistamist käsitlevates suunistes soovitatakse kasutada suuri pilthoiatusi pakendi mõlemal peamil nähtaval pinnal, esitada kohustuslik teave suitsetamisest loobumise kohta ja kehtestada eksitavat teavet käsitlevad ranged eeskirjad. Eksitavat teavet käsitlevad õigusnormid täiendavad ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud eksitavate kaubandustavade üldkeeldu, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/29/EÜ ⁽²⁾.

Liikmesriikidelt, kes kasutavad tubakatoodete pakenditel maksumärke või maksustamise eesmärgil kasutatavaid riiklikke identifitseerimismärke, võidakse teatud juhtudel nõuda selliste märkide ümberpaigutamist, nii et terviseohu ühendhoiatused asuksid kooskõlas käesoleva direktiivi ja WHO raamkonventsiooni suunistega pakendi peamiste nähtavate pindade ülemises servas. Kehtestada tuleks üleminekukord, et võimaldada liikmesriikidel teatud aja jooksul pärast direktiivi ülevõtmist säilitada maksumärgid või maksustamise eesmärgil kasutatavad riiklikud identifitseerimismärgid tarbijapakendi ülemises servas.

- (25) Märgistamist käsitlevaid õigusnorme tuleks kohandada ka vastavalt uutele teaduslikele tõenditele. Näiteks tõrva, nikotiini või süsinikmonooksiidi eraldumise koguse märkimine sigarettide tarbijapakendile on osutunud eksitavaks, sest tarbijatele jääb mulje, et teatavad sigarettid on muudest sigarettidest vähem kahjulikud. Tõendid osutavad ka sellele, et suuremõtmelised terviseohu ühendhoiatused, mis koosnevad tekstihoiatusest ja sellele vastavast värvifotost, on mõjusamad kui ainult tekstihoiatused. Seetõttu tuleks terviseohu ühendhoiatused teha kogu liidus kohustuslikeks ja need peaksid katma tarbijapakendi pinnast olulise ja nähtava osa. Tuleks kehtestada kõikide terviseohu hoiatuste minimaalsed mõõtmed, et tagada nende nähtavus ja mõjus.

⁽¹⁾ Nõukogu 2. detsembri 2002. aasta soovitus 2003/54/EÜ suitsetamise ennetamise ja tubakatoodete tarbimise piiramise kohta (EÜT L 22, 25.1.2003, lk 31).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv 2005/29/EÜ, mis käsitleb ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausaid kaubandustavasid siseturul ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 84/450/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 97/7/EÜ, 98/27/EÜ ja 2002/65/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 2006/2004 (eabausate kaubandustavade direktiiv) (ELT L 149, 11.6.2005, lk 22).

- (26) Muude suitsetatavate tubakatoodete kui sigarettide ja isevalmistatavate toodete tubaka puhul, mida tarbivad peamiselt vanemaealised tarbijad ja väikesed elanikkonna rühmad, peaks endiselt olema võimalik teha erand teatavate märgistamise suhtes kehtestatud nõuete täitmisest, kui ei toimu olulisi muutusi müügi mahus või noorte tarbimisharjumustes. Selliste muude tubakatoodete märgistamisel tuleks järgida neile eriomaseid eeskirju. Tuleks tagada, et terviseohu hoiatused on suitsuvabale tubakatootele lisatud nähtavale kohale. Terviseohu hoiatused tuleks seetõttu paigutada suitsuvaba tubakatoote pakendi kahele peamisele pinnale. Vesipiibutubaka puhul, mida sageli peetakse vähem kahjulikuks kui traditsioonilist suitsetatavat tubakatoodet, tuleks tarbijate eksitamise vältimiseks kohaldada täielikku märgistussüsteemi.
- (27) Tubakatooted või nende pakendid võivad eksitada tarbijaid, eelkõige noori, kellel jääb mulje, nagu oleks toode vähem kahjulik. Selline mõju on teatavatel väljenditel, nagu „vähese tõrvasisaldusega” (*low-tar*), „lahja” (*light*), „eriti lahja” (*ultra-light*), „mahe” (*mild*), „looduslik” (*natural*), „orgaaniline” (*organic*), „lisaaineteta” (*without additives*), „maitse- ja lõhnaaineteta” (*without flavours*), „peenikesed” (*slim*), ning nimetustel, pildidel, kujutistel või muude märkidel. Muude eksitavate elementide hulka kuulub muu hulgas lisatud materjal, nagu mis tahes kleebised, lahtikraabitavad elemendid ja ümbrised või elemendid, mis matkivad tubakatoote enda kuju. Teatavad pakendid ja tubakatooted võivad samuti tarbijaid eksitada, lubades avaldada mõju kaalu kaotamisele, seksuaalsele külgetõmbavusele, sotsiaalsele staatusele, ühiskondlikule elule või sellistele omadustele nagu naiselikkus, mehelikkus või elegants. Samuti võivad sigarettide suurus ja välimus olla eksitavad ja luua mulje, et need on vähem kahjulikud. Tubakatoodete tarbijapakenditele ega nende välispakenditele ei tohi lisada trükitud kuponge, millega pakutakse allahindlust, tasuta jagamist, kaks-ühe-hinna-eest- või muid samalaadseid pakkumisi, mis võivad vihjata tarbija majanduslikule kasule, innustades neid nii kõnealuseid tubakatooteid ostma.
- (28) Selleks et tagada terviseohu hoiatuste terviklikkus ja nähtavus ning maksimeerida nende mõju, tuleks kehtestada õigusnormid, mis käsitlevad nii terviseohu hoiatuste mõõtmeid kui ka tubakatoodete tarbijapakendi välimuse teatavaid aspekte, sealhulgas tarbijapakendi kuju ja avamise viisi. Kui nähakse ette risttahuka kuju, peaksid olema lubatud ümardatud või viltused servad, tingimusel et terviseohu hoiatus katab sama suure pinna kui ilma selliste servadeta tarbijapakendil. Liikmesriikides kehtivad tarbijapakendis olevate sigarettide minimaalse arvu kohta erinevad eeskirjad. Need eeskirjad tuleks ühtlustada, et tagada asjaomaste toodete vaba liikumine.
- (29) Praegu viiakse turule suur hulk ebaseaduslikke tooteid, mis ei vasta direktiivis 2001/37/EÜ kehtestatud nõuetele, ning on märke selle kohta, et need kogused võivad veelgi suurened. Sellised ebaseaduslikud tooted kahjustavad direktiiviga kooskõlas olevate toodete vaba liikumist ja kaitset, mis on ette nähtud tubakatoodete tarbimise piiramist käsitlevate õigusaktidega. Lisaks on WHO raamkonventsiooni kohaselt nõutav, et liit võitleks ebaseaduslike tubakatoodete vastu (sealhulgas ebaseaduslikult liitu imporditud tubakatoodete vastu) osana liidu kõikehõlmavast tubakatoodete tarbimise piiramise poliitikast. Seega tuleks sätestada, et tubakatoote tarbijapakendid tuleb märgistada kordumatul ja kindlal viisil ning et tubakatoodete liikumine tuleb registreerida selleks, et oleks võimalik jälgida ja tuvastada nende toodete liikumist kogu liidus ning kontrollida nende vastavust käesolevale direktiivile ja seda paremini jõustada. Sätestada tuleks ka turvaelementide kasutuselevõtmine, mis hõlbustaks toodete autentsuse kontrollimist.
- (30) Liidu tasandil tuleks välja töötada koostalitlusvõimeline tuvastamis- ja jälgimissüsteem ning ühine turvaelement. Esialgu tuleks tuvastamis- ja jälgimissüsteemi ning turvaelemendi kasutamise nõuet kohaldada ainult sigarettide ja isevalmistatavate sigarettide tubaka suhtes. See annaks muude tubakatoodete tootjatele võimaluse saada kasulikke kogemusi, enne kui tuvastamis- ja jälgimissüsteemi ning turvaelemendi kasutamise nõuet hakatakse kohaldama nende teiste toodete suhtes.
- (31) Selleks et tagada tuvastamis- ja jälgimissüsteemi sõltumatus ja läbipaistvus, peaksid tubakatoodete tootjad sõlmima andmehalduslepingud sõltumatute kolmandate isikutega. Komisjon peaks nende sõltumatute kolmandate isikute sobivuse heaks kiitma ja sõltumatu välisaudiitor peaks nende tegevust kontrollima. Tuvastamis- ja jälgimissüsteemiga seotud andmed tuleks hoida eraldi muudest äritegevusest seotud andmetest ning need peaksid olema liikmesriikide pädevate asutuste ja komisjoni kontrolli all ning neile igal ajal kättesaadavad.

- (32) Nõukogu direktiiviga 89/622/EMÜ⁽¹⁾ keelati liikmesriikides teatavat tüüpi suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubaka müük. Direktiiviga 2001/37/EÜ jäeti kõnealune keeld kehtima. Austria, Soome ja Rootsi ühinemisakti artiklis 151 tehakse Rootsile sellest keelust erand. Suukaudseks kasutamiseks ette nähtud tubaka müügi keeld tuleks säilitada, et hoida ära sõltuvust tekitava ja tervist kahjustava toote toomine liitu (välja arvatud Rootsi). Muude suitsuvabade tubakatoodete puhul, mis ei ole ette nähtud massituru jaoks, on piisav kehtestada ranged määrgistamist ja mõningad koostisosi käsitlevad eeskirjad, et turg ei areneks suuremaks kui tavapärase kasutamise korral tõenäoline.
- (33) Tubakatoodete piiriülene kaugmüük võib hõlbustada juurdepääsu käesolevale direktiivile mittevastavatele tubakatoodetele. Samuti suureneb oht, et noortel on tubakatoodetele juurdepääs. Sellest tulenevalt eksisteerib oht, et tubaka tarbimist piiravate õigusaktide mõju väheneb. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema võimalik keelata piiriülene kaugmüük. Kui piiriülene kaugmüük keelatud ei ole, on käesoleva direktiivi sätete tõhususe tagamiseks asjakohased ühtsed eeskirjad sellise müügiga tegelevate jaemüügiettevõtete registreerimiseks. Liikmesriigid peaksid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu (Eli leping) artikli 4 lõikega 3 tegema omavahel koostööd, et lihtsustada käesoleva direktiivi rakendamist, eelkõige seoses tubakatoodete piiriülese kaugmüügi suhtes võetavate meetmetega.
- (34) Kõik tubakatooted võivad põhjustada surma, haigestumist ja töövõimetust ning nende tootmist, turustamist ja tarbimist tuleks reguleerida. Seepärast on oluline jälgida uudsete tubakatoodetega seotud suundumusi. Tootjatele ja importijatele tuleks panna kohustus teatada uudsetest tubakatoodetest, piiramata liikmesriikide õigust neid uusi tooteid keelata või lubada.
- (35) Võrdsete tingimuste tagamiseks peaksid uued tubakatooted, mis on tubakatooted käesolevas direktiivis määratletud tähenduses, järgima käesolevas direktiivis kehtestatud nõudeid.
- (36) Käesoleva direktiiviga tuleks reguleerida elektroonilisi sigarette ja täitepakendeid, kui nad ei ole oma esitlemise või funktsiooni tõttu hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/83/EÜ⁽²⁾ või nõukogu direktiivi 93/42/EMÜ⁽³⁾ reguleerimisalaga. Liikmesriikide vahel kehtivad kõnealuste toodete, sealhulgas neid käsitlevate ohutusnõuete suhtes erinevad õigusnormid ja tavad, mis nõuab siseturu tõrgeteta toimimise parandamiseks liidu tasemel tegutsemist. Nende toodete reguleerimisel tuleks arvesse võtta rahvatervise kaitse kõrget taset. Selleks et võimaldada liikmesriikidel täita oma järelevalve- ja kontrollifunktsioone, peaks elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite tootjatel ja importijatel nõudma nendest toodetest teatamist enne kavandatavat turuleviimist.
- (37) Liikmesriigid peaksid tagama, et elektroonilised sigaretid ja nende täitepakendid vastaksid käesoleva direktiivi nõuetele. Kui asjakohase toote tootjad ei asu liidus, peaks vastutus käesoleva direktiivi täitmise eest langema sellise toote importijale.
- (38) Käesoleva direktiiviga peaks olema lubatud ainult selline nikotiinisaldusega vedeliku turule lubamine, mille nikotiinikontsentratsioon ei ületa 20 mg/ml. Selline kontsentratsioon võimaldab sellise nikotiiniannuse edasikandmist, mis on võrreldav lubatud nikotiiniannusega, mis eraldub tavasigaretist selle suitsetamiseks vajamineva aja jooksul. Nikotiiniga seotud ohtude vähendamiseks tuleks määrata kindlaks täitepakendite, mahutite ja täitekaplite maksimummaalne suurus.
- (39) Käesoleva direktiivi alusel peaks olema lubatud ainult selliste elektrooniliste sigarettide turule laskmine, mis eraldavad nikotiiniannuseid ühtlaselt. Nikotiiniannuste ühtlane eraldumine tavakasutamisel on vajalik tervisekaitse, ohutuse ja kvaliteedi eesmärgil, sealhulgas vältimaks juhuslikku suurte annuste tarbimise ohtu.
- (40) Elektroonilised sigaretid ja täitepakendid võivad olla tervisele ohtlikud, kui nad satuvad laste kätte. Seetõttu on vajalik tagada, et kõnealused tooted oleksid lapsekindlad ja võltsimiskindlad, mis hõlmab lapsekindlat määrgistamist, kinnitust ja avamisviisi.

(1) Nõukogu 13. novembri 1989. aasta direktiiv 89/622/EMÜ tubakatoodete määrgistamist ja suukaudseks kasutamiseks mõeldud teatavat tüüpi tubaka turustamise keelustamist käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta (EÜT L 359, 8.12.1989, lk 1).

(2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. novembri 2001. aasta direktiiv 2001/83/EÜ inimtervishoiu kasutatavaid ravimeid käsitlevate ühenduse eeskirjade kohta (EÜT L 311, 28.11.2001, lk 67).

(3) Nõukogu 14. juuni 1993. aasta direktiiv 93/42/EMÜ meditsiiniseadmete kohta (EÜT L 169, 12.7.1993, lk 1).

- (41) Võttes arvesse, et nikotiin on mürgine aine, ja arvestades võimalikku ohtu ka nende isikute tervisele ja ohutusele, kellele toode ei ole mõeldud, peaks nikotiini sisaldav vedelik turule lastama ainult elektroonilistes sigarettides või täitepakendites, mis vastavad teatavatele ohutus- ja kvaliteedinõuetele. Tähtis on tagada, et elektroonilised sigaretid kasutamise ja täitmise ajal ei puruneks ega lekiks.
- (42) Inimeste tervise ja ohutuse kaitsmiseks tuleks kõnealuste toodete märgistusel ja pakenditel esitada piisav ja asjakohane teave ohutu kasutamise kohta, neil peaks olema asjakohased tervisehoiatused, mis ei tohiks hõlmata eksitavaid elemente ega tunnuseid.
- (43) Elektrooniliste sigarettide reklaami ja sponsorlust käsitleva siseriikliku õiguse ja tava erinevused takistavad toodete vaba liikumist ja teenuste osutamise vabadust ning loovad märgatava konkurentsimoontonutuse ohu. Kui liidu tasandil lisameetmeid ei võeta, on tõenäoline, et praegused erinevused suurenevad tulevastel aastatel veelgi, võttes arvesse ka elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite kasvavat turgu. Seetõttu on vaja ühtlustada nende toodete piiriülese mõjuga reklaami ja sponsorlust käsitlevad siseriiklikud sätted, võttes aluseks inimeste tervise kaitse kõrge taseme. Elektroonilistest sigarettidest võib saada alguse nikotiinisõltuvus ja hilisem traditsioonilise tubaka tarbimine, sest need jälgendavad suitsetamist ja kujutavad seda tavapärasena. Seetõttu on asjakohane võtta tõrjuv hoiak elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite reklaamimise suhtes.
- (44) Oma regulatiivülesannete täitmiseks vajavad komisjon ja liikmesriigid põhjalikku teavet elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite turu arengu kohta. Seetõttu tuleks kõnealuste toodete tootjatele ja importijatele panna kohustus teatada müügiimahtudest, erinevate tarbijariühmade eelistustest ja müügiviisidest. Tuleks tagada selle teabe üldsusele kättesaadavus, võttes nõuetekohaselt arvesse vajadust kaitsta ärisaladust.
- (45) Selleks et tagada liikmesriikide poolt asjakohane turu järelevalve, on vaja, et tootjatel, importijatel ja levitajatel oleks asjakohane järelevalve, registreerimise ja pädevate asutuste teavitamise süsteem, et oleks võimalik võtta asjakohaseid meetmeid. Õigustatud on kaitseklausel, mis lubab liikmesriikidel võtta meetmeid tõsiste ohtude puhul rahvatervisele.
- (46) Seoses tähtsava elektrooniliste sigarettide turuga on võimalik, et teatav turule lastud konkreetne elektrooniline sigaret või täitepakend või elektroonilise sigareti või täitepakendi liik, kuigi see vastab käesoleva direktiivi sätetele, võib kujutada endast ettenägematut ohtu inimeste tervisele. Seetõttu on soovitatav, et selle ohu puhuks nähakse ette menetlus, mis peaks hõlmama liikmesriigi jaoks võimalust võtta ajutisi asjakohaseid meetmeid. Sellised asjakohased ajutised meetmed võivad hõlmata konkreetse elektroonilise sigareti või täitepakendi või elektroonilise sigareti või täitepakendi liigi turulelaskmise keelamist. Sellega seoses peaks komisjonile andma volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte, et keelata konkreetse elektroonilise sigareti või täitepakendi või elektroonilise sigareti või täitepakendi liigi turule lubamine juhul, kui vähemalt kolm liikmesriiki on need tooted põhjendatult keelanud ning kõnealust keeldu on vaja laiendada kõikidele liikmesriikidele, et tagada siseturu tõrgeteta toimimine direktiiviga kooskõlas olevate toodete jaoks, mille puhul selliseid terviseohu probleeme ei esine. Komisjon peaks täidetavate elektrooniliste sigarettidega seotud võimalikest ohtudest aru andma 20. maiks 2016.
- (47) Käesolev direktiiv ei ühtlusta kõiki elektrooniliste sigarettide ja täitepakenditega seotud aspekte. Näiteks maitse- ja lõhnaainete reguleerimine jääb liikmesriikide pädevusse. Liikmesriikidele võib olla kasulik kaaluda maitse- ja lõhnaainetega toodete turule lubamist. Seda tehes peaksid nad arvesse võtma võimalikku atraktiivsust noorte ja mittersuitsetajate jaoks. Sellist lõhna- ja maitseainete keelamist peab põhjendama ja sellest teatama vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/34/EÜ⁽¹⁾.

(¹) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiiv 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37).

- (48) Lisaks ei ühtlusta käesolev direktiiv eeskirju tubakasuitsust vaba keskkonna või siseriikliku müügikorra või reklaami, tootemargi laiendamise kohta, samuti ei kehtesta see elektrooniliste sigarettide või täitepakendite puhul vanusepiirangut. Mingil juhul ei peaks kõnealuste toodete esitlemist ja reklaami kasutama tubakatarbimise edendamiseks ning see ei tohiks põhjustada segiajamist tubakatoodetega. Liikmesriigid võivad selliseid küsimusi oma jurisdiktsiooni piires vabalt reguleerida ja neid julgustatakse seda tegema.
- (49) Taimsete suitsetatavate toodete reguleerimine on liikmesriigiti erinev ning neid tooteid peetakse tihti kahjututeks või vähem kahjulikeks kui muid tubakatooteid, olenemata sellest, et nende põlemisprotsess kujutab endast terviseohtu. Paljudel juhtudel ei tea tarbijad, millest need tooted koosnevad. Siseturu tõrgeteta toimimise tagamiseks ja tarbijatele kvaliteetse teabe esitamiseks tuleks liidu tasandil kehtestada nende toodete ühtsed märgistamist käsitlevad eeskirjad ja koostisosadest teatamine.
- (50) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused seoses lisaainetes erinimekirja koostamise ja ajakohastamisega rangemate teatamiskohustuste jaoks, koostisosade kohta teabe esitamise ja kättesaadavaks tegemise vormiga ning selle ajakohastamisega, selle kindlaksmääramisega, kas tubakatoode on eristava maitse või lõhnaga või suurenenud mürgisusega, sõltuvust tekitava toimega või kantserogeensete, mutageensete või reproduktiivtoksilisete omadustega, eristava maitse või lõhnaga tubakatoodete määratlemise meetodikaga, eristava maitse või lõhnaga tubakatoodete kindlaksmääramiseks sõltumatu nõuandekomisjoni asutamise ja toimimise korra kehtestamisega, terviseohu hoiatuse täpse paigutusega isevalmistatavate sigarettide tubaka taskutel, terviseohu ühendhoiatuste kujunduse, küljenduse ja kuju tehniliste spetsifikatsioonidega, tehniliste standarditega tuvastamis- ja jälgimissüsteemi loomiseks ja toimimiseks, et tagada vastavus kordumatutele identifitseerimistunnustele ja turvaelementidele, samuti elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite täitemehhanismide tehniliste standardite ühise teatamise korra kehtestamisega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (51) Selleks et tagada käesoleva direktiivi täielik kohaldamine ja et kohandada seda tubaka tootmise, tarbimise ja reguleerimise valdkonnas toimuva tehnika, teaduse ja rahvusvahelise arenguga, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte selleks, et kehtestada eralduvate ainete maksimaalsed kogused ja nende mõõtmise meetodid ning kohandada neid, kehtestada eristavat maitset või lõhna põhjustavate või mürgisust või sõltuvust tekitavat toimet suurendavate lisaainetes maksimaalne sisaldus, tühistada teatud erandid, mis on antud tubakatoodetele, mis ei ole sigarettid ega isevalmistatavad sigarettid, kohandada terviseohu hoiatusi, luua ja kohandada pildikogu, määrata kindlaks andmehalduslepingute põhielemendid seoses tuvastus- ja jälgimissüsteemiga ning laiendada kogu liidule liikmesriikide võetud meetmeid seoses konkreetse elektroonilise sigaretti või täitepakendi või selle liigiga. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamise peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (52) Komisjon peaks jälgima käesoleva direktiivi rakendamise ja mõjuga seotud arengut ja esitama 21. maiks 2021 ning edaspidi vastavalt vajadusele aruande, et hinnata, kas käesolevat direktiivi on vaja muuta. Aruanne peaks sisaldama teavet selliste tubakatoodete tarbijapakendite pindade kohta, mida käesolev direktiiv ei hõlma, uudsete tubakatoodete turu arengu kohta, olukorda oluliselt muutnud turu arengu kohta, peenikeste sigarettide, vesipiibutubaka ning elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite turu arengu kohta ja tarbijate arusaama kohta neist.

Komisjon peaks koostama tubakatoodete koostisosade reguleerimise Euroopa süsteemi, sealhulgas tubakatoodetes kasutada lubatud, neis esineda võivate või neisse lisada lubatud koostisosade liidu taseme nimekirja (nn positiivse

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

nimekirja) koostamise teostatavuse, kasude ja mõjude kohta aruande. Selle aruande koostamisel peaks komisjon muu hulgas hindama kättesaadavaid teaduslikke tõendeid koostisosade mürgisuse ja sõltuvust tekitavuse kohta.

- (53) Tubaka- ja seonduvad tooted, mis on käesoleva direktiiviga kooskõlas, peaksid kaupade vabast liikumisest kasu saama. Siiski peaks selle direktiiviga saavutatud erinevate ühtlustamisastmete tõttu jääma liikmesriikidele teatavatel tingimustel võimalus kehtestada teatavatel puhkudel täiendavaid nõudeid rahvatervise kaitseks. See kehtib tubakatoodete esitlemise ja pakendite kohta, sealhulgas värvide kohta, mis ei ole terviseohu hoiatused, mille kohta käesolev direktiiv annab esmased ühised põhieeskirjad. Sellest lähtuvalt võivad liikmesriigid näiteks kehtestada õigusnorme, millega nähakse ette tubakatoodete pakendite täiendav standardimine, tingimusel et sellised sätted on kooskõlas ELi toimimise lepinguga ja WTO kohustustega ega mõjuta käesoleva direktiivi täielikku kohaldamist.
- (54) Samuti peaks selleks, et võtta arvesse võimalikku turu arengut tulevikus, olema liikmesriikidel lubatud keelustada teatud tubaka- või seonduvate toodete kategooriad, kui selline vajadus tuleneb asjaomase liikmesriigi eripärast ja need sätted on rahvatervise kaitse vajadusest lähtuvalt põhjendatud, võttes arvesse käesoleva direktiiviga saavutatud kõrgel tasemel kaitset. Liikmesriigid peaksid rangemad siseriiklikud sätted komisjonile teatavaks tegema.
- (55) Liikmesriigile peaks jääma õigus säilitada või kehtestada siseriiklike õigusnorme kõigi tema turule viidud toodete puhul selliste aspektide suhtes, mida käesoleva direktiiviga ei reguleerita, tingimusel et kõnealused õigusnormid on kooskõlas ELi toimimise lepinguga ega kahjusta käesoleva direktiivi täielikku rakendamist. Neil tingimustel võiksid liikmesriigid muu hulgas vastavalt reguleerida või keelustada tarvikuid, mida kasutatakse tubakatoodete (sh vesipiibud) ja taimsete suitsetatavate toodete puhul, ning reguleerida või keelustada tooteid, millel on väline sarnasus mõne tubaka- või seonduva toote liigiga. Siseriiklikest tehnilistest normidest on vaja ette teatada kooskõlas direktiiviga 98/34/EÜ.
- (56) Liikmesriigid peaksid tagama, et isikuandmeid töödeldakse ainult kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 95/46/EÜ⁽¹⁾ sätestatud eeskirjade ja kaitseklauslitega.
- (57) Käesolev direktiiv ei piira geneetiliselt muundatud organismide kasutamist ja märgistamist käsitleva liidu õiguse kohaldamist.
- (58) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta⁽²⁾ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama oma teatele ülevõtmissmeetmete võtmise kohta kas ühe või mitu dokumenti, milles kirjeldatakse direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusnormide osade vastavust. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et kõnealuste dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (59) Käesolev direktiiv ei peaks muutma kohustust austada Euroopa Liidu põhiõiguste hartas sätestatud põhiõigusi ja õiguspõhimõtteid. Käesolev direktiiv mõjutab mitut põhiõigust. Seetõttu on oluline tagada, et tubaka- ja seonduvate toodete tootjatele, importijatele ja levitajatele kehtestatavate kohustustega tagatakse mitte ainult tervise- ja tarbijakaitse kõrge tase, vaid kaitstakse ka kõiki muid põhiõigusi, ning et need on siseturu tõrgeteta toimimise seisukohast proportsionaalsed. Käesoleva direktiivi kohaldamisel tuleb järgida liidu õigust ja asjakohaseid rahvusvahelisi kohustusi.
- (60) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt ühtlustada liikmesriikide õigus- ja haldusnorme, mis käsitlevad tubaka- ja seonduvate toodete tootmist, esitlemist ja müüki, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31).

⁽²⁾ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

nende ulatuse ja mõju tõttu paremini saavutada liidu tasemel, võib liit võtta meetmeid kooskõlas ELi lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I JAOTIS

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimise

Käesoleva direktiivi eesmärk on ühtlustada liikmesriikide õigus- ja haldusnorme, mis käsitlevad

- a) tubakatoodete koostisosi ja neist eralduvaid aineid ning asjaomaseid teatamiskohustusi, sealhulgas sigarettidest eralduva tõrva, nikotiini ja süsinikmonooksiidi maksimaalset kogust;
- b) tubakatoodete märgistamise ja pakendamise, sealhulgas tarbijapakenditele ja igale välispakendile kantavate terviseohu hoiatuste, aga ka tubakatoodetele kohaldatavate jälgitavustunnuste ja turvaelementide teatavaid aspekte, et tagada kooskõla käesoleva direktiiviga;
- c) keeldu viia turule suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubakat;
- d) tubakatoodete piiriülest kaugmüüki;
- e) uudsetest tubakatoodetest teatamise kohustust;
- f) teatavate tubakatoodetega seonduvate toodete, nimelt elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite ning taimsete suitsetatavate toodete turuleviimist ja märgistamist,

et hõlbustada tubaka- ja seonduvate toodete siseturu tõrgeteta toimimist, võttes aluseks inimeste tervise kaitse kõrge taseme, eelkõige noorte jaoks, ja täita Maailma Terviseorganisatsiooni tubaka tarbimise leviku vähendamise raamkonventsiooni („WHO raamkonventsioon”) kohaseid liidu kohustusi.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „tubakas” – tubakataimede lehed ja muud looduslikud töödeldud või töötlemata osad, sealhulgas paisutatud või taastatud tubakas; 2) „piibutubakas” – tubakas, mida saab tarbida põlemisprotsessi abil ja mis on mõeldud kasutamiseks ainult piibus;
- 3) „isevalmistatavate sigarettide tubakas” – tubakas, mida tarbijad või jaemüügiettevõtted saavad kasutada sigarettide tegemiseks;
- 4) „tubakatoode” – tarbimiseks mõeldud toode, mis kasvõi osaliselt koosnevad tubakast, mis on geneetiliselt modifitseeritud või mitte;
- 5) „suitsuvaba tubakatoode” – tubakatoode, sealhulgas närimistubakas, nuuskutubakas ja suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubakas, mille tarbimiseks ei ole vaja põlemisprotsessi;
- 6) „närimistubakas” – suitsuvaba tubakatoode, mis on mõeldud üksnes närimiseks;
- 7) „nuuskutubakas” – suitsuvaba tubakatoode, mida saab tarbida nina kaudu;
- 8) „suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubakas” – kõik suukaudselt kasutatavad tervenisti või osaliselt tubakast valmistatud tooted, välja arvatud sissehingamiseks või närimiseks ettenähtud tooted, pulbrina, tükeldatuna või kombineeritud – eelkõige tooted, mis on pakitud portsjonitena kotikestesse või poorsetesse kotikestesse;
- 9) „suitsetatav tubakatoode” – muud tubakatoode kui suitsuvabad tubakatoode;

- 10) „sigaret” – tubakarull, mida saab tarbida põlemisprotsessi abil ja mis on täpsemalt määratletud nõukogu direktiivi 2011/64/EL⁽¹⁾ artikli 3 lõikes 1;
- 11) „sigar” – tubakarull, mida saab tarbida põlemisprotsessi abil ja mis on täpsemalt määratletud direktiivi 2011/64/EL artikli 4 lõikes 1;
- 12) „sigarillo” – väike sigar, mis on täpsemalt määratletud nõukogu direktiivi 2007/74/EÜ⁽²⁾ artikli 8 lõikes 1;
- 13) „vesipiibutubakas” – tubakatoode, mida saab tarbida vesipiibu kaudu. Käesoleva direktiivi mõistes on vesipiibutubakas suitsetamiseks mõeldud tubakatoode. Juhul kui toodet saab kasutada nii vesipiibutubakana kui ka isevalmistatavate sigarettide tubakana, loetakse see isevalmistatavate sigarettide tubakaks;
- 14) „uudne tubakatoode” – tubakatooted, mis
 - a) ei kuulu ühtegi järgmistest kategooriatest: sigaretid, isevalmistatavate sigarettide tubakas, piibutubakas, vesipiibutubakas, sigarid, sigarillod, närimistubakas, nuusktubakas või suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubakas, ning
 - b) viiakse turule pärast 19. maid 2014;
- 15) „taimne suitsetatav toode” – taimede, ravimtaimede või puuviljade baasil valminud tooted, mis ei sisalda tubakat ja mida saab tarbida põlemisprotsessi abil;
- 16) „elektrooniline sigaret” – toode, mida võib kasutada nikotiini sisaldava auru suuotsa kaudu tarbimiseks, või sellise toote komponent, sh täitekapslid, mahutid ja seade ilma täitekapli või mahutita. Elektroonilised sigaretid võivad olla ühekordsed või täidetavad täitepakendi või mahuti abil või laetavad ühekordselt kasutatavate täitekapslitega;
- 17) „täitepakend” – nikotiinisaldusega vedelikuga mahuti, mida saab kasutada elektroonilise sigareti täitmiseks;
- 18) „koostisosa” – tubakas, lisaaine, samuti kõik ained või elemendid, mis leiduvad lõplikus tubakatootes või seotud tootes, sealhulgas paber, filter, trükivärv, kapslid ja liimid;
- 19) „nikotiin” – nikotiinsed alkaloidid;
- 20) „tõrv” – vee- ja nikotiinivaba suitsu toorkondensaat;
- 21) „eralduvad ained” – ained, mis eralduvad, kui tubakat või seotud toodet kasutatakse selleks ettenähtud viisil, näiteks tubakasuitsus leiduvad ained, või ained, mis eralduvad suitsuvaba tubakatoote kasutamise ajal;
- 22) „maksimaalne sisaldus” või „eralduva aine maksimaalne kogus” – tubakatootes sisalduva aine või tubakatootest eralduva aine maksimaalne kogus milligrammides (võib olla null);
- 23) „lisaaine” – tubakatootele, selle tarbijapakendile või välispakendile lisatud aine, mis ei ole tubakas;
- 24) „maitse- ja lõhnaaine” – lisaained, mis annavad tootele lõhna ja/või maitse;
- 25) „eristav maitse või lõhn” – selgelt tuntav lõhn või maitse, välja arvatud tubaka lõhn või maitse, mille annab lisaaine või lisaainete kombinatsioon (sealhulgas, kuid mitte ainult puuviljad, vürtsid, taimed, alkohol, magusained, mentool, vanilje jne), mis on äratuntav enne tubakatoote tarbimist või tarbimise ajal;
- 26) „sõltuvust tekitav toime” – aine farmakoloogiline potentsiaal tekitada sõltuvust ehk seisundit, mille puhul on häiritud inimese võime oma käitumist kontrollida, nii et nn võõrutusnähtude tekkides otsib ta reeglina nendele leevendust või kergendust;

(¹) Nõukogu 21. juuni 2011. aasta direktiiv 2011/64/EL tubakatoodetele kohaldatava aktsiisi struktuuri ja määrade kohta (ELT L 176, 5.7.2011, lk 24).

(²) Nõukogu 20. detsembri 2007. aasta direktiiv 2007/74/EÜ kolmandatest riikidest saabuvate reisijate imporditava kauba käibemaksust ja aktsiisist vabastamise kohta (ELT L 346, 29.12.2007, lk 6).

- 27) „mürgisus” – tase, mil määral aine võib inimese organismi kahjustada, sealhulgas pikema aja jooksul ilmnev mõju, tavaliselt korduva või pikaajalise tarbimise või kokkupuute tõttu;
- 28) „olukorra oluline muutumine” – müügiimahtude suurenemine tooteliigiti vähemalt 10 % vähemalt viies liikmesriigis, võttes aluseks artikli 5 lõike 8 kohaselt edastatud andmed, või leviku suurenemine vähemalt 5 protsendipunkti vähemalt viies liikmesriigis alla 25-aastastest moodustuva tarbijategrupi hulgas Eurobaromeetri 2012. aasta mais avaldatud eriaruande 385 või samaväärsete leviku-uuringute põhjal; mingil juhul ei käsitata olukorda oluliselt muutununa, kui müügiimaht tooteliigiti jaemüügi tasandil ei ületa 2,5 % tubakatoodete müügi kogumahust liidu tasemel;
- 29) „välispakend” – mis tahes pakend, mille sees tubaka- või seonduv toode turule viiakse ja mis sisaldab tarbijapakendit või tarbijapakendite kogumit; läbipaistvaid pakkematerjale ei loeta välispakendiks;
- 30) „tarbijapakend” – kõige väiksem turuleviidava tubaka- või seonduva toote üksikpakend;
- 31) „tasku” – isevalmistatavate sigarettide tubaka tarbijapakend, millel on kas ava katva klapiga risttahukakujulise tasku kuju või seisva tasku kuju;
- 32) „terviseohu hoiatus” – käesoleva direktiiviga ette nähtud hoiatus toote negatiivse mõju kohta inimese tervisele või selle tarbimisega kaasnevate muude soovimatute mõjude kohta, sealhulgas teksthoiatused, terviseohu ühendhoiatused, üldhoiatused ja lisateave;
- 33) „terviseohu ühendhoiatus” – käesoleva direktiiviga ette nähtud terviseohu hoiatus, mis koosneb teksthoiatused ja vastavast fotost või illustratsioonist;
- 34) „piiriülene kaugmüük” – kaugmüük tarbijatele, mille puhul on tarbija toote jaemüügi ettevõttest tellimise ajal muus liikmesriigis kui selles liikmesriigis või kolmandas riigis, kus on jaemüügi ettevõtte asukoht; jaemüügi ettevõtte asukoht on liikmesriigis:
- a) kui ta on füüsiline isik ja tema tegevuskoht asub selles liikmesriigis;
 - b) muudel juhtudel, kui jaemüügi ettevõtte põhikirjajärgne asukoht, juhatuse asukoht või tegevuskoht, sealhulgas filiaali, esinduse või mõne muu asutuse asukoht on selles liikmesriigis;
- 35) „tarbija” – iga füüsiline isik, kelle tegutsemise eesmärk pole seotud tema kaubandus-, majandus- või kutsetegevusega;
- 36) „vanusekontrolli mehhanism” – arvutisüsteem, mis kinnitab ühetähenduslikult tarbija vanust elektroonilisel teel kooskõlas siseriiklike nõuetega;
- 37) „tootja” – füüsiline või juriidiline isik, kes valmistab toote või kes laseb toote projekteerida või valmistada ja kes turustab seda toodet oma nime või kaubamärgi all;
- 38) „tubaka- või seonduvate toodete import” – kõnealuste toodete sisenemine liidu territooriumile, välja arvatud juhul, kui kaubale kohaldatakse pärast nende liitu sisenemist tolli peatamismenetlust või -korda, või nende vabastamine tolli peatamismenetlusest või -korrast;

- 39) „tubaka- või seonduvate toodete importija” – liidu territooriumile toodud tubaka- või seonduvate toodete omanik või isik, kellel on kõnealuse kauba käsutusõigus;
- 40) „turuleviimine” – liidus asuvatele tarbijatele toodete (sõltumata nende valmistamiskohast) kättesaadavaks tegemine, tasu eest või tasuta, sealhulgas kaugmüügi teel; kui tegemist on piiriülese kaugmüügiga, loetakse toote turuleviimise riigiks seda liikmesriiki, kus tarbija asub;
- 41) „jaemüügiettevõtte” – mis tahes müügikoht, kus tubakatooted turule viiakse, sealhulgas füüsilise isiku poolt.

II JAOTIS

TUBAKATOOTED

I PEATÜKK

Koostisosad ja eralduvad ained

Artikkel 3

Eralduva tõrva, nikotiini, süsinikmonooksiidi ja muude ainete maksimaalne kogus

1. Liikmesriikides turuleviidavatest või toodetavatest sigarettidest eralduvate ainete maksimaalsed kogused („eralduva aine maksimaalne kogus”) on järgmised:
- a) 10 mg tõrva sigareti kohta,
- b) 1 mg nikotiini sigareti kohta,
- c) 10 mg süsinikmonooksiidi sigareti kohta.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et vähendada lõikes 1 sätestatud eralduvate ainete maksimaalseid koguseid, kui see on vajalik tulenevalt rahvusvaheliselt kokku lepitud standarditest.
3. Liikmesriigid teatavad komisjonile kõik eralduvate ainete maksimaalsed kogused, mis nad on kehtestanud muude kui lõikes 1 osutatud ainete sigarettidest eraldumise suhtes ja muudest tubakatoodetest kui sigarettidest eraldumise suhtes.
4. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et integreerida liidu õigusesse tubaka tarbimise leviku vähendamise raamkonventsiooni või Maailma Terviseorganisatsiooni osaliste kokkulepitud standardid seoses muude kui lõikes 1 osutatud sigarettidest ja muudest tubakatoodetest kui sigaretid eralduvate ainete maksimaalsete kogustega.

Artikkel 4

Mõõtmismeetodid

1. Sigarettide tõrva, nikotiini ja süsinikmonooksiidi eraldumise mõõtmiseks kasutatakse tõrva puhul ISO standardit 4387, nikotiini puhul ISO standardit 10315 ja süsinikmonooksiidi puhul ISO standardit 8454.

Tõrva, nikotiini ja süsinikmonooksiidi eraldumise mõõtmise täpsus on määratud kindlaks ISO standardi 8243 kohaselt.

2. Lõikes 1 nimetatud mõõtmise kontrollivad liikmesriikide pädevate asutuste järelevalve all kõnealuste asutuste poolt heaks kiidetud laborid.

Kõnealused laborid ei kuulu tubakatööstusele ega ole tubakatööstuse otsese ega kaudse kontrolli all.

Liikmesriigid edastavad komisjonile heakskiidetud laborite loetelu, täpsustades heakskiitmise kriteeriumid ja järelevalve-meetodid, ning ajakohastavad seda loetelu mis tahes muudatuste korral. Komisjon teeb selle heakskiidetud laborite loetelu avalikkusele kättesaadavaks.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada tõrva, nikotiini ja süsinikmonooksiidi eraldumise mõõtmise meetodeid, kui see on vajalik tulenevalt teaduse ja tehnika arengust või rahvusvaheliselt kokkulepitud standarditest.

4. Liikmesriigid teatavad komisjonile kõik mõõtmismeetodid, mida nad kasutavad muude kui lõikes 3 osutatud ainete eraldumise puhul sigarettidest ja muudest tubakatoodetest kui sigarettid.

5. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et integreerida liidu õigusesse tubaka tarbimise leviku vähendamise raamkonventsiooni või Maailma Terviseorganisatsiooni osaliste kokkulepitud standardid seoses mõõtmismeetoditega.

6. Liikmesriigid võivad tubakatoodete tootjatelt ja importijatelt võtta proportsionaalset tasu käesoleva artikli lõikes 1 viidatud mõõtmiste kontrollimiseks.

Artikkel 5

Koostisosadest ja eralduvatest ainetest teatamine

1. Liikmesriigid nõuavad, et tubakatoodete tootjad ja importijad esitaksid pädevatele asutustele järgmist teavet tootemarkide ja tüüpide kaupa:

- a) tubakatoodete tootmisel kasutatud koostisosade ja nende koguste loetelu iga tubakatoodetes sisalduva koostisosa kaalu põhjal kahanevas järjekorras;
- b) artikli 3 lõigetes 1 ja 4 osutatud eraldumise kogused;
- c) kui see on kättesaadav, teavet muude eralduvate ainete ja nende koguste kohta.

Juba turule viidud toodete puhul esitatakse teave 20. novembriks 2016.

Tootjad ja importijad teavitavad asjaomase liikmesriigi pädevaid asutusi, kui toote koostist on muudetud nii, et see mõjutab käesoleva artikli alusel esitatavat teavet.

Käesoleva artikli alusel nõutav teave esitatakse enne uue või muudetud tubakatoote turuleviimist.

2. Lõike 1 punktis a osutatud koostisosade loetelule lisatakse selgitus kõnealustes tubakatoodetes asjaomaste koostisosade kasutamise põhjuste kohta. Loetelu sisaldab samuti teavet koostisosade staatuse kohta, sealhulgas nende registreerimise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1907/2006 ⁽¹⁾ ning nende klassifikatsiooni vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1272/2008 ⁽²⁾.

3. Lõike 1 punktis a osutatud loetelule lisatakse samuti asjakohased toksikoloogilised andmed, mis käsitlevad kõnealuseid koostisosi, kui see on asjakohane, kas põletatud või põletamata kujul ning viitavad eelkõige nende mõjule tarbijate tervisele, võttes muu hulgas arvesse nende sõltuvust tekitavat toimet.

Sigarettide ja isevalmistatavate sigarettide tubaka puhul esitab tootja või importija lisaks tehnilise dokumendi, milles esitatakse kasutatud lisaainete üldine kirjeldus ja lisaainete omadused.

Muude eralduvate ainete kui tõrva, nikotiini ja süsinikmonooksiidi ja artikli 4 lõikes 4 osutatud eralduvate ainete puhul teatavad tootjad ja importijad, milliseid mõõtmismeetodeid kasutati. Liikmesriigid võivad tootjatelt või importijatelt nõuda ka uuringute tegemist, nagu pädevad asutused võivad olla ette näinud, et hinnata koostisosade mõju tervisele, muu hulgas nende sõltuvust tekitavat toimet ja mürgisust.

4. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva artikli lõike 1 ja artikli 6 kohaselt esitatud teave tehakse veebisaidil avalikkusele kättesaadavaks. Sellise teabe avalikuks tegemisel võtavad liikmesriigid ärisaladuse kaitse vajadust nõuetekohaselt arvesse. Liikmesriigid nõuavad, et tootjad ja importijad täpsustaksid käesoleva artikli lõike 1 ja artikli 6 kohaselt teavet esitades, millist teavet nad loevad ärisaladuseks.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ja millega asutatakse Euroopa Kemikaalide Agentuur ning muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93, komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1272/2008, mis käsitleb ainete ja segude klassifitseerimist, märgistamist ja pakendamist ning millega muudetakse direktiive 67/548/EMÜ ja 1999/45/EÜ ja tunnistatakse need kehtetuks ning muudetakse määrust (EÜ) nr 1907/2006 (ELT L 353, 31.12.2008, lk 1).

5. Komisjon kehtestab rakendusaktidega käesoleva artikli lõigetes 1 ja 6 ning artiklis 6 osutatud teabe esitamise ja kättesaadavaks tegemise vormi ning ajakohastab seda vajaduse korral. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Liikmesriigid nõuavad tootjatel ja importijatel, et nad esitaksid neile kättesaadavad sise- ja välisuuringud, mis käsitlevad turu-uuringuid ja uuringuid eri tarbijarühmade, sealhulgas noorte ja praeguste suitsetajate eelistuste kohta seoses koostisosade ja eralduvate ainetega, samuti kokkuvõtted turu-uuringutest, mida nad korraldavad uute toodete turule toomisel. Liikmesriigid nõuavad tootjatel ja importijatel veel, et nad esitaksid igal aastal iga liikmesriigi kohta müügikogused (ühikutes või kilogrammides) tootemarkide ja tüüpide kaupa alates 1. jaanuarist 2015. Liikmesriigid esitavad müüginimede kohta kättesaadavaid lisaandmeid.

7. Kogu käesoleva artikli ja artikli 6 kohaselt liikmesriikidelt või liikmesriikidele esitatav teave on elektroonilises vormis. Liikmesriigid hoiavad teavet elektroonilises vormis ja tagavad, et komisjonil ja teistel liikmesriikidel on teabele käesoleva direktiivi rakendamise eesmärgil igal ajal juurdepääs. Liikmesriigid ja komisjon tagavad, et ärisaladusi ja muud konfidentsiaalseid teavet käsitletakse konfidentsiaalselt.

8. Käesoleva artikli kohaselt liikmesriikidele esitatava teabe kättesaamise, hoidmise, töötlemise, analüüsimise ja avaldamise eest võivad liikmesriigid võtta tubakatoodete tootjatel ja importijatel proportsionaalseid tasu.

Artikkel 6

Lisaainete erinimekiri ja rangemad teatamiskohustused

1. Lisaks artiklis 5 sätestatud teatamiskohustusele kohaldatakse teatavate sigarettides ja isevalmistatavates sigarettide tubakas sisalduvate lisaainete suhtes, mis on kantud erinimekirja, rangemaid teatamiskohustusi. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega sätestatakse selliste lisaainete erinimekiri ja ajakohastatakse seda hiljem. Kõnealune nimekiri sisaldab lisaaineid,

- a) mille kohta on olemas esialgsed andmed, uuringud või muudes jurisdiktsioonides kehtivad õigusaktid, mille kohaselt neil on üks käesoleva artikli lõike 2 punktides a–d sätestatud omadustest, ning
- b) mis kuuluvad artikli 5 lõigete 1 ja 3 kohase koostisosadest teatamise kohaselt kaalu või arvu poolest enam kasutatavate lisaainete hulka.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Lisaainete esmane loetelu võetakse vastu 20. maiks 2016 ja sisaldab vähemalt 15 lisaainet.

2. Liikmesriigid nõuavad lõikes 1 ette nähtud erinimekirja lisatud lisaainet sisaldavate sigarettide ja isevalmistatavate sigarettide tubaka tootjatel ja importijatel, et nad teeksid põhjalikud uuringud, milles uuritakse iga lisaaine kohta, kas see

- a) mõjutab asjaomaste toodete mürgisust või sõltuvust tekitavat toimet ning kas see suurendab märkimisväärselt või mõõdetavalt mõne asjaomase toote mürgisust või sõltuvust tekitavat toimet;
- b) põhjustab eristavat maitset või lõhna;
- c) hõlbustab sissehingamist või nikotiini omastamist või
- d) põhjustab kantserogeensete, mutageensete või reproduktiivtoksiliste omadustega ainete teket, kui suured on nende kogused ja kas see suurendab märkimisväärselt või mõõdetavalt mõne asjaomase toote kantserogeenseid, mutageenseid või reproduktiivtoksilisi omadusi.

3. Nendes uuringutes võetakse arvesse ka asjaomaste toodete kavandatavat kasutusviisi ja uuritakse eelkõige asjaomase lisaaine põlemisprotsessist tekkivate ainete eraldumist. Uuringutes uuritakse ka lisaainete koostisainete asjaomastes toodetes sisalduvate muude koostisosadega. Tootjad või importijad, kes kasutavad oma tubakatoodetes sama lisaainet, võivad teha ühise uuringu, kui nad kasutavad seda lisaainet võrreldava koostisega toodetes.

4. Tootjad või importijad koostavad aruande, mis koosneb nende uuringute tulemustest. See aruanne sisaldab kokkuvõtet ja põhjalikku ülevaadet, kuhu kogutakse kokku seda lisainet käsitlev kättesaadav teaduskirjandus ja kus tehakse kokkuvõtte sisetabest selle lisaine mõju kohta.

Tootjad või importijad esitavad need aruanded komisjonile, samuti aruannete koopia nende liikmesriikide pädevatele asutustele, kus seda lisainet sisaldav tubakatoode turule viiakse, hiljemalt 18 kuud pärast seda, kui kõnealune lisaine on lisatud lõike 1 kohaselt koostatud erinimekirja. Komisjon ja asjaomane liikmesriik võivad nõuda tootjatelt või importijatelt kõnealuse lisaine kohta ka lisateavet. See lisateave moodustab osa aruandest.

Komisjon ja asjaomased liikmesriigid võivad nõuda, et sõltumatu teadusasutus annaks neile aruannetele vastastikuse eksperdi hinnangu, eelkõige põhjalikkuse, meetodika ja järelduste osas. Saadud teave aitab komisjoni ja liikmesriike artikli 7 kohase otsuse tegemisel. Liikmesriigid ja komisjon võivad nõuda tubakatoodete tootjatelt ja importijatelt kõnealuste eksperdi hinnangute eest proportsionaalset tasu.

5. Komisjoni soovitus 2003/361/EÜ⁽¹⁾ määratletud väiksed ja keskmise suurusega ettevõtjad vabastatakse käesoleva artikli kohastest kohustustest, kui teine tootja või importija valmistab ette aruande selle lisaine kohta.

Artikkel 7

Koostisosi käsitlevad õigusnormid

1. Liikmesriigid keelavad turule viia tubakatooteid, millel on eristav maitse või lõhn.

Liikmesriigid ei keela selliste lisainete kasutamist, mis on vajalikud tubakatoodete tootmiseks (näiteks töötlemise käigus kaotatud suhkru asendamine), kui need lisained ei anna tootele eristavat maitset või lõhna ega suurenda märkimisväärselt või mõõdetavalt tubakatoote sõltuvust tekitavat toimet, mürgisust või kantserogeenseid, mutageenseid või reproduktiivtoksilisi omadusi.

Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva lõike kohaselt võetud meetmetest.

2. Komisjon määrab kas liikmesriikide taotluse korral või omal algatusel rakendusaktiga kindlaks, kas toode kuulub lõike 1 reguleerimisalasse. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Komisjon kehtestab rakendusaktidega ühtsed eeskirjad menetluse kohta, mida kasutatakse tubakatoote lõike 1 reguleerimisalasse kuulumise kindlaksmääramiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Asutatakse sõltumatu nõuandekomisjon liidu tasandil. Liikmesriigid ja komisjon võivad sellelt komisjonilt enne käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaste meetmete vastuvõtmist nõu küsida. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega sätestatakse kõnealuse komisjoni asutamine ja toimimise kord.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

5. Kui teatavate lisainete sisalduse või kontsentratsiooni tase või nende kombinatsioon on toonud kaasa käesoleva artikli lõike 1 kohased keelud vähemalt kolmes liikmesriigis, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada selliste eristavat maitset või lõhna põhjustavate lisainete või nende kombinatsioonide suhtes maksimaalne sisaldus.

6. Liikmesriigid keelavad turule viia tubakatooteid, mis sisaldavad järgmisi lisaineid:

- a) vitamiinid või muud lisained, mis loovad mulje, et tubakatoode on tervisele kasulik või et selle kasutamine kujutab endast väiksemat riski tervisele kui muud tubakatooted,
- b) kofeiin või tauriin ning muud lisained ja stimulaatorid, mida seostatakse energiat ja jõudu andva mõjuga,
- c) lisained, mis annavad värvuse eralduvatele ainetele,

⁽¹⁾ Komisjoni 6. mai 2003. aasta soovitus 2003/361/EÜ, mis käsitleb mikroettevõtete, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete määratlust (ELT L 124, 20.5.2003, lk 36).

- d) suitsetatava tubakatoote puhul lisaained, mis hõlbustavad sissehingamist või nikotiini omastamist, ning
- e) lisaained, mis on põletamata kujul kantserogeensed, mutageensed või reproduktiivtoksilised.

7. Liikmesriigid keelavad selliste tubakatoodete turuleviimise, mis sisaldavad maitse- ja lõhnaaineid oma koostisosades, nagu filrites, paberis, pakendis, kapslites, või mis tahes tehniliste lahenduste kasutamise, mis võimaldavad muuta asjaomase tubakatoote maitset või lõhna või suitsu intensiivsust. Filtrid, paberid ja kapslid ei tohi sisaldada tubakat või nikotiini.

8. Liikmesriigid tagavad, et tubakatoodete suhtes kohaldatakse määruses (EÜ) nr 1907/2006 kehtestatud sätteid ja tingimusi.

9. Liikmesriigid keelavad, tuginedes teaduslikele tõenditele, viia turule tubakatooteid, mis sisaldavad lisaaineid sellistes kogustes, mis suurendavad tarbimise ajal märkimisväärselt või mõõdetavalt tubakatoote mürgisust või sõltuvust tekitavat toimet või kantserogeenseid, mutageenseid või reproduktiivtoksilisi omadusi.

Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva lõike kohaselt võetud meetmetest.

10. Komisjon määrab kas liikmesriikide taotluse korral või omal algatusel rakendusaktidega kindlaks, kas toode kuulub lõike 9 reguleerimisalasse. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega ja need põhinevad kõige uuematel teaduslikel tõenditel.

11. Kui on tuvastatud, et lisaaine või selle kasutamine teatavas koguses suurendab tubakatoote mürgisust või sõltuvust tekitavat toimet, mis on toonud kaasa toote keelustamise vastavalt käesoleva artikli lõikele 9 vähemalt kolmes liikmesriigis, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada selliste lisaainete maksimumsisaldus. Sellisel juhul määratakse maksimaalseks sisalduseks väikseim maksimaalne sisaldus nende hulgast, mis tõid kaasa käesolevas lõikes osutatud keelustamise siseriiklikul tasemel.

12. Muude tubakatoodete kui sigarettide ja isevalmistatavate sigarettide tubaka puhul nähakse ette erand lõigetes 1 ja 7 sätestatud keeldude kohaldamisest. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et lõpetada nimetatud erand konkreetse tootekategooria puhul, kui olukord on oluliselt muutunud, mida kinnitab komisjoni aruanne.

13. Liikmesriigid ja komisjon võivad tubakatoodete tootjatelt ja importijatelt võtta proportsionaalset tasu, et hinnata, kas tubakatootel on eristav maitse või lõhn, kas on kasutatud keelatud lisaaineid või maitse- ja lõhnaaineid ning kas tubakatoode sisaldab lisaaineid kogustes, mis suurendavad märkimisväärselt ja mõõdetavalt asjaomase tubakatoote mürgisust või sõltuvust tekitavat toimet või kantserogeenseid, mutageenseid või reproduktiivtoksilisi omadusi.

14. Eristava maitse või lõhnaga tubakatoodete puhul, mille müügimaht liidus on 3 % või üle selle konkreetses tootekategoorias, kohaldatakse käesoleva artikli sätteid alates 20. maist 2020.

15. Käesolevat artiklit ei kohaldata suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubaka suhtes.

II PEATÜKK

Märgistamine ja pakendamine

Artikkel 8

Üldsätted

1. Tubakatoote igal tarbijapakendil ja igal välispakendil on käesolevas peatükis ette nähtud terviseohu hoiatused selle liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes, kus toode turule viiakse.

2. Terviseohu hoiatused paigutatakse nii, et need katavad tarbijapakendil või välispakendil kogu neile ette nähtud pinna, ning neile ei tohi lisada märkusi, neid ei tohi ümber sõnastada ega neile mingis muus vormis viidata.

3. Liikmesriigid tagavad, et turuleviidavate tubakatoodete tarbijapakendil ja igal välispakendil esitatavad terviseohu hoiatused on trükitud nii, et neid ei ole võimalik eemaldada ega kustutada ja et need on täielikult nähtavad ega ole muul viisil varjatud või poolitatud maksumärgi, hinnasildi, turvaelemendi, pakkematerjali, ümbrise, kasti või muu esemega. Muude tubakatoodete kui sigarettide ja isevalmistatavate sigarettide tubaka tarbijapakenditel võib terviseohu hoiatused kinnitada kleebiste abil, tingimusel et nimetatud kleebiseid ei ole võimalik eemaldada. Terviseohu hoiatused

jäävad muu kui kaaneklapiga tarbijapakendi avamisel puutumata, samal ajal kui kaaneklapiga pakendi avamisel võivad terviseohu hoiatused jaguneda kaheks, kuid ainult nii, et pakendi avamisel säilib teksti, fotode ja suitsetamisest loobumist käsitleva teabe graafiline terviklikkus ja nähtavus.

4. Terviseohu hoiatustega ei tohi mingil viisil varjata või poolitada tarbijapakenditel olevaid maksumärke, hinnasilte, tuvastamis- ja jälgimistunnuseid või turvaelemente.

5. Artiklites 9, 10, 11 ja 12 ette nähtud terviseohu hoiatuse mõõtmed arvutatakse avamata pakendi asjakohase pinna suhtes.

6. Terviseohu hoiatused ümbritsetakse 1 mm joonepaksusega musta värvi raamiga, mis jääb nimetatud hoiatuste jaoks ette nähtud pinna sisse, välja arvatud artikli 11 kohased hoiatused.

7. Kui komisjon kohandab terviseohu hoiatust vastavalt artikli 9 lõikele 5, artikli 10 lõikele 3 ja artikli 12 lõikele 3, tagab ta, et hoiatus on faktipõhine, või võimaldab liikmesriigil valida kahe hoiatuse vahel, millest üks on faktipõhine.

8. Liidu tarbijatele esitatavate tarbijapakendite ja mis tahes välispakendite kujutis peab vastama käesoleva peatüki sätetele.

Artikkel 9

Suitsetatava tubakatoote üldhoiatus ja lisateave

1. Suitsetatava tubakatoote igale tarbijapakendile ja igale välispakendile kantakse üks järgmistest üldhoiatusetest:

„Suitsetamine tapab – loobu kohe”

või

„Suitsetamine tapab”

Liikmesriigid otsustavad, kumba esimeses lõigus osutatud üldhoiatust nad kasutavad.

2. Suitsetatava tubakatoote igale tarbijapakendile ja igale välispakendile kantakse järgmine lisateave:

„Tubakasuits sisaldab üle 70 teadaolevalt vähki tekitava aine.”

3. Sigaretipakendil ja isevalmistatavate sigarettide tubaka risttahukakujulistel pakenditel paigutatakse üldhoiatus tarbijapakendi külgmise pinna alumisele osale ja lisateave teise külgmise pinna alumisele osale. Nende terviseohu hoiatuste laius peab olema vähemalt 20 mm.

Liigendklapiga toetatud pakendite puhul, mille külgmise pind pakendi avamisel kaheks jaguneb, paigutatakse üldhoiatus ja lisateave tervikuna suuremale jagunenud pindadest. Üldhoiatus paigutatakse ka ülemise pinna sisepoolele, mis on nähtav, kui pakend on avatud.

Seda liiki pakendi külgmise pinna kõrgus peab olema vähemalt 16 mm.

Isevalmistatavate sigarettide tubaka taskute puhul paigutatakse üldhoiatus ja lisateave pindadele, mis tagavad terviseohu hoiatuste täieliku nähtavuse. Isevalmistatavate sigarettide tubaka silindrikujulistel pakenditel paigutatakse üldhoiatus kaane välispinnale ja lisateave kaane sisepinnale.

Nii üldhoiatus kui ka lisateave peavad katma 50 % pinnast, millele need on trükitud.

4. Lõigetes 1 ja 2 viidatud üldhoiatus ja lisateave
 - a) trükitakse valgele taustale musta värviga kirjatüübis Helvetica rasvases kirjas. Keelenõuete järgimiseks võivad liikmesriigid määrata kindlaks kirjasuuruse, tingimusel et asjaomases siseriiklikus õiguses kindlaks määratud kirjasuurus võimaldab katta nõutava teksti jaoks ette nähtud alast võimalikult suure osa, ning
 - b) paigutatakse neile ette nähtud ala keskele ning risttahukakujulistel pakenditel ja mistahes välispakenditel paralleelselt tarbijapakendi või välispakendiga külgservaga.
5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada lõikes 2 sätestatud lisateabe sõnastust vastavalt teaduse ja turu arengule.
6. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks üldhoiatus ja lisateabe täpse paigutuse isevalmistatavate sigarettide tubakale, mida turustatakse taskutes, võttes arvesse taskute eri kujusid.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 10

Suitsetatava tubakatoote terviseohu ühendhoiatused

1. Suitsetatava tubakatoote igale tarbijapakendile ja igale välispakendile kantakse terviseohu ühendhoiatused. Terviseohu ühendhoiatused:
 - a) koosnevad I lisas loetletud teksthoiatuses ja vastavast värvifotost, mis on esitatud pildikogus II lisas;
 - b) sisaldavad teavet suitsetamisest loobumise kohta, näiteks telefoninumbrid, e-posti aadressid ja/või veebisaidid, kus jagatakse tarbijatele teavet suitsetamisest loobuda soovijatele ette nähtud tugiprogrammide kohta;
 - c) katavad 65 % tarbijapakendi ja iga välispakendi nii eesmisest kui ka tagumisest välispinnast. Silindrikujulistel pakenditel esitatakse kaks terviseohu ühendhoiatust, mis on teineteisest võrdsel kaugusel, ning kumbki terviseohu hoiatus katab 65 % vastavast kumerast pinnast;
 - d) esitavad sama teksthoiatus koos vastava värvifotoga tarbijapakendi ja iga välispakendi mõlemal küljel;
 - e) asetsevad tarbijapakendi ja iga välispakendi ülemises servas ja muu sellele pakendi pinnale kantud teabega samasuunaliselt. Liikmesriikides, kus maksumärgid või maksustamise eesmärgil kasutatavad siseriiklikud identifitseerimismärgid jäävad kohustuslikuks, võib kohaldada terviseohu ühendhoiatus asukoha kohustusest üleminekuageid vabastusi järgmiselt:
 - i) kui maksumärk või maksustamise eesmärgil kasutatav siseriiklik identifitseerimistunnus on paigutatud kartongist tarbijapakendi ülemisse serva, võib terviseohu ühendhoiatus paigutada tagumisele pinnale otse maksumärgi või maksustamise eesmärgil kasutatava siseriikliku identifitseerimismärgi alla;
 - ii) kui tarbijapakend on pehmest materjalist, võivad liikmesriigid lubada maksumärgi või maksustamise eesmärgil kasutatava siseriikliku identifitseerimismärgi jaoks kasutada neljakandilist pinda, mille kõrgus ei ületa 13 mm pakendi ülemise serva ja terviseohu ühendhoiatus ülaosa vahel.
- Punktides i ja ii osutatud erandeid kohaldatakse kolme aasta jooksul alates 20. maist 2016. Tootemarke või logosid ei paigutata terviseohu hoiatuste kohale;
- f) on esitatud sellises vormis ja proportsioonis ning sellise kujunduse ja küljendusega, nagu komisjon on lõike 3 kohaselt kindlaks määranud;

g) on sigarettide tarbijapakendite puhul järgmiste mõõtmetega:

i) kõrgus: vähemalt 44 mm;

ii) laius: vähemalt 52 mm.

2. Terviseohu ühendhoiatused jaotatakse kolme rühma, nagu on sätestatud II lisas, millest iga rühma kasutatakse antud aastal ja mis roteeruvad igal aastal. Liikmesriigid tagavad, et antud aasta jooksul kasutamiseks ette nähtud iga terviseohu ühendhoiatus esitatakse igal tubakatoote tootemargil võimalikult võrdne arv kordi.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et

a) kohandada direktiivi I lisas loetletud teksthoiatusi vastavalt teaduse ja turu arengule;

b) kehtestada lõike 1 punktis a osutatud pildikogu ning seda vastavalt teaduse ja turu arengule kohandada.

4. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks terviseohu ühendhoiatusete kujunduse, küljenduse ja kuju tehnilised spetsifikatsioonid, võttes arvesse erinevaid pakendi kujusid.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 11

Muu suitsetatava tubakatoote kui sigarettide, isevalmistatavate sigarettide tubaka ja vesipiibutubaka märgistamine

1. Liikmesriigid võivad muu suitsetatava tubakatoote kui sigarettide, isevalmistatavate sigarettide tubaka ja vesipiibutubaka puhul lubada erandit artikli 9 lõikes 2 sätestatud nõude täitmisest, st tootele lisateabe kandmisest, ja artiklis 10 sätestatud nõude täitmisest, st tootele terviseohu ühendhoiatusete kandmisest. Sellisel puhul ning lisaks artikli 9 lõikes 1 ette nähtud üldhoiatusetele on kõnealuste toodete igal tarbijapakendil ja igal välispakendil mõni I lisas loetletud teksthoiatus. Artikli 9 lõikes 1 sätestatud üldhoiatus sisaldab viidet suitsetamisest loobumise abiteenustele, millele on osutatud artikli 10 lõike 1 punktis b.

Üldhoiatus paigutatakse tarbijapakendi ja iga välispakendi kõige nähtavamale pinnale.

Liikmesriigid tagavad, et iga teksthoiatus esitatakse igal tootemargil võimalikult võrdne arv kordi. Kõnealused teksthoiatused paigutatakse tarbijapakendi ja iga välispakendi järgmisele kõige nähtavamale pinnale.

Liigendklapiga tarbijapakendite järgmine kõige nähtavam pind peab olema see, mis muutub nähtavaks, kui pakend on avatud.

2. Lõikes 1 osutatud üldhoiatus peab katma 30 % tarbijapakendi ja iga välispakendi vastavast pinnast. Seda proportsiooni suurendatakse 32 %ni liikmesriikide puhul, kus on kaks ametlikku keelt, ja 35 %ni liikmesriikide puhul, kus on rohkem kui kaks ametlikku keelt.

3. Lõikes 1 osutatud teksthoiatus katab 40 % tarbijapakendi ja iga välispakendi vastavast pinnast. Seda proportsiooni suurendatakse 45 %ni liikmesriikide puhul, kus on kaks ametlikku keelt, ja 50 %ni liikmesriikide puhul, kus on rohkem kui kaks ametlikku keelt.

4. Juhul kui lõikes 1 osutatud terviseohu hoiatused paigutatakse pinnale, mis on suurem kui 150 cm², katab hoiatus 45 cm² suuruse ala. Seda ala suurendatakse 48 cm²-ni liikmesriikide puhul, kus on kaks ametlikku keelt, ja 52,5 cm²-ni liikmesriikide puhul, kus on rohkem kui kaks ametlikku keelt.

5. Lõikes 1 osutatud terviseohu hoiatused vastavad artikli 9 lõikes 4 sätestatud nõuetele. Terviseohu hoiatuse tekst on siiski paralleelne põhilise tekstiga pinnal, mis on nende hoiatusete jaoks ette nähtud.

Terviseohu hoiatused ümbritsetakse musta värvi raamiga, mille joone laius ei tohi olla väiksem kui kolm millimeetrit ja suurem kui neli millimeetrit. Raam paigutatakse väljapoole hoiatuse jaoks ette nähtud pinda.

6. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kaotada lõikes 1 osutatud võimalus teha erand mõne tootekategooria puhul, kui olukord on oluliselt muutunud, mida kinnitab komisjoni aruanne asjaomase tootekategooria kohta.

Artikkel 12

Suitsuvabade tubakatoodete märgistamine

1. Suitsuvaba tubakatoote igale tarbijapakendile ja igale välispakendile kantakse järgmine terviseohu hoiatus:

„See tubakatoode kahjustab sinu tervist ja tekitab sõltuvust.”

2. Lõikes 1 sätestatud terviseohu hoiatused vastavad artikli 9 lõikes 4 sätestatud nõuetele. Terviseohu hoiatuse tekst on siiski paralleelne põhilise tekstiga pinnal, mis on nende hoiatuste jaoks ette nähtud.

Peale selle

a) on see paigutatud tarbijapakendi ja iga välispakendi kahele kõige suuremale pinnale,

b) katab see 30 % tarbijapakendi ja iga välispakendi vastavast pinnast. Seda proportsiooni suurendatakse 32 %ni liikmesriikide puhul, kus on kaks ametlikku keelt, ja 35 %ni liikmesriikide puhul, kus on rohkem kui kaks ametlikku keelt.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kohendada lõikes 1 sätestatud terviseohu hoiatuse sõnastust vastavalt teaduse arengule.

Artikkel 13

Toote esitlemine

1. Tarbijapakendil, igal välispakendil ja tubakatootel endal olev märgistus ei tohi sisaldada ühtegi sellist elementi ega omadust, mis

a) reklaamib tubakatoodet või soodustab selle tarbimist, luues väärarvamusi tooteomaduste, terviseohtude, riskide või eralduvate ainete kohta; märgistus ei tohi sisaldada mingit teavet tubakatoote nikotiini-, tõrva- või süsinikmonooksiidisisalduse kohta;

b) loob mulje, et teatav tubakatoode on vähem kahjulik kui muud tubakatooted või seab eesmärgiks vähendada suitsu teatud kahjulike koostisosade mõju või et sel on ergutav, jõudu andev, raviv, noorendav, looduslik või orgaaniline omadus või muu positiivne mõju tervisele või elustiilile;

c) osutab maitsele, lõhnale, mistahes maitse- ja lõhnaainetele või muudele lisaainetele või nende puudumisele;

d) sarnaneb toidukauba või kosmeetikatootelega;

e) loob mulje, et teatav tubakatoode on parema biolagunduvusega või sellel on muid keskkonnaalaseid eeliseid.

2. Tarbijapakendil ja ühelgi välispakendil ei tohi vihjata majanduslikule kasule ning seal ei tohi olla trükitud kuponge, millega pakutakse allahindlust, tasuta jagamist, kaks-ühe-hinna-eest- ja muid selliseid soodustusi.

3. Lõigete 1 ja 2 kohaselt keelatud elemendid ja omadused võivad muu hulgas olla tekst, sümbolid, nimed, kaubamärgid, kaudsed või otsesed märgid, kuid ei piirdu sellega.

*Artikkel 14***Tarbijapakendite välimus ja sisu**

1. Sigarettide tarbijapakend peab olema risttahukakujuline. Isevalmistatavate sigarettide tubaka tarbijapakend peab olema risttahuka- või silindrikujuline või taskukujuline. Sigarettide tarbijapakendis peab olema vähemalt 20 sigaretti. Isevalmistatavate sigarettide tubaka tarbijapakendis peab olema vähemalt 30 grammi tubakat.
2. Sigarettide tarbijapakend võib olla kartongist või pehmest materjalist ning selle avamisvõimalus ei tohi olla selline, mida saab pärast esimest avamist korduvalt sulgeda või kinni kleepida, välja arvatud kaaneklapi ja liigendklapiga toetatud pakendi puhul. Kaaneklapi ja liigendklapiga avaneva pakendi puhul jääb liigendpind tarbijapakendi tagaküljele.

*Artikkel 15***Jälgitavus**

1. Liikmesriigid tagavad, et kõikide tubakatoodete tarbijapakenditel on kordumatu identifitseerimistunnus. Kordumatu identifitseerimistunnuse terviklikkuse tagamiseks trükitakse või kinnitatakse see nii, et seda ei oleks võimalik eemaldada, kustutada, mitte mingil viisil varjata või poolitada, sealhulgas maksumärkide ja hinnasiltide või tarbijapakendi avamisega. Väljaspool liitu toodetud tubakatoodete puhul kohaldatakse käesoleva artikli kohustusi ainult selliste toodete suhtes, mis on suunatud liidu turule või mis viiakse liidus turule.
2. Kordumatu identifitseerimistunnus peab võimaldama järgmise määratlemist:
 - a) tootmiskuupäev ja -koht;
 - b) tootmisasutus;
 - c) tubakatoote tootmiseks kasutatud masin;
 - d) tootmisvahetus või tootmise aeg;
 - e) toote kirjeldus;
 - f) jaemüügi jaoks ette nähtud turg;
 - g) kavandatav veoteekond;
 - h) liitu importija (kui on kohaldatav);
 - i) tegelik veoteekond tootmisest esimesse jaemüügiettevõttesse, sealhulgas kõik kasutatud laod, samuti saatmise kuupäev, saadetise sihtkoht, lähtekoht ja kaubasaaja nimi;
 - j) kõikide ostjate andmed alates tootmisest kuni esimese jaemüügiettevõteteni ning
 - k) kõikide ostjate arveandmed, tellimusnumber, maksmisandmed alates tootmisest kuni esimese jaemüügiettevõteteni.
3. Lõike 2 punktides a, b, c, d, e, f, g ning, kui see on kohaldatav, punktis h osutatud teave moodustab osa kordumatust identifitseerimistunnusest.
4. Liikmesriigid tagavad, et lõike 2 punktides i, j ja k nimetatud teave on elektrooniliselt kättesaadav kordumatu identifitseerimistunnuse kaudu.
5. Liikmesriigid tagavad, et kõik tubakatoodete turustamisahelas osalevad ettevõtjad alates tootjast kuni viimase etapi ettevõtjani enne esimest jaemüügiettevõtet registreerivad kõikide tarbijapakendite nende valdusesse jõudmise, kõik vahepealsed liikumised ja tarbijapakendi nende valdusest lõpliku lahkumise. Seda nõuet on võimalik täita, märgistades ja registreerides koondpakendid, nagu blokid, suurpakendid või kaubaalused, tingimusel et tarbijapakendite liikumise tuvastamine ja jälgimine on endiselt võimalik.

6. Liikmesriigid tagavad, et kõik tubakatoodete tarneahelas tegutsevad juriidilised või füüsilised isikud peavad täielikku ja täpset registrit kõikide vastavate tehingute kohta.

7. Liikmesriigid tagavad, et tubakatoodete tootjad varustavad kõik turustamisahelas osalevad ettevõtjad alates tootjast kuni viimase etapi ettevõtjani enne esimest jaemüügi ettevõtet (sealhulgas importijad, laod ja veoettevõtted) vahenditega, mis võimaldavad ostetud, müüdud, hoiustatud, transporditud või muul viisil käsitletud tubakatoodete registreerimise. Selliste vahenditega peab olema võimalik salvestatud andmeid elektrooniliselt lugeda ja edastada andmepanka vastavalt lõikele 8.

8. Liikmesriigid tagavad, et tubakatoodete tootjad ja importijad sõlmivad andmehalduslepingud sõltumatute kolmandate isikutega, et hallata andmepanka kõigi asjakohaste andmete osas. Andmepank peab asuma füüsiliselt liidu territooriumil. Kolmanda isiku sobivuse (eelkõige sõltumatuse ja tehniliste vahendite poolest) ning andmehalduslepingu kiidab heaks komisjon.

Kolmanda isiku tegevust jälgib välisaudiitor, kelle soovitab ja kellele maksab tasu tubakatootja ning kelle on komisjon heaks kiitnud. Välisaudiitor esitab pädevatele asutustele ja komisjonile aastaaruande, milles hinnatakse eelkõige kõiki juurdepääsuga seotud rikkumisi.

Liikmesriigid tagavad, et andmepanga puhul järgitakse, et liikmesriikide pädevatel asutustel, komisjonil ja sõltumatutel kolmandatel isikutel on andmepangale täielik juurdepääs. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võivad komisjon või liikmesriigid anda tootjatele või importijatele juurdepääsu säilitatud teabele, tingimusel et äriiselt tundlikku teavet kaitsakse nõuetekohaselt kooskõlas asjakohase liidu ja siseriikliku õigusega.

9. Registreeritud andmeid ei tohi ükski tubakatoodete turustamisahelas osalev ettevõtja muuta ega kustutada.

10. Liikmesriigid tagavad, et isikuandmeid töödeldakse ainult kooskõlas direktiivi 95/46/EÜ eeskirjade ja kaitseklauslitega.

11. Komisjon saab rakendusaktidega

a) määrata kindlaks tehnilised standardid käesolevas artiklis ette nähtud tuvastamis- ja jälgimissüsteemi loomiseks ja toimimiseks, sealhulgas kordumatu identifitseerimistunnusega märgistamise, andmete registreerimise, edastamise, töötlemise ja säilitamise ning andmetele juurdepääsu kohta;

b) määrata kindlaks tehnilised standardid, millega tagatakse, et kordumatute identifitseerimistunnuste ja seonduvate funktsioonide täitmiseks kasutatavad süsteemid on kogu liidus omavahel täielikult ühilduvad.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

12. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et määrata kindlaks käesoleva artikli lõikes 8 osutatud andmehalduslepingu põhielemendid, nagu kestus, pikendamise, nõutavad eksporditeadmised või konfidentsiaalsus, sealhulgas nende lepingute korrapärasest jälgimist ja hindamist käsitlevad elemendid.

13. Lõikeid 1–10 kohaldatakse sigarettidele ja isevalmistatavate sigarettide tubakale alates 20. maist 2019 ning muudele tubakatoodetele kui sigarettidele ja isevalmistatavate sigarettide tubakale alates 20. maist 2024.

Artikkel 16

Turvaelement

1. Liikmesriigid nõuavad, et lisaks artiklis 15 nimetatud kordumatule identifitseerimistunnusele on kõikidel turulevivate tubakatoodete tarbijapakenditel võltsimiskindel turvaelement, mis koosneb nähtavatest ja varjatud elementidest. Turvaelement on trükitud või kinnitatud nii, et seda ei ole võimalik eemaldada, kustutada ja mitte mingil viisil varjata või poolitada, sealhulgas maksumärkide ja hinnasiltidega või mõne muu õigusnormidega lubatud elemendiga.

Liikmesriigid, kes nõuavad maksumärke või maksustamise eesmärgil kasutatavaid siseriiklikke identifitseerimismärke, võivad lubada nende kasutamist turvaelemendina, tingimusel et maksumärgid või siseriiklikud identifitseerimismärgid on kooskõlas kõikide käesoleva artikliga nõutavate tehniliste standardite ja funktsioonidega.

2. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks turvaelemendi tehnilised standardid ja selle võimaliku roteerumise ning kohandab neid vastavalt teaduse, turu ja tehnika arengule.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Lõiget 1 kohaldatakse sigarettidele ja isevalmistatavate sigarettide tubakale alates 20. maist 2019 ning muudele tubakatoodetele kui sigarettidele ja isevalmistatavate sigarettide tubakale alates 20. maist 2024.

III PEATÜKK

Suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubakas, tubakatoodete piiriülene kaugmüük ja uued tubakatooted

Artikkel 17

Suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubakas

Liikmesriigid keelavad suukaudseks kasutamiseks mõeldud tubaka turuleviimise, ilma et see piiraks Austria, Soome ja Rootsi ühinemisakti artikli 151 kohaldamist.

Artikkel 18

Tubakatoodete piiriülene kaugmüük

1. Liikmesriigid võivad keelata tubakatoodete piiriülese kaugmüügi tarbijatele. Sellise müügi vältimiseks teevad liikmesriigid koostööd. Tubakatoodete kaugmüügiga tegelevatel jaemüügiettevõtetel ei ole lubatud varustada tarbijaid liikmesriikides, kus selline müük on keelatud. Liikmesriigid, kes sellist müüki ei keela, kohustavad liidus asuvatele tarbijatele suunatud tubakatoodete kaugmüügiga tegeleda kavatsevaid jaemüügiettevõtteid registreerima oma tegevuse liikmesriigis, kus jaemüügiettevõtte asub, ning liikmesriigis, kus asub tegelik või võimalik tarbija. Väljaspool liitu asuvatelt jaemüügiettevõtetelt nõutakse oma tegevuse registreerimist liikmesriigis, kus asub praegune või võimalik tarbija. Kõik kaugmüügiga tegeleda kavatsevad jaemüügiettevõtted esitavad pädevale asutusele registreerimisel vähemalt järgmise teabe:

- a) nimi või ärinimi ja alaline tegevuskoht, kust kõnealuseid tubakatooteid tarnitakse;
- b) tarbijatele direktiivi 98/34/EÜ artikli 1 punktis 2 määratletud infoühiskonna teenuste kaudu tubakatoodete piiriülese kaugmüügi alustamise kuupäev;
- c) sel eesmärgil kasutatavad veebisait või veebisaidid ja kogu kõnealuse veebisaidi tuvastamiseks vajalik teave.

2. Liikmesriigi pädevad asutused tagavad, et tarbijatel on juurdepääs loetelule kõigist nende juures registreeritud jaemüügiettevõtetest. Loetelu kättesaadavaks tehes tagavad liikmesriigid, et direktiivis 95/46/EÜ sätestatud eeskirjade ja kaitseklauslitega seotud nõuded on täidetud. Jaemüügiettevõtted võivad hakata tubakatooteid turule viima piiriülese kaugmüügi käigus alles alates sellest hetkest, kui nad on saanud asjaomaselt pädevalt asutuselt kinnituse registreerimise kohta.

3. Kui seda on vaja kooskõla tagamiseks ja jõustamise hõlbustamiseks, võib sihtliikmesriik nõuda, et jaemüügiettevõtte nimetab füüsilise isiku, kes vastutab tubakatoodete turustamise eest ja samuti selle eest, et tarbijani jõudvad tubakatooted vastavad käesoleva direktiivi kohaselt sihtliikmesriigis vastu võetud siseriiklikele õigusnormidele.

4. Piiriülese kaugmüügiga tegelevad jaemüügiettevõttel peab olema vanusekontrolli mehhanism, millega kontrollida müügi ajal, et ostu sooritav tarbija vastab sihtliikmesriigi siseriikliku õigusega ette nähtud miinimumvanusele. Jaemüüja või vastavalt lõikele 3 määratud füüsiline isik esitavad selle liikmesriigi pädevatele asutustele vanusekontrolli mehhanismi üksikasjade ja toimimisviisi kirjelduse.

5. Jaemüügiettevõtjad töötlevad tarbija isikuandmeid ainult kooskõlas direktiiviga 95/46/EÜ ja neid ei avaldata tubakatoote tootjatele või samasse äriühingute kontserni kuuluvatele äriühingutele ega kolmandatele isikutele. Isikuandmeid ei kasutata ega edastata muul eesmärgil kui ainult tegeliku ostu eesmärgil. Sama nõue kehtib ka siis, kui jaemüügiettevõtte on osa tubakatoote tootja ettevõttest.

Artikkel 19

Uudsetest tubakatoodetest teatamine

1. Liikmesriigid nõuavad, et uudsete tubakatoote tootjad ja importijad teatavad liikmesriikide pädevatele asutustele kõikidest sellistest tubakatoodetest, mida neil on kavas asjaomases liikmesriigis turule viia. Teade tuleb edastada elektrooniliselt kuus kuud enne kavandatavat turuleviimist ja sellele tuleb lisada üksikasjalik asjaomase uudse tubakatoote kirjeldus ja kasutusjuhendid ning artikli 5 kohane teave koostisosade ning eralduvate ainete kohta. Uudsetest tubakatoodetest teatavad tootjad ja importijad esitavad pädevatele asutustele veel järgmise teabe:

- a) kättesaadavad teaduslikud uuringud uudse tubakatoote mürgisuse, sõltuvust tekitava toime ja atraktiivsuse kohta, võttes eldkõige arvesse koostisosi ja eralduvaid aineid;
- b) kättesaadavad uuringud, nende kokkuvõtted ja turu-uuringud eri tarbijarühmade, sealhulgas noorte ja praeguste suitsetajate tarbimiseelistuste kohta;
- c) muu kättesaadav ja asjakohane teave, sealhulgas riski ja kasulikkuse analüüs, eeldatav mõju tubakatoote tarbimisest loobumisele ja tarbimise algustamisele ning prognoosid tarbijate hoiakute kohta.

2. Liikmesriigid nõuavad, et uudsete tubakatoote tootjad ja importijad teatavad nende pädevatele asutustele kogu uue või ajakohastatud teabe uuringute kohta ning muu lõike 1 punktides a–c osutatud teabe. Liikmesriigid võivad uudsete tubakatoote tootjalt või importijalt nõuda lisauuringute tegemist või lisateabe esitamist. Liikmesriigid teevad komisjonile kättesaadavaks kogu käesoleva artikli alusel saadud teabe.

3. Liikmesriigid võivad võtta kasutusele uudsetele tubakatoodetele loa andmise süsteemi. Liikmesriigid võivad sellise loa eest võtta tootjalt ja importijalt proportsionaalset tasu.

4. Turuleviidavad uudsed tubakatooted peavad vastama käesolevas direktiivis kehtestatud nõuetele. Milliseid käesoleva direktiivi sätteid uudsetele tubakatoodetele kohaldatakse, sõltub sellest, kas need tooted kuuluvad suitsuvaba tubakatoote määratluse või suitsetatava tubakatoote määratluse alla.

III JAOTIS

ELEKTROONILISED SIGARETID JA TAIMSED SUTSETATAVAD TOOTED

Artikkel 20

Elektroonilised sigaretid

1. Liikmesriigid tagavad, et elektroonilised sigaretid ja täitepakendid viiakse turule alles juhul, kui need vastavad käesolevale direktiivile ja kõigile muudele asjaomastele liidu õigusaktidele.

Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse ei kuulu elektroonilised sigaretid ja täitepakendid, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2001/83/EÜ kohast loa olemasolu nõuet või direktiivis 93/42/EMÜ sätestatud nõudeid.

2. Elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite tootjad ja importijad teatavad liikmesriigi pädevatele asutustele igast sellisest tootest, mida nad kavatsevad turule tuua. Teade esitatakse elektrooniliselt kuus kuud enne kavandatavat turuletõustumist 20. mail 2016, juba turule viidud elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite puhul esitatakse teade kuue kuu jooksul pärast seda kuupäeva. Uus teade esitatakse toote iga olulise muudatuse kohta.

Sõltuvalt sellest, kas toode on elektrooniline sigaret või täitepakend, sisaldab teade järgmist teavet:

- a) tootja, liidus vastutava juriidilise või füüsilise isiku ja vajaduse korral liitu importija nimi ja kontaktandmed;
- b) tootemarkide ja -liikide kaupa loetelu kõikidest tootes sisalduvatest koostisainetest ning toote kasutamise korral eralduvatest ainetest, samuti nende kogustest;
- c) toksikoloogilised andmed toodete koostisosade ja neist eralduvate ainete, muu hulgas kuumutamisel eralduvate ainete kohta, osutades eelkõige nende sissehingamisest tulenevale mõjule tarbijate tervisele ja võttes muu hulgas arvesse nende sõltuvust tekitavat toimet;
- d) teave nikotiini doseerimise ja omastamise kohta, kui seda tarbitakse tavalistes või mõistlikult prognoositavates tingimustes;
- e) toote koostisosade kirjeldus; sealhulgas vajaduse korral elektroonilise sigareti või täitepakendi avamise ja täitemehhanismi kirjeldus;
- f) tootmisprotsessi, sealhulgas seeriatootmise kirjeldus ja deklaratsioon, et tootmisprotsess tagab käesoleva artikli nõuetele vastavuse;
- g) deklaratsioon, et tootja ja importija kannavad täit vastutust toote kvaliteedi ja ohutuse eest, kui see turule viiakse ja kasutatakse tavalistes või mõistlikult prognoositavates tingimustes.

Kui liikmesriigid leiavad, et esitatud andmed on puudulikud, on neil õigus nõuda asjaomaste andmete täiendamist.

Liikmesriigid võivad esitada teabe kättesaamise, hoidmise, töötlemise ja analüüsimise eest võtta tubakatoodete tootjatelt ja importijatelt proportsionaalset tasu.

3. Liikmesriigid tagavad, et

- a) nikotiini sisaldav vedelik viiakse turule ainult spetsiaalsetes, kõige rohkem 10 ml suurustes täitepakendites, ühekordsetes elektroonilistes sigarettides või ühekordselt kasutatavates kapslites ning et kapslite või mahutite suurus ei ületa 2 ml;
- b) nikotiini sisaldav vedelik ei sisalda nikotiini rohkem kui 20 mg/ml;
- c) nikotiini sisaldav vedelik ei sisalda artikli 7 lõikes 6 loetletud lisaaineid;
- d) nikotiini sisaldava vedeliku tootmiseks kasutatakse ainult väga puhtaid koostisosasid. Muud kui käesoleva artikli lõike 2 teise lõigu punktis b osutatud koostisosad esinevad nikotiini sisaldavas vedelikus ainult mikroogustena, kui nende vältimine tootmise ajal ei ole tehniliselt võimalik;

- e) nikotiini sisaldavas vedelikus kasutatakse ainult neid koostisosasid, mis ei ole inimese tervisele ohtlikud ega kuumutatult ega kuumutamata, välja arvatud nikotiin;
- f) elektroonilised sigaretid eraldavad tavatingimustel kasutamisel nikotiiniannuseid ühtlaselt;
- g) elektroonilised sigaretid ja täitepakendid on lapsekindlad ja võltsimiskindlad, nad on kaitstud purunemise ja lekkimise eest ning on varustatud mehhanismiga, mis hoiab ära täitmise ajal lekkimise.

4. Liikmesriigid nõuavad, et

- a) elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite tarbijapakendid sisaldavad infolehte, milles on esitatud:
 - i) toote kasutamist ja hoiustamist käsitlev teave, sealhulgas viide selle kohta, et toodet ei soovitata kasutada noortel ja mitteduitsetajatel;
 - ii) teave vastunäidustuste kohta;
 - iii) hoiatused konkreetsetele riskirühmadele;
 - iv) teave võimaliku negatiivse mõju kohta;
 - v) teave sõltuvust tekitava toime ja mürgisuse kohta ning
 - vi) tootja või importija ja liidus juriidilise või füüsilise kontaktisiku kontaktandmed;

b) elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite tarbijapakendid ja mis tahes välispakendid

- i) sisaldavad loetelu kõikide tootes sisalduvate koostisosade kohta kaalu kahanevas järjekorras, märget toote nikotiinisalduse ja ühes doosis eralduva koguse kohta, partii numbrit ja soovitusi hoida toodet lastele kättesaamatus kohas;
- ii) piiramata käesoleva punkti alapunkti i kohaldamist, ei sisalda elemente ega tunnuseid, millele on osutatud artiklis 13, välja arvatud artikli 13 lõike 1 punktid a ja c, mis käsitlevad teavet nikotiinisalduse ja maitse- või lõhnaainete kohta, ning
- iii) sisaldavad ühte järgmist terviseohu hoiatust:

„See toode sisaldab nikotiini, mis on kergesti sõltuvust tekitav aine. Ei ole soovitatav kasutamiseks mitteduitsetajatele.”

või

„See toode sisaldab nikotiini, mis on kergesti sõltuvust tekitav aine.”

Liikmesriigid otsustavad, kumba terviseohu hoiatust nad kasutavad;

c) terviseohu hoiatused on kooskõlas artikli 12 lõikes 2 täpsustatud nõuetega.

5. Liikmesriigid tagavad, et

- a) ärilisi teadaandeid, mille eesmärk või otsene või kaudne tulemus on elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite reklaamimine, on keelatud avaldada infoühiskonna teenustes, pressis ja muudes trükistes, välja arvatud trükistes, mis on suunatud ainult elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite kauplemisega tegelevatele isikutele, ning kolmandates riikides trükitud ja avaldatud trükistes, kui kõnealused reklaamid ei ole suunatud peamiselt liidu turule;
- b) ärilised teadaanded raadios, mille eesmärk või otsene või kaudne tulemus on elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite reklaamimine, on keelatud;

- c) keelatud on raadioprogrammidele antav mis tahes vormis avalik või eraviisiline toetus, mille eesmärk või otsene või kaudne tulemus on elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite reklaamimine;
- d) keelatud on mis tahes vormis avalik või eraviisiline toetus mis tahes sündmusele, tegevusele või üksikisikule, mille eesmärk või otsene või kaudne tulemus on elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite reklaamimine ning millega on seotud mitu liikmesriiki või mis toimub mitmes liikmesriigis või millel on muul viisil piiriülene mõju;
- e) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/13/EL⁽¹⁾ kohaldamisalasse kuuluvad audiovisuaalsed ärilised teadaanded on elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite kohta keelatud.

6. Käesoleva direktiivi artiklit 18 kohaldatakse elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite piiriülesele kaugmüügile.

7. Liikmesriigid nõuavad, et elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite tootjad ja importijad esitaksid pädevatele asutustele igal aastal täielikud andmed:

- i) müügimahtude kohta tootemarkide ja liikide kaupa;
- ii) teabe erinevate tarbijarühmade, sealhulgas noorte, mittesuitsetajate ja tavakasutajate põhitüüpide eelistuste kohta;
- iii) kõnealuste toodete müügiviiside kohta ning
- iv) kokkuvõtte mis tahes turu-uuringu kohta eespool osutatud küsimustes ning selle tõlke inglise keelde.

Liikmesriigid jälgivad elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite turu arengut, sealhulgas mis tahes tõendeid selle kohta, et neid tooteid kasutatakse noori ja mittesuitsetajaid suitsetama peibutava vahendina.

8. Liikmesriigid tagavad, et lõike 2 alusel saadud teave tehakse avalikkusele veebisaidil kättesaadavaks. Liikmesriigid võtavad selle teabe avaldamisel nõuetekohaselt arvesse ärisaladuste kaitse vajadust.

Liikmesriigid teevad komisjonile ja teistele liikmesriikidele taotluse korral kättesaadavaks kogu käesoleva artikli alusel saadud teabe. Liikmesriigid ja komisjon tagavad, et ärisaladusi ja muud konfidentsiaalset teavet käsitletakse konfidentsiaalselt.

9. Liikmesriigid nõuavad, et elektrooniliste sigarettide või täitepakendite tootjad, importijad ja levitajad looksid ja säilitaksid süsteemi teabe kogumiseks nende toodete kõikide võimalike kahjulike mõjude kohta inimeste tervisele.

Kui mõni nendest ettevõtjatest peaks leidma või kui tal on põhjust uskuda, et tema valduses olevad elektroonilised sigaretid või täitepakendid, mis on mõeldud turule viimiseks või mis on juba turule viidud, ei ole ohutud või kvaliteetsed või ei ole muul viisil käesoleva direktiiviga kooskõlas, peab asjaomane ettevõtja viivitamatult võtma vajalikud parandusmeetmed asjaomase toote käesoleva direktiiviga vastavusse viimiseks, vajaduse korral selle kõrvaldama või tagasi võtma. Sellisel juhul peab ettevõtja viivitamatult teavitama ka nende liikmesriikide turujärelevalveasutusi, kus asjaomane toode on kättesaadavaks tehtud või kus see plaanitakse kättesaadavaks teha, andes üksikasjalikku teavet eelkõige inimeste tervise ja ohutusega seotud riskide ning mis tahes võetud parandusmeetme ja selle tulemuste kohta.

Liikmesriigid võivad ettevõtjalt nõuda ka lisateabe esitamist, näiteks ohutuse ja kvaliteediga seonduvate aspektide ning elektrooniliste sigarettide või täitepakendite mis tahes kahjuliku mõju kohta.

10. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande täidetavate elektrooniliste sigarettide kasutamisega seoses rahvatervist ohustavate võimalike riskide kohta 20. maiks 2016 ning asjakohasel juhul ka hiljem.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2010. aasta direktiiv 2010/13/EL audiovisuaalmeedia teenuste osutamist käsitlevate liikmesriikide teatavate õigus- ja haldusnormide koordineerimise kohta (audiovisuaalmeedia teenuste direktiiv) (ELT L 95, 15.4.2010, lk 1).

11. Kui käesoleva artikli nõuetele vastavate elektrooniliste sigarettide või täitepakendite puhul on pädev asutus kindel või kui tal on põhjendatult alust arvata, et konkreetne elektrooniline sigaret või täitepakend või elektrooniliste sigarettide või täitepakendite tüüp võib kujutada endast tõsist ohtu inimeste tervisele, võib ta võtta asjakohaseid ajutisi meetmeid ning teatab viivitamata komisjonile ja teiste liikmesriikide pädevatele asutustele võetud meetmetest ning edastab neile mis tahes lisaandmed. Komisjon määrab võimalikult kiiresti pärast sellise teabe saamist kindlaks, kas asjaomane ajutine meede on põhjendatud. Komisjon teavitab oma otsusest asjaomast liikmesriiki, et viimane saaks tagada asjakohaste järelmeetmete võtmise.

Kui käesoleva lõike esimese lõigu kohaldamisel on konkreetse elektroonilise sigareti või täitepakendi või elektrooniliste sigarettide või täitepakendite tüübi turule lubamine põhjendatult keelatud vähemalt kolmes liikmesriigis, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et laiendada seda keeldu kõikidele liikmesriikidele, kui selline laiendamine on põhjendatud ja proportsionaalne.

12. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada käesoleva artikli lõike 4 punktis b sätestatud terviseohu hoiatuse sõnastust. Terviseohu hoiatuse kohandamisel tagab komisjon, et see on faktipõhine.

13. Komisjon kehtestab rakendusaktidega lõike 2 kohase ühise teatamise vormi ja lõike 3 punktis g ettenähtud täitemehhanismi tehnilised standardid.

Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 21

Taimsed suitsetatavad tooted

1. Taimse suitsetatava toote igale tarbijapakendile ja igale välispakendile kantakse järgmine terviseohu hoiatus:

„Selle toote suitsetamine kahjustab sinu tervist.”

2. Terviseohu hoiatus trükitakse tarbijapakendi ja iga välispakendi eesmisele ja tagumisele välispinnale.

3. Terviseohu hoiatus vastab artikli 9 lõikes 4 sätestatud nõuetele. See katab 30 % tarbijapakendi ja iga välispakendi vastavast pinnast. Seda proportsiooni suurendatakse 32 %ni liikmesriikide puhul, kus on kaks ametlikku keelt, ja 35 %ni liikmesriikide puhul, kus on rohkem kui kaks ametlikku keelt.

4. Taimsete suitsetatavate toodete tarbijapakenditele ja mis tahes välispakendile ei kanta artikli 13 lõike 1 punktides a, b ja d osutatud elemente või tunnuseid ega väiteid selle kohta, et toode ei sisalda lisaaineid või maitse- ja lõhnaaineid.

Artikkel 22

Suitsetamiseks mõeldud taimsete toodete koostisosadest teatamine

1. Liikmesriigid nõuavad, et suitsetamiseks mõeldud taimsete toodete tootjad ja importijad esitaksid nende pädevatele asutustele tootemarkide ja tüüpide kaupa loetelu kõnealuste toodete valmistamisel kasutatud koostisosade ja nende koguste kohta. Tootjad või importijad teatavad asjaomase liikmesriigi pädevatele asutustele, kui toote koostist on muudetud nii, et see muudab käesoleva artikli kohaselt esitatud teavet. Käesoleva artikliga nõutav teave esitatakse enne uue või muudetud suitsetamiseks mõeldud taimse toote turuleviimist.

2. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas lõikega 1 esitatud teave tehakse veebisaidil kättesaadavaks. Liikmesriigid võtavad sellise teabe avaldamisel nõuetekohaselt arvesse ärisaladuse kaitsmise vajadust. Ettevõtjad määratlevad täpselt, millist teavet nad peavad ärisaladuseks.

IV JAOTIS

LÕPPSÄTTED

Artikkel 23

Koostöö ja jõustamine

1. Liikmesriigid tagavad, et tubaka- ja seonduvate toodete tootjad ja importijad esitavad komisjonile ja liikmesriikide pädevatele asutustele käesoleva direktiivi kohaselt nõutud täieliku ja õige teabe käesolevas direktiivis ettenähtud tähtjaks. Kohustus esitada nõutav teave lasub peamiselt tootjal, kui tootja on asutatud liidus. Kohustus esitada nõutav teave lasub peamiselt importijal, kui tootja on asutatud liidust väljaspool ja importija on asutatud liidus. Kohustus esitada nõutav teave lasub nii importijal kui ka tootjal, kui mõlemad on asutatud liidust väljaspool.

2. Liikmesriigid tagavad, et turule ei viida tubaka- ja seonduvaid tooteid, mis ei ole kooskõlas käesoleva direktiiviga, sealhulgas selle rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktidega. Liikmesriigid tagavad, et tubaka- ja seonduvat toodet ei viida turule, kui ei ole täidetud käesolevas direktiivis sätestatud teatamiskohustusi.

3. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastu võetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende karistuste täitmine. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Kõik tahtlike rikkumiste suhtes kohaldada võidavad rahalised halduskaristused võivad olla sellised, mis kõrvaldavad rikkumisega taotletud majandusliku eelise.

4. Liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd omavahel ja komisjoniga, et tagada käesoleva direktiivi asjakohane kohaldamine ja täitmine, ning edastavad üksteisele kogu vajaliku teabe käesoleva direktiivi ühetaoliseks kohaldamiseks.

Artikkel 24

Vaba liikumine

1. Liikmesriigid ei või käesoleva direktiiviga reguleeritud aspektidega seotud kaalutlustel ning tingimusel, et käesoleva artikli lõigetest 2 ja 3 ei tulene teisiti, keelata või piirata selliste tubaka- või seonduvate toodete turule viimist, mis on kooskõlas käesoleva direktiiviga.

2. Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriigi õigust säilitada või kehtestada lisanõuded, mis on kohaldatavad kõikide tema turule viidavate toodete suhtes seoses tubakatoodete pakendite standardimisega, kui see on rahvatervise seisukohast põhjendatud, võttes arvesse käesoleva direktiiviga saavutatud inimeste tervise kaitse kõrget taset. Sellised meetmed peavad olema proportsionaalsed ega tohi olla suvalise diskrimineerimise vahendid või liikmesriikidevahelise kaubanduse varjatud piirangud. Nendest meetmetest tuleb komisjonile teatada ja põhjendada nende säilitamist või kehtestamist.

3. Liikmesriik võib samuti keelustada teatava tubaka- või seonduvate toodete kategooria, kui selline vajadus tuleneb liikmesriigi eripärasest ja need sätted on rahvatervise kaitse vajadusest lähtuvalt põhjendatud, võttes arvesse käesoleva direktiiviga saavutatud inimeste tervise kaitse kõrget taset. Sellistest siseriiklikest õigusnormidest tuleb komisjonile teatada ja esitada põhjendused nende kehtestamiseks. Komisjonil on alates käesoleva lõike kohase teate saamisest aega kuus kuud siseriiklikud õigusnormid heaks kiita või tagasi lükata, olles käesoleva direktiiviga saavutatud inimeste tervise kaitse kõrget taset arvesse võttes kindlaks teinud, kas õigusnormid on põhjendatud, vajalikud ja nende eesmärgiga proportsionaalsed ega ole suvalise diskrimineerimise vahendid või liikmesriikidevahelise kaubanduse varjatud piirangud. Kui komisjon ei ole kuue kuu jooksul otsust teinud, loetakse siseriiklikud õigusnormid vastuvõetuks.

*Artikkel 25***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetluse teel, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul, kui komitee eesistuja nii otsustab või kui lihtenamus komitee liikmetest seda taotleb.
4. Kui komitee oma arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ning kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

*Artikkel 26***Pädevad asutused**

Kolme kuu jooksul pärast 20. maid 2016 määravad liikmesriigid pädevad asutused, kes vastutavad käesolevas direktiivis sätestatud kohustuste rakendamise ja täitmise eest. Liikmesriigid teatavad määratud asutuste nimed viivitamata komisjonile. Komisjon avaldab selle teabe *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 27***Delegeerimine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 3 lõigetes 2 ja 4, artikli 4 lõigetes 3 ja 5, artikli 7 lõigetes 5, 11 ja 12, artikli 9 lõikes 5, artikli 10 lõikes 3, artikli 11 lõikes 6, artikli 12 lõikes 3, artikli 15 lõikes 12, artikli 20 lõigetes 11 ja 12 osutatud volitus 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. Volituste 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 artikli 3 lõigetes 2 ja 4, artikli 4 lõigetes 3 ja 5, artikli 7 lõigetes 5, 11 ja 12, artikli 9 lõikes 5, artikli 10 lõikes 3, artikli 11 lõikes 6, artikli 12 lõikes 3, artikli 15 lõikes 12, artikli 20 lõigetes 11 ja 12 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 3 lõigete 2 ja 4, artikli 4 lõigete 3 ja 5, artikli 7 lõigete 5, 11 ja 12, artikli 9 lõike 5, artikli 10 lõike 3, artikli 11 lõike 6, artikli 12 lõike 3, artikli 15 lõike 12 ning artikli 20 lõigete 11 ja 12 alusel vastu võetud delegeeritud 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 selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

*Artikkel 28***Aruanne**

1. Hiljemalt viis aastat pärast 20. maid 2016 ja seejärel vastavalt vajadusele esitab komisjon Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

Aruande koostamisel abistavad komisjoni teaduse ja tehnika valdkonna eksperdid, et kogu vajalik teave oleks nende käsutuses.

2. Aruandes toob komisjon eelkõige esile direktiivi elemendid, mida tuleks läbi vaadata või kohandada seoses teaduse ja tehnika arenguga, sealhulgas tubaka- ja seonduvaid tooteid käsitlevate rahvusvaheliselt kokku lepitud eeskirjade ja standardite arenguga. Komisjon pöörab erilist tähelepanu järgmisele:

- a) kogemused, mis on saadud seoses käesoleva direktiiviga hõlmamata pakendi pindade kujundusega, võttes arvesse liikmesriikides ja rahvusvahelisel tasandil ning õigus-, majandus- ja teadusvaldkonnas toimunud arengut;
- b) uudsete tubakatoodete turu areng, võttes muu hulgas arvesse artikli 19 kohaselt saadud teateid;
- c) turu areng, mille tõttu on olukord oluliselt muutunud;
- d) tubakatoodete koostisosade reguleerimise Euroopa süsteemi teostatavus, kasu ja võimalik mõju, sealhulgas liidu tasandil nende koostisosade nimekirja koostamine, mida võib tubakatoodetes kasutada, mis võivad nendes esineda või mida võib neile lisada, võttes muu hulgas arvesse artiklite 5 ja 6 alusel kogutud teavet;
- e) alla 7,5 millimeetrise läbimõõduga sigarettide turu areng ja tarbijate arusaam nende kahjulikkusest, samuti selliste sigarettide eksitavast iseloomust;
- f) artiklite 5 ja 6 alusel kogutavat tubakatoodete koostisosi ja eralduvaid aineid käsitlevat teavet sisaldava liidu andmebaasi teostatavus, kasu ja võimalik mõju;
- g) elektrooniliste sigarettide ja täitepakendite turu areng, sealhulgas artikli 20 alusel kogutud teave, mis muu hulgas käsitleb noorte ja mittesuitsetajate selliste toodete tarbima hakkamist, tubakatoodete tarbimisest loobumise jõupingutustele avalduvat mõju ning liikmesriikide võetavaid meetmeid maitse- ja lõhnaainetega seoses;
- h) turu areng ja tarbijate eelistused vesipiibutubaka osas, keskendudes eelkõige selle maitse- ja lõhnaainetele.

Liikmesriigid abistavad komisjoni hindamise korraldamise ja aruande koostamise juures ning esitavad kogu kättesaadava teabe.

3. Kõnealusele aruandele järgnevad ettepanekud käesoleva direktiivi muudatuste kohta, mida komisjon peab vajalikuks, et kohandada käesolevat direktiivi vastavalt tubaka- ja seonduvate toodete valdkonna arengule ja et teha seda ulatuses, mis on vajalik siseturu tõrgeteta toimimiseks ning teaduslikel faktidel põhineva arengu ja rahvusvaheliselt kokku lepitud tubaka- ja seonduvate toodete standardite arengu arvessevõtmiseks.

*Artikkel 29***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 20. maiks 2016. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile

Liikmesriigid kohaldavad kõnealuseid meetmeid alates 20. maist 2016, ilma et see piiraks artikli 7 lõike 14, artikli 10 lõike 1 punkti e, artikli 15 lõike 13 ja artikli 16 lõike 3 kohaldamist.

2. Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Liikmesriigid otsustavad sellise viitamise viisi ja kõnealuse märkuse sõnastust käsitlevad üksikasjad.

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

Artikkel 30

Üleminekusäte

Liikmesriigid võivad lubada turule viia järgmisi tooteid, mis ei ole kooskõlas käesoleva direktiiviga, kuni 20. maini 2017:

- a) tubakatooted, mis on toodetud või vabasse ringlusse lastud ja märgistatud kooskõlas direktiiviga 2001/37/EÜ enne 20. maid 2016;
- b) elektroonilised sigaretid ja täitepakendid, mis on toodetud või vabasse ringlusse lastud enne 20. novembrit 2016;
- c) taimsed suitsetatavad tooted, mis on toodetud või vabasse ringlusse lastud enne 20. maid 2016.

Artikkel 31

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 2001/37/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 20. maist 2016, ilma et see mõjutaks liikmesriikide kohustusi, mis on seotud selle direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtaegadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja loetakse vastavalt käesoleva direktiivi III lisa vastavustabelile.

Artikkel 32

Jõustumine

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

Artikkel 33

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
D. KOURKOULAS

I LISA

TEKSTHOIATUSTE LOETELU

(millele on osutatud artiklis 10 ja artikli 11 lõikes 1)

- 1) Suitsetamine põhjustab igast kümnest kopsuvähijuhtumist üheksa.
 - 2) Suitsetamine põhjustab suu- ja kurguvähki.
 - 3) Suitsetamine rikub kopsu.
 - 4) Suitsetamine põhjustab südamerabandust.
 - 5) Suitsetamine põhjustab ajurabandust ja invaliidsust.
 - 6) Suitsetamine ummistab veresooni.
 - 7) Suitsetamine suurendab nägemise kaotuse riski.
 - 8) Suitsetamine kahjustab hambaid ja igemeid.
 - 9) Suitsetamine võib tappa su lapse juba emaülas.
 - 10) Suitsetades kahjustad sa oma lapsi, pereliikmeid ja sõpru.
 - 11) Suitsetajate lastest saavad suurema tõenäosusega ka suitsetajad.
 - 12) Loobu juba täna – jää ellu oma lähedaste heaks.
 - 13) Suitsetamine vähendab viljakust.
 - 14) Suitsetamine suurendab impotentsusriski.
-

II LISA

PILDIKOGU

(MILLELE ON OSUTATUD ARTIKLI 10 LÕIKES 1)**[Selle koostab komisjon artikli 10 lõike 3 punkti b kohaselt.]**

III LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 2001/37/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikli 3 lõige 1	Artikli 3 lõige 1
Artikli 3 lõiked 2 ja 3	—
Artikli 4 lõige 1	Artikli 4 lõige 1
Artikli 4 lõige 2	Artikli 4 lõige 2
Artikli 4 lõiked 3–5	—
Artikli 5 lõige 1	—
Artikli 5 lõike 2 punkt a	Artikli 9 lõige 1
Artikli 5 lõike 2 punkt b	Artikli 10 lõike 1 punkt a ja artikli 10 lõige 2, artikli 11 lõige 1
Artikli 5 lõige 3	Artikli 10 lõige 1
Artikli 5 lõige 4	Artikkel 12
Artikli 5 lõike 5 esimene lõik	Artikli 9 lõike 3 viies lõik, artikli 11 lõiked 2 ja 3, artikli 12 lõike 2 punkt b
Artikli 5 lõike 5 teine lõik	Artikli 11 lõige 4
Artikli 5 lõike 6 punkt a	Artikli 9 lõike 4 punkt a
Artikli 5 lõike 6 punkt b	—
Artikli 5 lõike 6 punkt c	Artikli 9 lõike 4 punkt b
Artikli 5 lõike 6 punkt d	Artikli 8 lõige 6 ja artikli 11 lõike 5 teine lõik
Artikli 5 lõike 6 punkt e	Artikli 8 lõige 1
Artikli 5 lõige 7	Artikli 8 lõiked 3 ja 4
Artikli 5 lõige 8	—

Direktiiv 2001/37/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 5 lõike 9 esimene lõik	Artikli 15 lõiked 1 ja 2
Artikli 5 lõike 9 teine lõik	Artikli 15 lõige 11
Artikli 6 lõike 1 esimene lõik	Artikli 5 lõike 1 esimene lõik
Artikli 6 lõike 1 teine lõik	Artikli 5 lõiked 2 ja 3
Artikli 6 lõike 1 kolmas lõik	—
Artikli 6 lõige 2	Artikli 5 lõige 4
Artikli 6 lõiked 3 ja 4	—
Artikkel 7	Artikli 13 lõike 1 punkt b
Artikkel 8	Artikkel 17
Artikli 9 lõige 1	Artikli 4 lõige 3
Artikli 9 lõige 2	Artikli 10 lõige 2 ja lõike 3 punkt a
Artikli 9 lõige 3	Artikli 16 lõige 2
Artikli 10 lõige 1	Artikli 25 lõige 1
Artikli 10 lõiked 2 ja 3	Artikli 25 lõige 2
Artikli 11 esimene ja teine lõik	Artikli 28 lõike 1 esimene ja teine lõik
Artikli 11 kolmas lõik	Artikli 28 lõike 2 esimene lõik
Artikli 11 neljas lõik	Artikli 28 lõige 3
Artikkel 12	—
Artikli 13 lõige 1	Artikli 24 lõige 1
Artikli 13 lõige 2	Artikli 24 lõige 2
Artikli 13 lõige 3	
Artikli 14 lõike 1 esimene lõik	Artikli 29 lõike 1 esimene lõik

Direktiiv 2001/37/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 14 lõike 1 teine lõik	Artikli 29 lõige 2
Artikli 14 lõiked 2 ja 3	Artikli 30 punkt a
Artikli 14 lõige 4	Artikli 29 lõige 3
Artikkel 15	Artikkel 31
Artikkel 16	Artikkel 32
Artikkel 17	Artikkel 33
I lisa („Lisahoiatuste loetelu”)	I lisa („Teksthoiatuste loetelu”)
II lisa („Kehtetuks tunnistatud direktiivide ülevõtmis- ja kohaldamistähtajad”)	—
III lisa („Vastavustabel”)	III lisa („Vastavustabel”)

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/42/EL,

3. aprill 2014,

kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise kohta Euroopa Liidus

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 82 lõiget 2 ja artikli 83 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Piiriülese organiseeritud kuritegevuse, sh maffiaga sarnaneva kuritegeliku ühenduse põhiajend on rahaline kasu. Seetõttu tuleks pädevatele asutusele anda vahendid kriminaaltulu jälitamiseks ning arestimiseks, haldamiseks ja konfiskeerimiseks. Tõhus organiseeritud kuritegevuse tõkestamine ja organiseeritud kuritegevuse vastu võitlemine tuleks aga saavutada kriminaaltulu neutraliseerimisega, mida teatavatel juhtudel tuleks laiendada ka igasugusele kuritegeliku tegevuse tulemusel saadud varale.
- (2) Organiseeritud kuritegelikud rühmitused tegutsevad riigipiire tunnistamata ning omandavad üha sagedamini vara teistes liikmesriikides kui see, kus nad baseeruvad, ja kolmandates riikides. Järjest suureneb vajadus teha tõhusat rahvusvahelist koostööd vara sissenõudmise ja vastastikuse õigusabi valdkonnas.
- (3) Organiseeritud kuritegevuse vastu võitlemisel on üks kõige tulemuslikum vahend karmide õiguslike tagajärgede sätestamine selliste kuritegude toimepanemise eest ning kuriteovahendite ja kriminaaltulu tõhus kindlakstegemine, arestimine ja konfiskeerimine.
- (4) Kuigi olemasolevad statistilised andmed on piiratud, on sissenõutud kriminaaltulu summad liidus hinnangulise kriminaaltuluga võrreldes liiga väikesed. Uuringute kohaselt kasutatakse konfiskeerimismenetlusi ikka veel vähe, kuigi neid reguleeritakse nii liidu kui ka siseriikliku õigusega.
- (5) Miinimumeeskirjade vastuvõtmisega ühtlustatakse arestimist ja konfiskeerimist käsitlevaid liikmesriikide õigusnorme, suurendades seeläbi vastastikust usaldust ja tõhustades piiriülest koostööd.

⁽¹⁾ ELT C 299, 4.10.2012, lk 128.

⁽²⁾ ELT C 391, 18.12.2012, lk 134.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 25. veebruari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 14. märtsi 2014. aasta otsus.

- (6) Stockholmi programmis ning justiits- ja siseküsimuste nõukogu 2010. aasta juuni järelustes kriminaaltulu konfiskeerimise ja jälitamise kohta on rõhutatud kuritegeliku vara tõhusama kindlakstegemise, konfiskeerimise ja taaskasutamise tähtsust.
- (7) Kehtiva liidu õigusraamistiku vara arestimiseks koos valduse ülevõtmisega või ilma sellela ja vara konfiskeerimiseks moodustavad ühismeede 98/699/JSK,⁽¹⁾ nõukogu raamotsus 2001/500/JSK,⁽²⁾ nõukogu raamotsus 2003/577/JSK,⁽³⁾ nõukogu raamotsus 2005/212/JSK⁽⁴⁾ ning nõukogu raamotsus 2006/783/JSK⁽⁵⁾.
- (8) Raamotsuste 2003/577/JSK, 2005/212/JSK ja 2006/783/JSK rakendamist käsitlevate komisjoni aruannete kohaselt ei ole laiendatud konfiskeerimise ning arestimis- ja konfiskeerimisotsuste vastastikuse tunnustamise praegune kord täielikult toimiv. Konfiskeerimine takerdub liikmesriikide õiguse erinevuste tõttu.
- (9) Käesoleva direktiivi eesmärk on muuta ja laiendada raamotsuste 2001/500/JSK ja 2005/212/JSK sätteid. Nimetatud raamotsused tuleks osaliselt asendada nende liikmesriikide suhtes, kellele käesolev direktiiv on siduv.
- (10) Liikmesriik võib kriminaalasjas algatada konfiskeerimismenetluse mis tahes pädevas kohtus.
- (11) Praegust kriminaaltulu mõistet on vaja täpsustada nii, et see hõlmaks nii otseselt kuritegelikul teel saadud tulu kui ka igasuguse kaudse kasu, sh otsese tulu kõik hilisemad taasinvesteeringud või muundused. Seega võib tulu hõlmata igasugust vara, sealhulgas vara, mis on osaliselt või täielikult muundatud või teisendatud teiseks varaks, ja vara, mis on segunenud seaduslikest allikatest saadud varaga, kuni segunenud tulu hinnatud väärtuses. Tulu võib samuti hõlmata sissetulekut või muud kasu, mis on saadud kriminaaltulust või varast, milleks selline tulu on muundatud, teisendatud või millega selline tulu on segunenud.
- (12) Käesolevas direktiivis kasutatakse arestitava ja konfiskeeritava vara laia mõistet. Kõnealune mõiste hõlmab sellise vara omandiõigust või muid selle varaga seotud õigusi tõendavaid juriidilisi dokumente või instrumente. Sellised dokumendid või instrumentid võivad olla näiteks finantsinstrumentid või dokumendid, mis võivad olla aluseks võlausaldajate nõuetele ja mis võivad tavaliselt olla selle isiku omanduses, keda asjakohane menetlus puudutab. Käesolev direktiiv ei piira vara omandiõigust või muid varaga seotud õigusi tõendavate juriidiliste dokumentide või instrumentide hoidmist käsitlevate kehtivate riiklike menetluste kohaldamist pädevate riiklike asutuste või avalik-õiguslike organite poolt vastavalt siseriiklikule õigusele.
- (13) Arestimine ja konfiskeerimine on käesolevas direktiivis iseseisvad mõisted, mis ei peaks takistama liikmesriigil käesoleva direktiivi rakendamist vahenditega, mida liikmesriigi õiguse kohaselt peetakse karistusteks või muudeks meetmeteks.

⁽¹⁾ 3. detsembri 1998. aasta ühismeede 98/699/JSK, mille nõukogu on vastu võtnud Euroopa Liidu lepingu artikli K.3 alusel ja mis käsitleb rahapesu ning kuriteovahendite ja kuritegelikul teel saadud tulu kindlakstegemist, uurimist, blokeerimist, arestimist ja konfiskeerimist (EÜT L 333, 9.12.1998, lk 1).

⁽²⁾ Nõukogu 26. juuni 2001. aasta raamotsus 2001/500/JSK, milles käsitletakse rahapesu ning kuriteovahendite ja kuritegelikul teel saadud tulu kindlakstegemist, uurimist, blokeerimist, arestimist ja konfiskeerimist (EÜT L 182, 5.7.2001, lk 1).

⁽³⁾ Nõukogu 22. juuli 2003. aasta raamotsus 2003/577/JSK vara või tõendite arestimise otsuste täitmise kohta Euroopa Liidus (ELT L 196, 2.8.2003, lk 45).

⁽⁴⁾ Nõukogu 24. veebruari 2005. aasta raamotsus 2005/212/JSK, mis käsitleb kuritegevusega seotud tulu, kuriteovahendite ja omandi konfiskeerimist (ELT L 68, 15.3.2005, lk 49).

⁽⁵⁾ Nõukogu 6. oktoobri 2006. aasta raamotsus 2006/783/JSK konfiskeerimisotsuste suhtes vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta (ELT L 328, 24.11.2006, lk 59).

- (14) Kuriteovahendite ja kriminaaltulu konfiskeerimisel lõpliku kohtuotsuse põhjal ja nendega võrdse väärtusega vara konfiskeerimisel tuleks kasutada käesoleva direktiiviga hõlmatud kuritegude laiemat mõistet. Vastavalt raamotsusele 2001/500/JSK on liikmesriigid kohustatud võimaldama kuriteovahendite ja kriminaaltulu konfiskeerimist pärast lõplikku süüdimõistmist ning nendega võrdse väärtusega vara konfiskeerimist. Need kohustused tuleks säilitada käesoleva direktiiviga reguleerimata kuritegude suhtes ning käesolevas direktiivis kasutatud tulu mõistet tuleks käsitleda sarnaselt sellega, mida kasutatakse käesoleva direktiiviga hõlmamata kuritegude puhul. Liikmesriikidel on õigus ette näha kriminaaltuluga võrdse väärtusega vara konfiskeerimine otsesest konfiskeerimist täiendava meetmena või selle alternatiivina, nagu on asjakohane vastavalt siseriiklikule õigusele.
- (15) Kui kuriteo eest süüdimõistvast lõplikust otsusest ei tulene teisiti, peaks olema võimalik konfiskeerida kuriteovahendeid ja kriminaaltulu või vara, mille väärtus vastab selliste vahendite või tulu väärtusele. Selline lõplik süüdimõistev otsus võib olla ka tagaseljamenetluse tulemus. Kui konfiskeerimine ei ole lõpliku süüdimõistva otsuse alusel võimalik, peaks teatavate tingimuste puhul olema siiski võimalik kuriteovahendeid ja tulu konfiskeerida, vähemalt kahtlustatava või süüdistatava haiguse või menetlusest kõrvalehoidumise korral. Kõnealused eeskirjad loetakse täidetuks, kui liikmesriigis on võimalik toimetada tagaseljamenetlust haiguse või menetlusest kõrvalehoidumise korral. Kahtlustatava või süüdistatava menetlusest kõrvalehoidumise korral peaks liikmesriik võtma kõik mõistlikud meetmed ja ta võib nõuda, et asjaomane isik kaasataks konfiskeerimisemenetlusse või et teda teavitataks sellest.
- (16) Käesoleva direktiivi kohaldamisel käsitatakse haigust kui kahtlustatava või süüdistatava võimetust võtta osa kriminaalmenetlusest pika aja jooksul, mistõttu ei saa menetlus normaalsel viisil jätkuda. Kahtlustatavatel ja süüdistatavatel võib nõuda haiguse tõendamist, näiteks arstitõendiga, mida kohtul peaks olema võimalik jätta arvesse võtmata, kui ta leiab, et see tõendus ei ole piisav. Ei tohiks piirata isiku õigust olla menetluses esindatud advokaadi poolt.
- (17) Käesoleva direktiivi rakendamisel seoses sellise vara konfiskeerimisega, mille väärtus vastab kuriteovahendite väärtusele, võiksid asjakohased sätted olla kohaldatavad, kui asja faktilisi asjaolusid silmas pidades on selline meede proportsionaalne, võttes arvesse eelkõige asjaomaste kuriteovahendite väärtust. Liikmesriik võib samuti võtta arvesse seda, kas ja millises ulatuses süüdimõistetu on vastutav kuriteovahendite konfiskeerimise võimatuse muutmise eest.
- (18) Käesoleva direktiivi rakendamisel võib liikmesriik ette näha, et erakorralistel juhtudel ei tuleks konfiskeerimisotsust teha, kui see vastavalt siseriiklikule õigusele oleks mõjutatud isiku suhtes põhjendamatult karm, tuginedes konkreetse juhtumi asjaoludele, mis peaksid olema määravad. Liikmesriik peaks kasutama seda võimalust rangelt piiratud juhtudel ning lubama konfiskeerimist mitte rakendada üksnes sellistel juhtudel, kui konfiskeerimine paneks asjaomase isiku väga raskesse olukorda toimetulemise mõttes.
- (19) Kuritegelike rühmituste kriminaalne tegevus hõlmab paljusid valdkondi. Selleks et organiseeritud kuritegevuse vastu tõhusalt võidelda, võib teatavates olukordades olla asjakohane, et süüdimõistva kohtuotsuse järel ei konfiskeerita mitte üksnes konkreetse kuriteoga seotud vara, vaid ka muu vara, mille puhul kohus leiab, et tegemist on muudest kuritegudest saadud tuluga. Seda põhimõtet nimetatakse laiendatud konfiskeerimiseks. Raamotsusega 2005/212/JSK on ette nähtud kolmed miinimumnõuded, mille hulgas liikmesriigid võivad valida, et kohaldada laiendatud konfiskeerimist. See tähendab, et liikmesriigid on kõnealuse raamotsuse ülevõtmisel valinud erinevad võimalused, nii et eri riikide õiguses käsitatakse laiendatud konfiskeerimist erinevalt. Selline erinevus takistab piiriülest koostööd konfiskeerimisel. Seepärast on vaja laiendatud konfiskeerimise sätteid täiendavalt ühtlustada, kehtestades ühtse miinimumstandardi.
- (20) Kui liikmesriik teeb kindlaks, kas kuritegu võib tuua majanduslikku kasu, võib ta võtta arvesse kuriteo toimepanemise meetodit, näiteks seda, kas kuritegu pandi toime organiseeritud kuritegevuse raames või kavatsusega saada kuritegevusest regulaarset tulu. See ei tohiks siiski üldiselt piirata võimalust kasutada laiendatud konfiskeerimist.

- (21) Laiendatud konfiskeerimine peaks olema võimalik juhul, kui kohus on veendunud, et asjaomane vara on saadud kuriteo tulemusena. See ei tähenda, et tuleb kindlaks teha, et asjaomane vara on saadud kuriteo abil. Liikmesriik võib näiteks ette näha, et on piisav, kui kohus teeb otsuse tõenäosust kaaludes või on võimalik mõistlikult oletada, et on märkimisväärselt tõenäolisem, et asjaomane vara on saadud kuriteo ja mitte muu tegevuse tulemusena. Sellega seoses peab kohus kaaluma kohtuasja konkreetseid asjaolusid, sealhulgas fakte ja olemasolevaid tõendeid, mille alusel võib teha laiendatud konfiskeerimise otsuse. Asjaolu, et isiku vara ei ole proportsionaalne tema seadusliku sissetulekuga, võib olla üheks asjaoluks, mille alusel kohus võib järeldada, et kõnealune vara on saadud kuriteo tulemusena. Liikmesriik võib samuti määrata teatava ajavahemiku, mille jooksul võib vara pidada kuriteo tulemusena saadud varaks.
- (22) Käesolevas direktiivis kehtestatakse miinimumeeskirjad. See ei takista liikmesriikidel kehtestada siseriiklikus õiguses ulatuslikumaid volitusi, muu hulgas näiteks seoses tõendeid käsitlevate eeskirjadega.
- (23) Käesolevat direktiivi kohaldatakse selles loetletud õigusaktide reguleerimisalasse kuuluvate kuritegude suhtes. Liikmesriigid peaksid nimetatud õigusaktide reguleerimisala piires kohaldama laiendatud konfiskeerimist vähemalt teatavate kuritegude puhul, mis on määratletud käesolevas direktiivis.
- (24) Tava, et kahtlustatav või süüdistatav annab vara konfiskeerimise vältimiseks üle asjast teadlikule kolmandale isikule, on üldlevinud ja muutub järjest laialdasemaks. Kehtiv liidu õigusraamistik ei sisalda siduvaid eeskirju kolmandatele isikutele üle antud vara konfiskeerimise kohta. Seetõttu on üha enam vajalik võimaldada kolmandatele isikutele üle antud või kolmandate isikute omandatud vara konfiskeerimist. Omandamine kolmanda isiku poolt on leidnud näiteks aset olukordades, kus kolmas isik on omandanud kahtlustatavalt või süüdistatavalt vara otseselt või kaudselt, näiteks vahendaja kaudu, sealhulgas juhul, kui kuritegu sooritati tema nimel või tema kasuks, ning kui süüdistataval ei ole vara, mida saab konfiskeerida. Selline konfiskeerimine peaks olema võimalik vähemalt juhtudel, kui kolmas isik teadis või oleks pidanud konkreetsetest faktilistest asjaoludest (sealhulgas sellest, et üleandmine toimus tasuta või turuhinnast oluliselt väiksema summa eest) lähtudes teadma, et vara üleandmise või omandamise eesmärk oli vältida konfiskeerimist. Kolmandalt isikult konfiskeerimist käsitlevaid eeskirju tuleks kohaldada nii füüsiliste kui ka juriidiliste isikute suhtes. Mingil juhul ei tohiks piirata heausksete kolmandate isikute õigusi.
- (25) Liikmesriikidel on õigus määratleda konfiskeerimine kolmandalt isikult otsest konfiskeerimist täiendava meetmena või selle alternatiivina, nagu on asjakohane vastavalt siseriiklikule õigusele.
- (26) Konfiskeerimine viib vara lõpliku äravõtmiseni. Vara säilitamine võib olla siiski konfiskeerimise eeltingimuseks ja vajalik konfiskeerimisotsuse täitmise seisukohast. Vara säilitatakse arestimise teel. Selleks et vara ei saaks kaotsi minna enne seda, kui saab teha arestimisotsuse, peaks liikmesriikide pädevatel asutustel olema õigus võtta viivitamata meetmeid vara säilitamiseks.
- (27) Et vara säilitatakse sageli konfiskeerimise eesmärgil, on arestimine ja konfiskeerimine tihedalt seotud. Mõnes õigussüsteemis peetakse arestimist konfiskeerimise eesmärgil ajutise loomuga iseseisvaks menetluslikuks meetmeks, millele võib järgneda konfiskeerimisotsus. Ilma et see piiraks eri õigussüsteemide ja raamotsuse 2003/577/JSK kohaldamist, tuleks käesoleva direktiiviga ühtlustada konfiskeerimise eesmärgil arestimist käsitlevate liikmesriikide õiguskordade mõned aspektid.
- (28) Arestimismeetmete kohaldamine ei piira võimalust, et konkreetset vara saab käsitada kogu menetluse jooksul tõendina, tingimusel et menetluse lõpus tehakse see vara konfiskeerimisotsuse tegeliku täitmise jaoks kättesaadavaks.

- (29) Vara võib kriminaalmenetluse raames arestida ka selle võimaliku hilisema tagastamise eesmärgil või selleks, et kindlustada kuriteoga tekitatud kahju hüvitamine.
- (30) Sageli peidavad kahtlustatavad või süüdistatavad oma vara kogu kriminaalmenetluse ajaks. Seetõttu ei ole konfiskeerimisotsuseid võimalik täita ning need, kelle suhtes kõnealune otsus tehti, saavad oma vara pärast karistuse kandmist edasi kasutada. Seega peab olema võimalik täpselt kindlaks määrata, millises ulatuses võib vara konfiskeerida isegi pärast kuriteos lõplikult süüdimõistmist, et konfiskeerimisotsuseid oleks võimalik täielikult täita ka juhul, kui algselt vara ei tehtud kindlaks või ei tehtud kindlaks piisavas koguses vara ja konfiskeerimisotsust ei ole täidetud.
- (31) Võttes arvesse, et arestimisotsusega piiratakse õigust omandile, ei tohiks selliseid ajutisi meetmeid kohaldada kauem, kui on vajalik selleks, et vara oleks võimalik hiljem konfiskeerida. Selle tagamiseks, et eesmärk vältida vara kaotsiminekut oleks endiselt asjakohane, võib olla vaja kohtulik kontroll.
- (32) Võimaliku hilisema konfiskeerimise eesmärgil arestitud vara tuleks hallata selliselt, et ei väheneks selle majanduslik väärtus. Liikmesriigid peaksid võtma sellise vähenemise minimeerimiseks vajalikud meetmed, muu hulgas nägema ette vara müügi või üleandmise võimaluse. Liikmesriigid peaksid võtma asjakohased meetmed, näiteks looma riigi keskse varahaldusameti, spetsiaalsed bürood või samaväärsed mehhanismid, et enne konfiskeerimist arestitud vara kohtuotsuse tegemise eel tõhusalt hallata ja selle väärtus säilitada.
- (33) Käesolev direktiiv ei mõjuta oluliselt mitte üksnes kahtlustatavate või süüdistatavate õigusi, vaid ka selliste kolmandate isikute õigusi, keda ei ole kohtu alla antud. Seetõttu on vaja sätestada spetsiaalsed kaitsemeetmed ja õiguskaitsvahendid, et tagada selliste isikute põhiõiguste kaitse käesoleva direktiivi rakendamisel. Nende hulka kuulub selle kolmanda isiku õigus olla ära kuulatud, kes väidab end olevat asjaomase vara omanik või kes väidab, et tal on muid omandiõigusi (asjaõigusi), näiteks kasutusvaldus. Arestimisotsusest tuleks teatada mõjutatud isikule pärast otsuse täitmist niipea kui võimalik. Pädevad asutused võivad sellise otsuse teatavakstegemise mõjutatud isikule siiski edasi lükata, kui see on uurimise seisukohast vajalik.
- (34) Arestimisotsus tehakse teatavaks muu hulgas selleks, et võimaldada mõjutatud isikul otsust vaidlustada. Seetõttu tuleks sellise teatavakstegemise korral esitada vähemalt lühidalt asjaomase otsuse tegemise põhjus või põhjused, kusjuures põhjuste esitus võib olla lakooniline.
- (35) Liikmesriigid peaksid kaaluma selliste meetmete võtmist, mis võimaldavad konfiskeeritud vara kasutada avalikes huvides või sotsiaalsetel eesmärkidel. Muu hulgas võivad sellised meetmed hõlmata vara eraldamist korrakaitset ja kuritegevuse tõkestamist käsitlevatele projektidele või muudele avalikku huvi ja sotsiaalset kasu pakkuvatele projektidele. Kõnealune kohustus kaaluda meetmete võtmist tähendab liikmesriikide jaoks sellist kohustust nagu õigusliku analüüsi tegemine või meetmete kehtestamise eeliste ja puuduste arutamine. Arestitud vara haldamisel ja konfiskeeritud vara kasutamist käsitlevate meetmete võtmisel peaksid liikmesriigid võtma tarvitusele sobivad abinõud, et hoida sellega seoses ära kuritegelik või ebaseaduslik tegevus.
- (36) Kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise kohta on vähe usaldusväärseid andmeid. Käesoleva direktiivi hindamiseks on vaja koguda asjakohaseid võrreldavaid statistilisi miinimumandmeid vara arestimise ja konfiskeerimise, kriminaaltulu jälitamise, kohtute tegevuse ja vara käsutamise kohta.

- (37) Liikmesriigid peaksid püüdma koguda andmeid teatava statistika jaoks kesktasandil, et edastada see statistika komisjonile. See tähendab, et liikmesriigid peaksid asjakohaste andmete kogumiseks tegema mõistlikke jõupingutusi. See ei tähenda siiski, et liikmesriigid on kohustatud andmeid tegelikkuses koguma, kui esineb ebaproportsionaalne halduskoormus või kui asjaomasel liikmesriigil tekivad suured kulud.
- (38) Käesolevas direktiivis austatakse põhiõigusi ning järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartas („põhiõiguste harta”) ning Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioonis tunnustatud põhimõtteid, nagu neid on tõlgendanud oma kohtupraktikas Euroopa Inimõiguste Kohus. Käesolevat direktiivi tuleks rakendada kooskõlas nimetatud õiguste ja põhimõtetega. Käesolev direktiiv ei tohiks piirata liikmesriikide siseriikliku õiguse kohaldamist õigusabi küsimustes ja see ei loo liikmesriikide õigusabisüsteemidele kohustusi, mida tuleks rakendada kooskõlas põhiõiguste harta ning Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooniga.
- (39) Tuleks kehtestada spetsiaalsed kaitsemeetmed, tagamaks, et üldreeglina konfiskeerimisotsuseid põhjendatakse, välja arvatud siis, kui mõjutatud isik on vähem olulises asjas algatatud lihtsustatud kriminaalmenetluses loobunud oma õigusest saada põhjendusi.
- (40) Käesoleva direktiivi rakendamisel tuleks arvesse võtta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/64/EL,⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/13/EL⁽²⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/48/EL,⁽³⁾ mis käsitlevad kriminaalmenetluses tagatavaid õigusi.
- (41) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt hõlbustada vara konfiskeerimist kriminaalasjades, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu (ELi leping) artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (42) ELi lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule (ELi toimimise leping) lisatud protokoll nr 21 (Ühendkuningriigi ja Iirimaa seisukoha kohta vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajaneva ala suhtes) artikli 3 ja artikli 4a lõike 1 kohaselt on Iirimaa teatanud oma soovist osaleda käesoleva direktiivi vastuvõtmisel ja kohaldamisel. Kõnealuse protokoll kohaselt on käesolev direktiiv Iirimaaale siduv üksnes kuritegude puhul, mis on hõlmatud õigusaktidega, mis on talle siduvad.
- (43) ELi lepingule ja ELi toimimise lepingule lisatud protokoll nr 21 (Ühendkuningriigi ja Iirimaa seisukoha kohta vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajaneva ala suhtes) artiklite 1 ja 2 ning artikli 4a lõike 1 kohaselt, ja ilma et see piiraks kõnealuse protokoll artikli 4 kohaldamist, ei osale Ühendkuningriik käesoleva direktiivi vastuvõtmisel ning see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldata. Tingimusel, et Ühendkuningriik osaleb kõnealuse protokoll artikli 4 kohaselt, on käesolev direktiiv Ühendkuningriigile siduv üksnes nende kuritegude puhul, mis on hõlmatud õigusaktidega, mis on talle siduvad.
- (44) ELi lepingule ja ELi toimimise lepingule lisatud protokoll nr 22 (Taani seisukoha kohta) artiklite 1 ja 2 kohaselt ei osale Taani käesoleva direktiivi vastuvõtmisel ning see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldata,

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/64/EL õiguse kohta suulisele ja kirjalikule tõlkele kriminaalmenetluses (ELT L 280, 26.10.2010, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta direktiiv 2012/13/EL, milles käsitletakse õigust saada kriminaalmenetluses teavet (ELT L 142, 1.6.2012, lk 1).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2013. aasta direktiiv 2013/48/EL, mis käsitleb õigust kaitsjale kriminaalmenetluses ja Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses ning õigust lasta teavitada vabaduse võtmisest kolmandat isikut ja suhelda vabaduse võtmise ajal kolmandate isikute ja konsulaarasutustega (ELT L 294, 6.11.2013, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse miinimumeeskirjad vara arestimiseks võimaliku hilisema konfiskeerimise eesmärgil ja vara konfiskeerimiseks kriminaalasjades.
2. Käesolev direktiiv ei piira menetlusi, mida liikmesriigid võivad kasutada asjaomase vara konfiskeerimiseks.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „tulu” – igasugune kuritegelikul teel kas otseselt või kaudselt saadud majanduslik hüve; see võib olla mis tahes vara, sh otsese tulu kõik hilisemad taasinvesteeringud või muundused ja igasugune väärtust omav tulem;
- 2) „vara” – igasugune vara, kehaline või mittekehaline ese, kinnis- või vallasvara, ning sellise vara omandiõigust või muid selle varaga seotud õigusi tõendavad juriidilised dokumendid või aktid;
- 3) „kuriteovahend” – mis tahes vara, mida kasutatakse või kavatakse kasutada mis tahes viisil täielikult või osaliselt kuriteo või kuritegude toimepanemiseks;
- 4) „konfiskeerimine” – vara lõplik äravõtmine, mille kohus määrab seoses kuriteoga;
- 5) „arestimine” – vara üleandmise, hävitamise, muundamise, käsutamise või ümberpaigutamise ajutine keelamine või vara ajutiselt oma vastutavale hoiule või kontrolli alla võtmine;
- 6) „kuritegu” – artiklis 3 loetletud õigusaktidega reguleeritud kuriteod.

Artikkel 3

Reguleerimisala

Käesolevat direktiivi kohaldatakse kuritegude suhtes, mida reguleerib:

- a) Eli lepingu artikli K.3 lõike 2 punktil c põhinev Euroopa ühenduste ametnike või Euroopa Liidu liikmesriikide ametnikega seotud korrupsiooni vastast võitlust käsitlev konventsioon ⁽¹⁾ („ametnikega seotud korrupsiooni vastast võitlust käsitlev konventsioon”);
- b) nõukogu 29. mai 2000. aasta raamotsus 2000/383/JSK võltsimisvastase kaitse tugevdamiseks kriminaal- ja muude karistuste abil seoses euro kasutuselevõtmisega ⁽²⁾;
- c) nõukogu 28. mai 2001. aasta raamotsus 2001/413/JSK mittedollarahaliste maksevahenditega seotud pettuste ja võltsimiste vastase võitluse kohta ⁽³⁾;

⁽¹⁾ EÜT C 195, 25.6.1997, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 140, 14.6.2000, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 149, 2.6.2001, lk 1.

- d) nõukogu 26. juuni 2001. aasta raamotsus 2001/500/JSK, milles käsitletakse rahapesu ning kuriteovahendite ja kuritegelikul teel saadud tulu kindlakstegemist, uurimist, blokeerimist, arestimist ja konfiskeerimist ⁽¹⁾;
- e) nõukogu 13. juuni 2002. aasta raamotsus 2002/475/JSK terrorismivastase võitluse kohta ⁽²⁾;
- f) nõukogu 22. juuli 2003. aasta raamotsus 2003/568/JSK korrupsioonivastase võitluse kohta erasektoris ⁽³⁾;
- g) nõukogu 25. oktoobri 2004. aasta raamotsus 2004/757/JSK, millega kehtestatakse miinimumeeskirjad ebaseadusliku uimastiäri kuriteokooresseisu ja karistuste kohta ⁽⁴⁾;
- h) nõukogu 24. oktoobri 2008. aasta raamotsus 2008/841/JSK organiseeritud kuritegevuse vastase võitluse kohta ⁽⁵⁾;
- i) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2011. aasta direktiiv 2011/36/EL, milles käsitletakse inimkaubanduse tõkestamist ja sellevastast võitlust ning inimkaubanduse ohvrite kaitset ja millega asendatakse nõukogu raamotsus 2002/629/JSK ⁽⁶⁾;
- j) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiiv 2011/93/EL, mis käsitleb laste seksuaalse kuritarvitamise ja ärakasutamise ning lasteporno vastast võitlust ja mis asendab nõukogu raamotsuse 2004/68/JSK ⁽⁷⁾;
- k) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. augusti 2013. aasta direktiiv 2013/40/EL, milles käsitletakse infosüsteemide vastu suunatud ründeid ja millega asendatakse nõukogu raamotsus 2005/222/JSK ⁽⁸⁾,

ning samuti muud õigusaktid, kui nimetatud õigusaktides nähakse konkreetselt ette, et käesolevat direktiivi kohaldatakse ka nendes ühtlustatavate kuritegude koosseisude suhtes.

Artikkel 4

Konfiskeerimine

1. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, mis võimaldavad tal osaliselt või täielikult konfiskeerida kuriteovahendid ja tulu või vara, mille väärtus vastab nendele kuriteovahenditele või tulule, mille suhtes on tehtud kuriteo eest lõplik süüdimõistev otsus, mis võib olla ka tagaseljamenetluse tulemus.
2. Kui konfiskeerimine lõike 1 alusel ei ole võimalik ning vähemalt juhul, kui konfiskeerimise võimatus tuleneb kahtlustatava või süüdistatava haigusest või menetlusest kõrvalehoidumisest, võtab liikmesriik vajalikke meetmeid, et võimaldada kuriteovahendite ja tulu konfiskeerimist juhtudel, kui kriminaalmenetlus algatati seoses kuriteoga, mis võib tuua otseselt või kaudselt majanduslikku kasu, ja selle menetluse tulemuseks oleks võinud olla süüdimõistev otsus, kui kahtlustatav või süüdistatav oleks olnud võimeline kohtumenetluses osalema.

Artikkel 5

Laiendatud konfiskeerimine

1. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, mis võimaldavad otseselt või kaudselt majanduslikku kasu tuua võivas kuriteos süüdi mõistetule kuuluva vara kas täielikult või osaliselt konfiskeerida, kui kohus on kohtuasja asjaoludele, sealhulgas konkreetsetele faktidele ja kättesaadavatele tõenditele, nagu näiteks asjaolu, et vara väärtus ei ole proportsionaalne süüdimõistetud seadusliku sissetulekuga, tuginedes veendunud, et asjaomane vara on saadud kuriteo tulemusena.

⁽¹⁾ EÜT L 182, 5.7.2001, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 164, 22.6.2002, lk 3.

⁽³⁾ ELT L 192, 31.7.2003, lk 54.

⁽⁴⁾ ELT L 335, 11.11.2004, lk 8.

⁽⁵⁾ ELT L 300, 11.11.2008, lk 42.

⁽⁶⁾ ELT L 101, 15.4.2011, lk 1.

⁽⁷⁾ ELT L 335, 17.12.2011, lk 1.

⁽⁸⁾ ELT L 218, 14.8.2013, lk 8.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel hõlmab mõiste „kuritegu” vähemalt järgmist:
- a) aktiivne ja passiivne korruptsioon erasektoris, nagu on sätestatud raamotsuse 2003/568/JSK artiklis 2, samuti aktiivne ja passiivne korruptsioon, millega on seotud liidu institutsiooni või liikmesriigi ametnik, nagu on ette nähtud vastavalt ametnikega seotud korruptsiooni vastast võitlust käsitleva konventsiooni artiklites 2 ja 3;
 - b) kuritegelikus ühenduses osalemisega seotud kuriteod, nagu on sätestatud raamotsuse 2008/841/JSK artiklis 2, vähemalt juhtudel, kui kuriteo tulemusel on saadud majanduslikku kasu;
 - c) lapse pornograafilises etteastes osalema panemine või osalemiseks värbamine või sellest majandusliku kasu teenimine või lapse muul viisil kõnealusel eesmärgil ärakasutamine, kui laps on ületanud seksuaalse enesemääramise ea, nagu on sätestatud direktiivi 2011/93/EL artikli 4 lõikes 2; lasteporno turustamine, levitamine ja edastamine, nagu on sätestatud kõnealuse direktiivi artikli 5 lõikes 4; lasteporno pakkumine, tarnimine ja kättesaadavaks tegemine, nagu on sätestatud kõnealuse direktiivi artikli 5 lõikes 5; lasteporno tootmine, nagu on sätestatud kõnealuse direktiivi artikli 5 lõikes 6;
 - d) ebaseaduslik süsteemi häirimine ja ebaseaduslik andmetesse sekkumine, nagu on sätestatud vastavalt direktiivi 2013/40/EL artiklites 4 ja 5, kui arvestatavat hulka infosüsteeme on mõjutatud kõnealuse direktiivi artiklis 7 sätestatud vahendiga, mis on loodud või kohandatud eelkõige sellel eesmärgil; kuriteo toimepanekuks kasutatud seadmete tahtlik tootmine, müük, kasutamiseks hankimine, importimine, levitamine või muul viisil kättesaadavaks tegemine vähemalt raskemate juhtumite puhul, nagu on sätestatud kõnealuse direktiivi artiklis 7;
 - e) kuritegu, mis on karistatav vastavalt artiklis 3 osutatud asjaomasele õigusaktile, või juhul, kui asjaomane õigusakt ei näe ette karistuse miinimummäära, vastavalt asjaomasele siseriiklikule õigusele vabadusekaotusliku karistusega, mille maksimummäär on vähemalt neli aastat.

Artikkel 6

Konfiskeerimine kolmandalt isikult

1. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et võimaldada tulu või muu tulule vastava väärtusega vara konfiskeerimist, mis otseselt või kaudselt on kahtlustatava või süüdistatava poolt üle antud kolmandale isikule, või mille kolmas isik omandas kahtlustatavalt või süüdistatavalt, vähemalt juhul, kui need isikud teadsid või oleksid pidanud konkreetsetest faktilistest asjaoludest (sealhulgas sellest, et üleandmine või omandamine toimus tasuta või turuhinnast oluliselt väiksema summa eest) lähtudes teadma, et üleandmise või omandamise eesmärk oli vältida konfiskeerimist.
2. Lõige 1 ei piira heausksete kolmandate isikute õigusi.

Artikkel 7

Vara arestimine

1. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, mis võimaldavad vara võimaliku hilisema konfiskeerimise eesmärgil arestida. Kõnealused meetmed, mille võtmiseks annab korralduse pädev asutus, hõlmavad kiireloomulist tegutsemist, kui see on vajalik vara säilitamiseks.
2. Kolmanda isiku valduses oleva vara suhtes, millele on osutatud artiklis 6, võib võtta võimaliku hilisema konfiskeerimise eesmärgil arestimise meetmeid.

*Artikkel 8***Kaitsemeetmed**

1. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed selle tagamiseks, et kõigil isikutel, keda käesolevas direktiivis sätestatud meetmed mõjutavad, on õigus tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtulikule arutamisele, et nad saaksid oma õigusi kaitsta.
2. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed selle tagamiseks, et arestimisotsus tehakse mõjutatud isikule teatavaks võimalikult kiiresti pärast selle täitmisele pööramist. Sellise teatavaks tegemise korral esitatakse vähemalt lühidalt asjaomase otsuse tegemise põhjus või põhjused. Pädev asutus võib arestimisotsuse mõjutatud isikule teatavaks tegemise edasi lükata, kui see on vajalik, et vältida kuriteo uurimise takistamist.
3. Arestimisotsus kehtib vaid niikaua, kui on vajalik selleks, et vara võimaliku hilisema konfiskeerimise eesmärgil säilitada.
4. Liikmesriik tagab isikule, kelle vara otsus mõjutab, reaalse võimaluse vaidlustada arestimisotsus kohtus vastavalt siseriiklikus õiguses sätestatud menetlusele. Selliste menetluste puhul võib ette näha, et kui algse arestimisotsuse tegi muu pädev asutus kui õigusasutus, esitatakse selline otsus enne kohtus vaidlustamist õigusasutusele kontrollimiseks või läbivaatamiseks.
5. Arestitud vara, mida hiljem ei konfiskeerita, tagastatakse viivitamata. Tingimused ja kord, mille alusel selline vara tagastatakse, kehtestatakse liikmesriigi õigusega.
6. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed selle tagamiseks, et konfiskeerimisotsus oleks põhjendatud ning et selline otsus tehtaks mõjutatud isikule teatavaks. Liikmesriik tagab isikule, kes on konfiskeerimisotsuse adressaat, reaalse võimaluse otsus kohtus vaidlustada.
7. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/13/EL ja direktiivi 2013/48/EL kohaldamist, on isikul, kelle vara konfiskeerimisotsus mõjutab, õigus kasutada advokaati kogu konfiskeerimismenetluse vältel tulu ja kuriteovahendite kindlaks tegemisel, et tema õigused oleksid kaitstud. Asjaomast isikut tuleb kõnealuselt õigusest teavitada.
8. Artiklis 5 osutatud menetluses peab mõjutatud isikul olema reaalne võimalus vaidlustada juhtumi faktilised asjaolud, sealhulgas konkreetsed faktid ja olemasolevad tõendid, mille põhjal käsitatakse asjaomast vara kuritegelikul teel saadud varana.
9. Kolmandal isikul on õigus taotleda omandiõiguse või muu vara suhtes esineva õiguse tunnustamist, sealhulgas artiklis 6 osutatud juhtudel.
10. Kui kuriteo tulemusena on kuriteo ohvril nõudeid isiku vastu, kelle suhtes on võetud käesoleva direktiivi kohane konfiskeerimismeede, võtab liikmesriik vajalikud meetmed tagamaks, et konfiskeerimismeede ei takista sellel ohvril taotleda nõude rahuldamist.

*Artikkel 9***Tegelik konfiskeerimine ja täitmine**

Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et võimaldada kindlaks teha ja jälitada vara, mis kuulub arestimisele ja konfiskeerimisele, isegi pärast kuriteos lõplikult süüdimõistmist või artikli 4 lõikes 2 sätestatud menetluse järgselt, ja et tagada konfiskeerimisotsuse tegelik täitmine, kui selline otsus on juba tehtud.

*Artikkel 10***Arestitud ja konfiskeeritud vara haldamine**

1. Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et tagada võimaliku hilisema konfiskeerimise eesmärgil arestitud vara nõuetekohane haldamine, näiteks luues keskse ameti, spetsiaalsed bürood või samaväärsed mehhanismid.
2. Liikmesriik tagab, et lõikes 1 osutatud meetmed hõlmavad võimalust vara vajaduse korral müüa või üle anda.
3. Liikmesriik kaalub selliste meetmete võtmist, mis võimaldavad konfiskeeritud vara kasutada avalikes huvides või sotsiaalsetel eesmärkidel.

*Artikkel 11***Statistika**

1. Liikmesriik kogub asjakohastelt asutustelt korrapäraselt igakülgset statistikat ja säilitab seda. Kogutud statistika saadetakse komisjonile igal aastal ja see sisaldab järgmisi andmeid:
 - a) täitmisele pööratud arestimisotsuste arv,
 - b) täitmisele pööratud konfiskeerimisotsuste arv,
 - c) arestitud vara hinnanguline väärtus, vähemalt arestimise ajal võimalikuks peetud hilisema konfiskeerimise eesmärgil arestitud vara puhul,
 - d) tagasivõidetud vara hinnanguline väärtus konfiskeerimise ajal.
2. Liikmesriik saadab samuti igal aastal komisjonile järgmise statistika, kui see on asjaomases liikmesriigis kesktasandil kättesaadav:
 - a) arestimisotsuse muus liikmesriigis täitmisele pööramiseks esitatud taotluste arv,
 - b) konfiskeerimisotsuse muus liikmesriigis täitmisele pööramiseks esitatud taotluste arv,
 - c) muus liikmesriigis tagasivõidetud vara väärtus või hinnanguline väärtus.
3. Liikmesriik püüab koguda lõikes 2 osutatud andmeid kesktasandil.

*Artikkel 12***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 4. oktoobriks 2015. Nad edastavad komisjonile viivitamata kõnealuste normide teksti.
2. Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike normide teksti.

*Artikkel 13***Aruandlus**

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 4. oktoobriks 2018 aruande, milles ta hindab konfiskeerimist ja vara tagasivõitmist käsitleva kehtiva siseriikliku õiguse mõju, ning lisab aruandele vajaduse korral asjakohased ettepanekud.

Kõnealuses aruandes hindab komisjon ka seda, kas on vaja muuta artikli 5 lõikes 2 esitatud kuritegude loetelu.

*Artikkel 14***Ühismeetme 98/699/JSK ning raamotsuste 2001/500/JSK ja 2005/212/JSK teatavate sätete asendamine**

1. Ühismeetme 98/699/JSK artikli 1 punkt a, raamotsuse 2001/500/JSK artiklid 3 ja 4 ning raamotsuse 2005/212/JSK artikli 1 esimesed neli taanet ja artikkel 3 asendatakse nende liikmesriikide suhtes, kellele käesolev direktiiv on siduv, ilma et see piiraks kõnealuste liikmesriikide kohustusi, mis on seotud kõnealuste raamotsuste siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtpäevadega.
2. Nende liikmesriikide suhtes, kellele käesolev direktiiv on siduv, käsitatakse viiteid lõikes 1 osutatud ühismeetmele 98/699/JSK ja raamotsuste 2001/500/JSK ja 2005/212/JSK sätetele viidetena käesolevale direktiivile.

*Artikkel 15***Jõustumine**

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

*Artikkel 16***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele kooskõlas aluslepingutega.

Brüssel, 3. aprill 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
D. KOURKOULAS

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 ⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” seadis komisjon eesmärgiks hukkunute arvu nulltaseme, mis tähendab, et liit peaks viima autovedude põhjustatud liiklussurmade arvu 2050. aastaks nulli lähedale. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peaks sõidukitehnoloogia oluliselt kaasa aitama autovedude liiklusohutuse suurendamisele.
- (2) Komisjon tegi oma teatises „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020” ettepaneku seada alates 2010. aastast sihiks vähendada liidu liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks veel poole võrra. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks seadis komisjon seitse strateegilist eesmärki ja määras kindlaks ohutumaid sõidukeid hõlmavad meetmed, strateegia vigastuste arvu vähendamiseks ja vähem kaitstud liiklejate, eelkõige mootorratturite ohutuse suurendamiseks.
- (3) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiklusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks hõlmama sõidukite korralist 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 tavasid 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.

⁽¹⁾ ELT C 44, 15.2.2013, lk 128.

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

- (7) Sõidukid, mille heitekontrollisüsteem ei tööta nõuetekohaselt, on suurema keskkonnamõjuga kui nõuetekohaselt hooldatud sõidukid. Seepärast aitaks korraline tehnöülevaatus 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 tehnöülevaatused, 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_x) ja tahkete osakeste heidet. Tuleks põhjalikult uurida võimalusi testimistsükklite parandamiseks, et viia need vastavusse sõidutingimustega ja töötada välja tulevikulahendusi, sh kontrollimeetodite kehtestamine NO_x tasemete ja NO_x 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 tehnöülevaatuse eesmärgil standardse heitekatsega samaväärse vahendina. Selleks et näha ette pardadiagnostika seadme kasutamine tehnöülevaatusel 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 tehnöülevaatusega 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, ⁽¹⁾ 2003/37/EÜ ⁽²⁾ ning 2007/46/EÜ ⁽³⁾.
- (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 tehnöülevaatuse.
- (13) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit ning neid kasutatakse harva avalikel teedel. Seetõttu peaks kõnealuste sõidukite korralise tehnöülevaatuse tähtaeg jääma liikmesriikide otsustada. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnöülevaatus.
- (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 tehnöülevaatuste korda. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema õigus käesolevat direktiivi selliste sõidukite suhtes mitte kohaldada.
- (15) Tehnöülevaatus on iseseisev valdkond ja seega peaks seda läbi viima liikmesriigid või liikmesriikide järelevalve all avalik- või eraõiguslikud isikud, kellele on pandud ülevaatuse läbiviimise kohustus. Igal juhul peaksid tehnöülevaatus eest üheselt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab tehnöülevaatus läbi viia eraõiguslikel isikutel, sealhulgas ka sõidukite remondiga tegelevatel isikutel.

⁽¹⁾ 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).

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

⁽³⁾ 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 ülevaatus kohta 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 liiklusohtlike 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⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾.
- (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, ülevaastusvahendite 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 ⁽²⁾.
- (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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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, ⁽¹⁾ et tehnoülevaatus tulemusi paremini reguleerida.
- (48) Käesoleva direktiiviga ajakohastatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/40/EÜ ⁽²⁾ 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 kõnealusel 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 (M₁-kategooria sõiduk);
- peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekoha (M₂- ja M₃-kategooria sõidukid);
- peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud kuni 3,5-tonnised mootorsõidukid (N₁-kategooria sõidukid);
- peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised mootorsõidukid (N₂- ja N₃-kategooria sõidukid);
- kauba või reisijate veoks (sh reisijate majutamiseks) projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised haagised (O₃- ja O₄-kategooria sõidukid);
- alates 1. jaanuarist 2022 kahe- või kolmerattalised sõidukid (L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid silindrimahuga üle 125 cm³);
- peamiselt avalikel teedel kasutatavad T5-kategooria ratastraktorid, mille maksimaalne valmistajakiirus ületab 40 km/h.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 cm³, 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 algupärases 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 ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 595/2009 ⁽²⁾ sätestatud põhimõtetega rakendusaktidega vastu:

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 tehnoulevaatuses 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

Ülevaatuses kuupäev ja sagedus

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

- a) M₁- ja N₁- kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist ja seejärel iga kahe aasta järel;
- b) takso või kiirabiautona kasutatavad M₁-kategooria sõidukid, M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-kategooria sõidukid: üks aasta pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel 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 tehnoulevaatuses läbimiseks L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukitele silindrimahuga üle 125 cm³.

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

4. Sõiduki viimase tehnoulevaatuses kuupäevast olenemata võib asjaomane liikmesriik või pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoulevaatuses 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

Ülevaatuses sisu ja meetodid

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate sõidukikategooriate puhul, välja arvatud L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid silindrimahuga üle 125 cm³, 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 cm³.

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 löike 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 teatavastegemist 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 („tehnöulevaatuse 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 tehnöulevaatuse ühtlustamise taseme ning selliste sätete tõhususe kohta, mis käsitlevad ülevaatusel ulatust ja sagedust, tehnöulevaatuse 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 tehnöulevaatuse 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 tehnöulevaatuse tegemiseks kasutada kuni viie aasta jooksul pärast 20. maid 2018 artiklis 11 osutatud tehnöulevaatuseks 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 M₂- ja M₃-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	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
0. SÕIDUKI IDENTIFITSEERIMINE					
0.1. Registreerimismärgid (kui need on nõuete ¹ 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		
1. PIDURISÜSTEEM					
1.1. Mehaaniline seisund ja toimimine					
1.1.1. Sõidupiduri pedaali/käsi- piduri hoova šarniir	Komponentide visuaalne kontroll piduri- süsteemi 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/käsi- piduri hoova seisund ja piduri- juhtimiseadme käigutagavara	Komponentide visuaalne kontroll piduri- süsteemi 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 rakendamist vähemalt neli korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu); vähemalt kaks korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu).		X	X
		b) Ohutuks tööks vajaliku rõõhu/vaakumi tekkeks kuluv aeg on nõudeid ¹ 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 määratletud põhjused	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 pneu-ühendused)	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	Tehnöülevaatuse 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. Kahjustusohht.	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 põhjused	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	Tehnoülevaatuses kontrollatavate põhjuste	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
		f) Andmed on loetamatud või ei vasta nõuetele. ¹	X		
1.1.18. Kulumise kompensatorid ja näiturid	Visuaalne kontroll	a) Kompensaator on kahjustunud, kinni kiilunud või liigub valesti, on ülemäärselt kulunud või valesti reguleeritud.		X	
		b) Kompensaator on defektne.		X	
		c) Kompensaator on valesti paigaldatud või asendatud.		X	
1.1.19. Aeglustusüsteem (kui see on paigaldatud või nõutav)	Visuaalne kontroll	a) Ühendused või kinnitused on ebakindlad. Toimimine on häiritud.	X	X	
		b) Süsteem on ilmselt defektne või puudub.		X	
1.1.20. Haagisepidurite automaatne rakendumine	Pukseeriva veoki ja haagise pidurisüsteemide ühenduse lahtiühendamine	Ühenduse lahtiühendamisel ei rakendu haagisepidur automaatselt.			X
1.1.21. Kogu pidurisüsteem	Visuaalne kontroll	a) Muud süsteemi seadmed (näiteks jäätumisvastane pump, õhukuivati jms) on väliselt kahjustatud või ülemäära roostes, nii et see kahjustab pidurisüsteemi. Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X
		b) Õhu või antifriisi leke. Mõjutab süsteemi toimimist.	X	X	
		c) Mis tahes komponent on ebakindel või valesti paigaldatud.		X	
		d) Mis tahes komponendi ohtlik muudatus ³ Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	X

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	Tehnoülevaatuse 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-aeglustusmöödiku 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 ⁽¹⁾:</p> <p>1. Esmakordselt pärast 1.1.2012 registreeritud sõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁-kategooria: 58 % — M₂- ja M₃-kategooria: 50 % — N₁-kategooria: 50 % — N₂- ja N₃-kategooria: 50 % — O₂-, O₃- ja O₄-kategooria: <ul style="list-style-type: none"> — poolhaagised: 45 % ⁽²⁾ — täis- ja kesktelgahaagised: 50 % 		X	
		<p>2. Esmakordselt enne 1.1.2012 registreeritud sõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁-, M₂- ja M₃-kategooria: 50 % ⁽³⁾ — N₁-kategooria: 45 % — N₂- ja N₃-kategooria: 43 % ⁽⁴⁾ — O₂-, O₃- ja O₄-kategooria: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Muud kategooriad</p> <p>L-kategooria (mõlemad pidurid koos):</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1e-kategooria: 42 % — L2e-, L6e-kategooria: 40 % — L3e-kategooria: 50 % — L4e-kategooria: 46 % — L5e-, L7e-kategooria: 44 % <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 % (⁶) 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. Mittelekkeeruv 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 ³ . 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 ³ . Mõjutab roolimist.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses määratletud 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 ³ .			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 ¹). Mõjutab ohutut roolimist.		X	X
2.4. Rataste kokku- või lahkujooks (X) ²	Asjakohase seadmega kontrollitakse juht-rataste kokku- või lahkujooksu.	Kokku- või lahkujooks ei vasta sõiduki tootja andmetele või nõuetele ¹ . 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	Tehnõlevaatuse 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 nõuetes¹ 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 nõuetele¹ (olemas on vähemalt kaks tahavaatevõimalust).</p> <p>Olemas on vähem kui kaks tahavaatevõimalust.</p>		X	

Aspekt	Meetod	Tehnõlevaatuse 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 ¹ .		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) ²	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 ¹ 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 ¹ vastavalt (samaaegselt põlevate esilaternate arv). Lubatud piirmäära 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 ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		b) Miski hajutiklaasil või valgusallikal vähendab ilmselgelt valgustugevust või muudab valguse värvi.		X	
		c) Valgusallikas ja latern ei ühildu omavahel.		X	
4.1.5. 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 ¹ . 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 ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X	X	
		b) Miski hajutiklaasil või valgusallikal vähendab valgustugevust või muudab valguse värvi. Kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X	X	

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 kiiravat valgust). Laternaklaas on tugevalt defektne (mõjutab kiiravat valgust).	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	
4.3.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel või kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Toimimine hiline misega. 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 ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab tahapoole valget valgust; valgustugevus on oluliselt vähenenud.	X	X	

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 ¹ . Lüliti ei tööta üldse.	X	X	
4.4.3. Vastavus nõuetele ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Latern, selle valgusvihi värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
4.4.4. Vilkmisagedus	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Vilkmisagedus ei vasta nõuetele ¹ (sagedus erineb nõuetest rohkem kui 25 %).	X		
4.5. Eesmised ja tagumised udulaternad					
4.5.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne (mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul ei tööta 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	Tehnõlevaatuse 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) ²	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 ¹ . Ei toimi.	X	X	
4.5.4. Vastavus nõuetele ¹ .	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihu värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		b) Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .		X	
4.6. Tagurduslaternad					
4.6.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Valgusallikas on defektne.	X		
		b) Laternaklaas on defektne.	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	
4.6.2. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern, selle valgusvihu värvus, asend, valgustugevus või märgistus ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		b) Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
4.6.3. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Tagurdustule saab sisse lülitada, kui tagasikäik ei ole sisse lülitatud.	X	X	
4.7. Tagumine numbrilatern					
4.7.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Latern heidab otsevalgust või valget valgust taha.	X		
		b) Valgusallikas on defektne; mitu valgusallikat. Valgusallikas on defektne; üks valgusallikas.	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	
4.7.2. Vastavus nõuetele ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Süsteem ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .	X		
4.8. Helkurid, nähtavamaks tegemise märgistus (valgustpeegeldav) ja tagumised märgistusplaadid					
4.8.1. Seisund	Visuaalne kontroll	a) Helkurseadmed on defektsed või kahjustunud. Mõjutab peegeldust.	X	X	
		b) Helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Võib küljest ära kukkuda.	X	X	
4.8.2. Vastavus nõuetele ¹	Visuaalne kontroll	Seade, selle peegeldatav värv või asend ei vasta nõuetele ¹ . Seade puudub või peegeldab ettepoole punast või 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 ¹	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Ei vasta nõuetele ¹ .	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	Tehnoülevaatusel põhinevate põhjuste	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) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Laterna/helkuri paigaldus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab/peegeldab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X	X	
		b) Latern ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . 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	Tehnoülevaatuses määratletud 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 ³ . 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	Tehnoülevaatuses kontrollimise 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. Puudub kinnitus või kinnitus lahti ulatuses, mis mõjutab väga tõsiselt liiklusohutust.		X	X
		b) Rumm on kulunud või kahjustunud. Rumm on kulunud või kahjustunud nii, et see mõjutab velgede kinnitust.		X	X
5.2.2. Veljed	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki kõikide velgede visuaalne kontroll mõlemast küljest	a) Mis tahes mõra või defekt keevises.			X
		b) Rehvide lukustusrõngad ei ole nõuetekohaselt paigaldatud. Võivad küljest ära kukkuda.		X	X
		c) Velg on tõsiselt deformeerunud või kulunud. Mõjutab kinnitust rummuga; mõjutab kinnitust rehvi.		X	X
		d) Velje suurus, tehniline konstruktsioon, kokkusobivus või tüüp ei vasta nõuetele ¹ ning mõjutab liiklusohutust.		X	
5.2.3. Rehvid	Kogu rehvi visuaalne kontroll, kas siis pöörates maapinnalt üles tõstetud ratas koos rehvi (sõiduk on paigutatud kanalile või tõstetud tõstukile) või sõites sõiduki üle kanali edasi ja tagasi	a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübikinnitusmärk või kiiruskategoriat ei vasta nõuetele ¹ ning mõjutab liiklusohutust. Kasutamiseks ebapiisav koormus või kiiruskategoriat, rehvi puutub kokku sõiduki muude liikumatute osadega, mis halvendab ohutut juhtimist.		X	X
		b) Samal teljel asuvate ratas või topeltrataste rehvid on erineva suurusega.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollitava 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 ¹ .		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 ¹ . 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 ³ . 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) ²	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, õõtshargid 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 ³ . 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) Pöörliolt 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	Tehnöülevaatuse 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 võiheitgaasitorustikust; — mootoriruumi seisundist.			X
		f) LPG-/CNG-/LNG- või vesinikusüsteem ei vasta nõuetele ¹ , 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 ¹ .		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	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 ³ (teisesead osad). Ohtlik muudatus ³ (põhiosad).		X	X
		h) Haakeseadme liiga nõrk.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	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) ²	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine	a) Juhtseadet on muudetud, millel on mõju ohutusele ja/või keskkonnale.		X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollatavate põhjuste kirjeldus	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 ³ . 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 kontrollimise põhjused	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 ¹ . Istmeid on lubatud rohkem; nende asetus ei ole vasta-vuses tüübikinnitusega.	X	X	
6.2.7. Juhtimiseadised	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 ¹ . Osad on paigaldatud nii, et võivad tekitada vigastusi; mõjutab ohutut käitamist.	X	X	
		c) Hüdraulikaseade lekib. Ohtliku materjali ülemäärane kadu.	X	X	
6.2.10. Poritiivad, -plekid, -kummid, pritsmekaitsevarustus	Visuaalne kontroll	a) Komponent puudub, on lahti tulnud või tõsiselt korrodeerunud. Võib tekitada vigastusi; võib küljest ära kukkuda.	X	X	
		b) Komponent on rattale liiga lähedal (pritsmekaitse). Komponent on rattale liiga lähedal (poritiivad).	X	X	
		c) Ei vasta nõuetele ¹ . 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 ¹ .		X	
		c) Sõiduki liikumise ajal lahtituleku oht.			X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise 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 ¹ .		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 ¹ .		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) ²	Visuaalne kontroll	a) Puudub.		X	
		b) Ei vasta nõuetele ¹ . Kui on nõutav (nt taksod, bussid jne).	X		X
7.3. Lukud ja kasutamistõkis	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Tõkis ei toimi – ei takista sõiduki käitamist.	X		
		b) Defektne. Soovimatu lukustumine või blokeerumine.		X	X
7.4. Ohukolmnurk (kui see on nõutav) (X) ²	Visuaalne kontroll	a) Puudub või ei ole komplektne.	X		
		b) Ei vasta nõuetele ¹ .	X		

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
7.5. Esmaabivahendid (kui need on nõutavad) (X) ²	Visuaalne kontroll	Puuduvad, ei ole kompleksed või ei vasta nõuetele ¹ .	X		
7.6. Ratta tõkiskingad (-kiilud) (kui need on nõutavad) (X) ²	Visuaalne kontroll	Puuduvad või on halvas seisundis, ei ole piisavalt stabiilsed või piisava suurusega.		X	
7.7. Helisignaalseade	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Ei tööta korralikult. Ei tööta üldse.	X	X	
		b) Ebakindel juhtseadis.	X		
		c) Ei vasta nõuetele ¹ . 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 ¹ . 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 ¹ .		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 ¹ .		X	
		b) Ei ole ilmselgelt töökorras.		X	
		c) Vale määratud kiirus (kui seda on kontrollitud).		X	
		d) Defektsed või puuduvad plommid.		X	
		e) Plaat puudub või on loetamatu.		X	
		f) Rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele.		X	
7.11. Läbisõidumõõdik, kui see on olemas (X) ²	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 ¹ 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 ⁽⁷⁾:</p> <p>Mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega¹ või pardadiagnostika seadme näidu abil. Väljalasketorukatse on heitgaaside mõõtmise tavapärane viis. Samaväärsuse hindamise alusel ja võttes arvesse asjakohaseid tüübikinnitusalaseid õigusakte, võivad liikmesriigid lubada kasutada pardadiagnostikat vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele.</p> <p>— Sõidukid alates heitgaasiklassidest Euro 6 ja Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega¹ või pardadiagnostika seadme näidu abil vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele¹.</p> <p>Mõõtmist ei teostata kahetaktilise mootori korral.</p>	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 ¹ 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 % ⁽⁷⁾	— kõrgendatud pööretel 0,2 %					
— kõrgendatud pööretel 0,2 %	vastavalt nõuetes ¹ 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	Tehnoülevaatuses kontrollimise 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 nõuetele¹.</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 ¹ kindlaksmääratud kuupäeva, ületab suitsususe 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 nõuete¹ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m⁻¹, — turbomootorite puhul 3,0 m⁻¹ või — nõuetes¹ määratletud või pärast nõuetes¹ kindlaks määratud kuupäeva esmaselt registreeritud või esmaselt kasutusele võetud sõidukite puhul 1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾ või 0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾. 		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 M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-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 katsetüklite arvule.</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) ²		Mis tahes nõuetes ¹ 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 ₂ -, M ₃ -KATEGOORIA SÕIDUKITELE					
9.1. Uksed					
9.1.1. Sisse- ja väljapääsud	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine.		X	
		b) Halvenenud seisund. Võivad tekitada vigastusi.	X	X	
		c) Avariolukordadeks ettenähtud juhtimiseseade on defektne.		X	
		d) Uste kaugjuhtimiseseadmed või hoiatusseadised on defektsed.		X	
		e) Ei vasta nõuetele ¹ . Uks ei ole piisavalt lai.	X	X	

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuses kontrollimise 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 ¹ . Ei ole piisavalt lai või on blokeeritud.	X	X	
9.2. Niiskuse ja jäite eemaldamise süsteem (X) ²	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) ²	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 ¹ . Võivad tekitada vigastusi.	X	X	

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

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatusse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väheoluline	Oluline	Ohtlik
9.11. Piiratud liikumisvabadusega isikute vedu käsitlevad nõuded (X) ²					
9.11.1. Uksed, rambid ja tõstukid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Defektne toimimine. Mõjutab ohutut käitamist.	X	X	
		b) Halvenenud seisund. Mõjutab stabiilsust, võib tekitada vigastusi.	X	X	
		c) Defektne juhtseadis (defektsed juhtseadised). Mõjutab ohutut käitamist.	X	X	
		d) Defektne hoiatusseadis (defektsed hoiatusseadised). Ei toimi üldse.	X	X	
		e) Ei vasta nõuetele ¹ .		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 ¹ .		X	
9.11.3. Signaal- ja eriseadmed	Visuaalne kontroll	Signaal- ja eriseadmed puuduvad või ei vasta nõuetele ¹ .		X	
9.12. Muu erivarustus (X) ²					
9.12.1. Toiduvalmistamisseadmed	Visuaalne kontroll	a) Seade ei vasta nõuetele ¹ .		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 ¹ . Võivad tekitada vigastusi.	X	X	
9.12.3. Muud seadmed (nt audio-videosüsteemid)	Visuaalne kontroll	Ei vasta nõuetele ¹ . Mõjutab sõiduki ohutut käitamist	X	X	

⁽¹⁾ Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse mittekuuluvad sõidukikategooriad on esitatud suunava teabe andmiseks.

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

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

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

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

⁽⁶⁾ Nt 2,5 m/s² N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite puhul, mis registreeritakse esmakordselt pärast 1.1.2012.

⁽⁷⁾ 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.

⁽⁸⁾ 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.

⁽⁹⁾ 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.

⁽¹⁰⁾ 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.

⁽¹¹⁾ 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:

¹ „Nõuded” sätestatakse tüübikinnitusega sõidukile tüübikinnituse andmise, sõiduki esmase registreerimise või esmase kasutuselevõtu kuupäeval, samuti järelepaigalduskohustustega või sõiduki registreerinud riigi õigusaktidega. Ülevaatuse mitteläbimise põhjused on kohaldatavad üksnes juhul, kui nõuetele vastavust on kontrollitud.

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

³ 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⁽¹⁾;
- 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.

⁽¹⁾ 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 ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Kuni 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Kaubaveoks ettenähtud sõidukid																		
	Kuni 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Kuni 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	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 ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Kuni 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

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
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Haagised	Kuni 750 kg	O ₁		x													x	
	750 kuni 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

⁽¹⁾ Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse mittekuuluvad sõidukikategooriad on esitatud suunava teabe andmiseks.

¹ P = bensiinimootor (ottomootor); D = diiselmootor (survesüütemootor).

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

JÄRELEVALVEASUTUSED

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);
- tehnoulevaatuste tulemuste analüüs (statistilised meetodid);
- ülevaatus protestide korral;
- kaebuste uurimine;

e) tehnoulevaatuste 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.
-

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/46/EL,**3. aprill 2014,****millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiklusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks ette nägema sõidukite korralise tehnoülevaatus ja kommertsvedusid tegevate liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimismenetluse, mis võimaldaks sõiduki liikluses kasutamise loa peatamist, kui sõiduk on vahetult liiklusohulik.
- (2) Sõiduki registreerimine annab sellele riikliku maanteeliikluse loa. Nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ ⁽³⁾ kohaldatakse üksnes sõidukite registreerimise suhtes. Samas peaks eelkõige juhtudel, mille puhul sõiduki kasutamisega avalikel teedel kaasneks selle tehnoseisundi tõttu oht, olema võimalik peatada teatud ajaks kõnealuse sõiduki kasutamise luba. Peatamisega kaasneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks ette näha, et pärast peatamise lõpetamist ei tule registreerimisprotsessi uuesti läbida.
- (3) Tuleks kehtestada kohustus kustutada alaliselt registrist sõiduk, mille kohta on teatatud, et seda on käideldud romusõidukina vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2000/53/EÜ ⁽⁴⁾. Liikmesriikidel on võimalik siseriiklikus õiguses määrata kindlaks muud põhjused sõiduki registrist kustutamiseks.
- (4) Isegi kui sõiduk on registrist kustutatud, peaks olema võimalik säilitada kõnealuse registreeringu andmed.
- (5) Halduskoormuse vähendamiseks ja liikmesriikidevahelise teabevahetuse hõlbustamiseks tuleks sõidukiga seotud teave elektrooniliselt registreerida.
- (6) Käesoleva direktiiviga ei tohiks takistada liikmesriikidel käsitada pädevate asutuste peetavat elektroonilist andmebaasi põhilise teabeallikana oma territooriumil registreeritud sõidukite kohta. Liikmesriikidel peaks olema võimalik kasutada teabevahetuse hõlbustamiseks elektroonilist võrgustikku, mis hõlmab andmeid riiklikest elektroonilistest andmebaasidest.
- (7) Kui tehnoülevaatus käigus leitakse ohtlikud puudused ja peatatakse luba kasutada sõidukit avalikel teedel, tuleks kõnealune peatamine registreerida seniks, kuni sõiduk on läbinud uue tehnoülevaatus.

⁽¹⁾ ELT C 44, 15.2.2013, lk 128.

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

⁽³⁾ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34).

- (8) Selleks et ajakohastada direktiivi 1999/37/EÜ nii I kui II lisa punkti II.4 teist taanet ja punkti III.1 alapunkti A alapunkti b liidu laienemise korral ning ajakohastada I lisa punkti II.6 mittekohustuslikke elemente juhul, kui liidu tüübikinnitusalastes õigusaktides muudetakse mõisteid või vastavustunnistuste sisu, 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 l peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (9) Direktiivi 1999/37/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/37/EÜ muudatused

Direktiivi 1999/37/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 1 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriikide poolt välja antud sõidukite registreerimisdokumentide suhtes.”

- 2) Artiklile 2 lisatakse järgmised punktid:

„e) „peatamine”– piiratud ajavahemik, mille jooksul liikmesriik ei luba sõidukit liikluses kasutada ja mille järel, tingimusel et peatamise põhjused enam ei kehti, võib anda loa seda jälle kasutada, ilma et oleks vaja uut registreerimisprotsessi;

f) „registrist kustutamine”– liikmesriigi poolt antud sõiduki liikluses kasutamise loa kehtetuks tunnistamine.”

- 3) Artiklile 3 lisatakse järgmised lõiked:

„4. Liikmesriigid registreerivad elektrooniliselt andmed kõigi oma territooriumil registreeritud sõidukite kohta. Kõnealused andmed hõlmavad järgmist:

- a) kõik I lisa punkti II.5 kohased kohustuslikud elemendid ning kõnealuse lisa punkti II.6 koodide J, V.7 ja V.9 elemendid, mille kohta on teave olemas;
- b) võimaluse korral muud I lisa loetletud mittekohustuslikud andmed või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/46/EÜ (*) sätestatud vastavustunnistuses sisalduvad andmed;
- c) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/45/EL (**) kohase kohustusliku korralise tehnöülevaatuse tulemused ja tehnöülevaatuse kontrollkaardi kehtivusaeg.

Käesoleva direktiivi kontekstis toimub isikuandmete töötlemine kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 95/46/EÜ (***) ja 2002/58/EÜ (****).

5. Sõidukite tehnilised andmed tehakse korrapärase tehnöülevaatuste eesmärgil kättesaadavaks pädevatele asutustele või ülevaatuspunktidele. Liikmesriigid võivad piirata selliste andmete kasutamist ja levitamist ülevaatuspunktide poolt, et ära hoida andmete kuritarvitamist.

-
- (*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).
- (**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnöülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51).
- (***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31).
- (****) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatus kaitset elektroonilise side sektoris (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37)."

4) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 3a

1. Kui liikmesriigi pädev asutus saab teate korralise tehnöülevaatus kohta, millest nähtub, et konkreetse sõiduki jaoks antud luba selle kasutamiseks liikluses on peatatud vastavalt direktiivi 2014/45/EL artiklile 9, registreeritakse peatamine elektrooniliselt ja tehakse täiendav tehnöülevaatus.

Peatamine on jõus seni, kuni sõiduk läbib uue tehnöülevaatus. Tehnöülevaatus eduka läbimise korral annab pädev asutus viivitamata uuesti loa sõiduki kasutamiseks liikluses. Uus registreerimisprotsess ei ole vajalik.

Liikmesriigid või nende pädevad asutused võivad võtta meetmeid, et lihtsustada uut ülevaatus sõidukite jaoks, mille liikluses kasutamise luba on peatatud. Kõnealused meetmed võivad hõlmata luba sõita avalikel teedel remondikohast ülevaatuspunkti tehnöülevaatus tegema.

2. Liikmesriik võib registreerimistunnistuse omanikul lubada esitada pädevale asutusele taotluse registreeringu ülekandmiseks sõiduki uuele omanikule.

3. Kui liikmesriigi pädev asutus saab teate, et sõidukit on käideldud romusõidukina vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2000/53/EÜ, (*) kustutatakse kõnealune sõiduk alaliselt registrist ja sellekohane teave lisatakse elektroonilisse registrisse.

-
- (*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34)."

5) Artiklile 5 lisatakse järgmine lõige:

„3. Ilma et see piiraks direktiivi 2014/45/EL artikli 5 lõike 4 ja artikli 8 lõike 3 kohaldamist, tunnustavad liikmesriigid põhimõtteliselt tehnöülevaatus kontrollkaardi kehtivust, juhul kui vahetub selle sõiduki omanik, millel on korralise tehnöülevaatus kehtiv tõend.”

6) Artiklid 6 ja 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 7 vastu delegeeritud õigusaktid, et muuta:

- nii I kui II lisa punkti II.4 teist taanet ja punkti III.1 alapunkti A alapunkti b liidu laienemise korral;
- I lisa punkti II.6 mittekohustuslikke elemente juhul, kui liidu tüübikinnitusalastes õigusaktides muudetakse mõisteid või vastavustunnistuste sisu.

Artikkel 7

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 6 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 6 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasi-võtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 6 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.”

7) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Nad võivad kahe- või mitmepoolselt vahetada teavet, eelkõige selleks, et vajaduse korral enne sõiduki registreerimist kontrollida selle õiguslikku seisundit sõiduki eelnevalt registreerinud liikmesriigis. Selline kontroll võib teabevahetuse hõlbustamiseks toimuda eelkõige elektroonilise võrgustiku abil, mis hõlmab andmeid riiklikest elektroonilistest andmebaasidest.”

8) I lisa punkti II.6 lisatakse järgmine alapunkt:

„X) tõend tehnölevaatuse läbimise kohta, järgmise tehnölevaatuse kuupäev või kontrollkaardi kehtivuse lõppkuupäev.”

Artikkel 2

Ülevõtmine

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

Nad kohaldavad kõnealuseid sätteid alates 20. maist 2018.

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 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
D. KOURKOULAS

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

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

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

⁽¹⁾ ELT C 44, 15.2.2013, lk 128.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

REGULEERIMISESE, MÕISTED JA KOHALDAMISALA

Artikkel 1

Reguleerimisese

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

Artikkel 2

Kohaldamisala

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

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

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

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

- b) peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised mootorsõidukid (N_2 - ja N_3 -kategooria sõidukid);
- c) kaupade või reisijate veoks või inimeste majutamiseks projekteeritud ja valmistatud üle 3,5-tonnised haagised (O_3 - ja O_4 -kategooria sõidukid);
- d) T5-kategooria ratastraktorid, mida kasutatakse avalikel teedel peamiselt maanteetranspordiks ärilisel eesmärgil ja mille maksimaalne valmistajakiirus ületab 40 km/h.

2. Käesolev direktiiv ei piira liikmesriikide õigust teha käesoleva direktiiviga hõlmamata liiklevate sõidukite, nt N_1 -kategooriasse kuuluvate väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate kuni 3,5-tonniste sõidukite tehnokontrolli, ega autovedude ja liiklusohutusega seotud muude aspektide kontrolli või teha kontrole mujal kui avalikult kasutatavatel teedel. Ükski käesoleva direktiivi säte ei takista liikmesriikidel liiklusohutuse tagamiseks piirata mõne konkreetse sõidukitüübi kasutamist nende teedevõrgu teatud osades.

Artikkel 3

Mõisted

Järgmiseid mõisteid kasutatakse ainult käesoleva direktiivi kohaldamisel:

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

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

II PEATÜKK

LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLLI SÜSTEEM JA ÜLDISED KOHUSTUSED

Artikkel 4

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteem

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteem hõlmab artikli 10 lõike 1 kohaseid esmaseid liiklevate sõidukite tehnokontrolle ning artikli 10 lõike 2 kohaseid üksikasjalikumaid liiklevate sõidukite tehnokontrolle.

Artikkel 5

Kontrollitavate sõidukite protsent

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

*Artikkel 6***Riskiastme hindamise süsteem**

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

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

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

*Artikkel 7***Kohustused**

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

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

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

*Artikkel 8***Inspektorid**

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

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

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

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

III PEATÜKK

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

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

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

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

Esmast liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegev inspektor:

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

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

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

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

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

*Artikkel 11***Kontrollimiseks kasutatavad rajatised**

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

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

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

Artikkel 12

Puuduste hindamine

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

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

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

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

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

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

Artikkel 13

Veose kinnitamise kontroll

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

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

— veose osad ei saa kaubaruumist ega veoplatvormilt väljapoole liikuda.

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

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

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

Artikkel 14

Oluliste või ohtlike puuduste korral võetavad järelmeetmed

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

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

Artikkel 15

Kontrollitasud

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

Artikkel 16

Kontrolliaruanne ja liiklevate sõidukite tehnokontrollide andmebaasid

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

IV PEATÜKK

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

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

*Artikkel 18***Liikmesriikidevaheline koostöö**

1. Kui muus kui kontrolli tegevas liikmesriigis registreeritud sõidukil avastatakse olulised või ohtlikud puudused või puudused, mille tõttu piiratakse sõiduki kasutamist või keelatakse selle kasutamine, teavitab kontaktpunkt sõiduki registreerimise liikmesriigi kontaktpunkti kõnealuse kontrolli tulemustest. Kõnealune teave sisaldab liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande elemente, mis on esitatud IV lisas, ja see edastatakse eelistatavalt määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 16 osutatud riikliku elektroonilise registri kaudu. Komisjon võtab kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu üksikasjalikud eeskirjad, mille alusel teavitatakse registreerimisliikmesriigi kontaktpunkti oluliste või ohtlike puudustega sõidukitest.
2. Kui sõidukitel avastatakse olulisi või ohtlikke puudusi, võib sõidukit kontrollinud liikmesriigi kontaktpunkt nõuda sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevalt asutuselt viimase kontaktpunkti kaudu asjakohaste järelmeetmete võtmist, nt sõiduki saatmist täiendavale tehnöülevaatusele, nagu on ette nähtud artikliga 14.

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

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

*Artikkel 20***Teabe edastamine komisjonile**

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

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

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

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

Komisjon edastab kogutud andmed Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

V PEATÜKK

DELEGEERITUD ÕIGUSAKTID JA RAKENDUSAKTID

Artikkel 21

Delegeeritud õigusaktid

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

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

Artikkel 22

Delegeeritud volituste rakendamine

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

*Artikkel 23***Komiteemenetlus**

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

VI PEATÜKK

LÕPPSÄTTED*Artikkel 24***Aruandlus**

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

*Artikkel 25***Karistused**

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

*Artikkel 26***Ülevõtmine**

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

Nad kohaldavad kõnealuseid sätteid alates 20. maist 2018.

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

Kui liikmesriigid need 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 vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 27***Kehtetuks tunnistamine**

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

*Artikkel 28***Jõustumine**

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

*Artikkel 29***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. aprill 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
D. KOURKOULAS

I LISA

RISKIASTME HINDAMISE SÜSTEEMI ELEMENDID

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

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

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

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

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

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

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

Seda kasutatakse üksnes üldise riskiastme kindlaksmääramisel.

3. Riskiastme kindlaksmääramiseks kasutatakse järgmist valemit.

a) Üldise riskiastme valem

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

kus

RR = üldise riskiastme väärtus

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

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

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

DD = ohtlikud puudused

MaD = olulised puudused

MiD = väheolulised puudused

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

b) Aastase riskiastme valem

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

kus

AR = aastase riski väärtus

#... = ... arv

DD = ohtlikud puudused

MaD = olulised puudused

MiD = väheolulised puudused

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

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

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

— < 30 % väike risk,

— 30 % – 80 % keskmine risk,

— > 80 % suur risk.

—

II LISA

LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLI ULATUS

1. KONTROLLIVALDKONNAD

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

2. KONTROLLINÕUDED

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

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

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

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

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

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

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

3. SÕIDUKITE ÜLEVAATUSE SISU JA MEETODID, HINNANG PUUDUSTELE

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

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

Käesolevas lisas loetlemata puudusi hinnatakse vastavalt liiklusohutusele avalduvale riskile.

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

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.1.2. Pedaali / käsipiduri hoova seisund ja pidurijuhtimis-seadme käigutagavara	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel Märkus: võimendiga pidurisüsteemidega sõidukeid tuleks kontrollida väljalülitatud mootoriga	a) Liigne või ebapiisav käigutagavara. Pidurit ei saa täielikult rakendada või on see blokeeritud.		X	X
		b) Pidurdusseadis ei vabane korralikult. Toimimine on häiritud.	X		X
		c) Piduripedaali libisemistavastane osa puudub, on lahtine või siledaks kulunud.		X	
1.1.3. Vaakumpump või kompressor ja mahutid	Komponentide visuaalne kontroll tavapärase tööõõhu juures. Kontrollitakse vaakumi või õhurõhu ohutu taseme saavutamiseks kuluvat aega ning hoiatusseadise, mitmemähiselise kaitseklapi ja rõhualandusventiili toimimist	a) Ebapiisav õhurõhk / vaakum, et võimaldada vähemalt nelja piduri rakendamist pärast hoiatusseadise töölehakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu); vähemalt kahe piduri rakendamist pärast hoiatusseadise töölehakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu).		X	X
		b) Ohutuks tööks vajaliku õhurõhu/vaakumi tekkeks kuluv aeg on nõudeid arvestades liiga pikk ¹ .		X	
		c) Mitmemähiseline kaitseklapp või rõhualandusventiil ei tööta.		X	
		d) Märkimisväärset rõhulangust põhjustav õhuleke või kuuldavad õhulekked.		X	
		e) Pidurisüsteemi toimimist mõjutada võiv väline kahjus-tus. Varupiduri tõhusus ei ole piisav.		X	X
1.1.4. Alarõhu hoiatusmärgutuli või mõõtur	Toimimise kontroll	Defektne mõõtur või märgutuli või mõõturi või märgutule rike. Alarõhku ei ole võimalik kindlaks teha.	X		X

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

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

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

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

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

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

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.1.23. Pealejooksupidur	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	Ebapiisav tõhusus.		X	
1.2. Sõidupiduri toimimine ja tõhusus					
1.2.1. Toimimine (E)	Testimisel pidurite katsetamise seadmel rakendada pidureid järk-järgult kuni maksimaalse vajutuseni	a) Ühe või enama ratta pidurdusjõud on ebapiisav. Ühe või enama ratta pidurdusjõud puudub.		X	X
		b) Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Teekatsetuse korral kaldub sõiduk sirgioonest liigselt kõrvale. Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	
		d) Mõne ratta pidur rakendub liiga vara või hilja.		X	
		e) Ratta täispöörde jooksul kõigub pidurdusjõud ülemääraselt.		X	
1.2.2. Tõhusus (E)	Testimine pidurite katsetamise seadmel ettenähtud kaalu juures või kui seda ei ole tehnilistel põhjustel võimalik kasutada, siis teekatsetusel meerik-aeglustusmõõdiku abil ⁽¹⁾	Ei anna vähemalt järgmist minimaalset pidurdustõhusust ⁽²⁾ : M ₁ -, M ₂ - ja M ₃ -kategooria: 50 % ⁽³⁾ N ₁ -kategooria: 45 % N ₂ - ja N ₃ -kategooria: 43 % ⁽⁴⁾ O ₃ - ja O ₄ -kategooria: 40 % ⁽⁵⁾ Saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud väärtustest.		X	X

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
1.3. Varu-/häädapiduri toimimine ja tõhusus (kui tegemist on eraldi süsteemiga)					
1.3.1. Toimimine (E)	Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.1 osutatud meetodit	a) Ühe või enama ratta pidurdusjõud on ebapiisav. Ühe või enama ratta pidurdusjõud puudub.		X	X
		b) Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Teekatsetuse korral kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	
1.3.2. Tõhusus (E)	Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.2 osutatud meetodit	Pidurdusjõud on väiksem kui 50 % ⁽⁶⁾ nõutavast punktis 1.2.2 osutatud sõidupiduri pidurdusjõust registrimassi järgi arvatuna. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatuna).		X	X
1.4. Seisupiduri toimimine ja tõhusus					
1.4.1. Toimimine (E)	Piduri rakendamine pidurite katsetamise seadmel	Ühel küljel pidur ei tööta või teekatsetuse korral kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % punktis 1.4.2 osutatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatuna).		X	X

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
4.11. Elektrijuhtmestik	Visuaalne kontroll, sealhulgas mootoriruumi sisemuse kontroll (kui see on kohaldatav)	a) Juhtmestik on halvasti kinnitatud või ei ole piisavalt kaitstud. Kinnitused on lahti, puutuvad vastu teravaid servi, ühendused võivad lahti tulla. Juhtmestik võib puutuda kokku kuumade või pöörlevate osade või maapinnaga, ühendused on lahti (piduri- või roolisüsteemi jaoks olulised osad).	X	X	X
		b) Juhtmestik on kergelt kahjustunud. Juhtmestik on tugevalt kahjustunud. Juhtmestik on äärmiselt kahjustunud (piduri- või roolisüsteemi jaoks olulised osad).	X	X	X
		c) Isolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud. Esineb lühise tekke oht. Suur tule-/sädelusohu.	X	X	X
4.12. Mittekohustuslikud laternad ja helkurid (X) ²	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	a) Laterna/helkuri paigaldus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab/peegeldab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X	X	
		b) Latern ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Ühel ja samal ajal töötavate esilaternate valgustugevus on lubatust suurem; kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X	X	
		c) Latern/helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Väga tõsine küljest äratuleku oht.	X	X	

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

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

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

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

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

Aspekt	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
6.1.2. Väljalasketorud ja summutid	Visuaalne kontroll	a) Heitgaasisüsteem on ebakindel või lekib.		X	
		b) Kabiini või sõitjateruumi tuleb suitsu. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.		X	X
6.1.3. Kütusepaak ja -torud (sh kütteaine paak ja torud)	Visuaalne kontroll, LPG-/CNG-/LNG-süsteemide korral kasutatakse lekke tuvastamise seadmeid	a) Ebaturvaline paak või torud, mis põhjustab suurt tuleohtu.			X
		b) Vedelikku lekib, täiteava kork puudub või laseb läbi. Tuleoht; ohtliku materjali ülemäärane kadu.		X	X
		c) Hõõrdunud torud. Kahjustunud torud.	X		X
		d) Kütuse korkkraan (kui see on nõutav) ei tööta õigesti.		X	
		e) Tuleoht, mis on tingitud: — kütuselekkest; — ebaõigesti varjestatud kütusepaagist või heitgaasitorustikust; — mootoriruumi seisundist.			X
		f) LPG-/CNG-/LNG- või vesinikusüsteem ei vasta nõuetele, süsteemi mis tahes osa on defektne ¹ .			X
6.1.4. Kaitserauad, külgmised ja tagumised allasõidutõkked	Visuaalne kontroll	a) Komponent on lahti tulnud või kahjustunud ning võib riivamisel või kokkupuutel tekitada vigastusi. Osad võivad küljest ära kukkuda; mõjutab toimimist olulisel määral.		X	X
		b) Seade ei vasta ilmselgelt nõuetele ¹ .		X	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aspekt	Meetod	Tehnoilevaatuse mitteläbimise põhjused	Hinnang puudustele		
			Väheolu- line	Oluline	Ohtlik
	<p>Sõiduki ettevalmistus</p> <p>1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleks kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.</p>	<p>b) Kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete ¹ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis</p> <p>— ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m⁻¹,</p> <p>— turbomootorite puhul 3,0 m⁻¹,</p> <p> või nõuetes ¹ määratud või pärast nõuetes ¹ kindlaks määratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p> <p> või</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾</p>		X	
	<p>2. Eeltingimused:</p> <p>i) mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt 80 °C või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal;</p> <p>ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.</p>			X	

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

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

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

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

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

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

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

MÄRKUSED

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

III LISA

I. Veose kinnitamise põhimõtted

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

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

II. Veose kinnituse kontrollimine

1. Puuduste liigitamine

Puudused liigitatakse ühte järgmistest puudusterühmadest:

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

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

2. Kontrollimeetodid

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

3. Puuduste hindamine

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

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

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

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

Tabel 1

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

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

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

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

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

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

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

IV LISA

(esikülg)

ÜKSIKASJALIKUMA LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLI ARUANDE NÄIDIS KOOS KONTROLL-LEHEGA

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

10. Kontroll-leht

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

11. Ülevaatus tulemused

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

12. Muu/märkused

13. Ametiasutus/ametnik või inspektor, kes tegi ülevaatus

Allkiri

Pädev asutus/ametnik või inspektor	Juht
.....

Märkused

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

(tagakülg)

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

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

V LISA

KOMISJONI TEAVITAMISEKS KASUTATAV STANDARDVORM

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

Iga liikmesriik esitab

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

Koondtabel
kõikide (esmade ja üksikasjalikumate) kontrollide kohta

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

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

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

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

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

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

Üksikasjalikumate kontrollide tulemused

Aruandev liikmesriik: nt Belgia

Aruandva liikmesriigi nimi:

Registreerimisriik: nt Bulgaaria

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

Sõiduki registreerimisriigi nimi:

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

Puuduste üksikasjad

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

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

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

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET