

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

I *Tiedonantoja*

Neuvosto

2000/ C 29/01

Neuvoston 2 päivänä joulukuuta 1999 Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 10/2000 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista

1

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 2 päivänä joulukuuta 1999 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 10/2000

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/.../EY antamiseksi Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista

(2000/C 29/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Tieliikenteen kasvu aiheuttaa kaikille jäsenvaltioille luon-
teeltaan ja vakavuudeltaan samankaltaisia turvallisuus- ja
ympäristöongelmia.
- 2) Liikenneturvallisuus, ympäristönsuojelu ja tasapuolinen
kilpailu huomioon ottaen ajoneuvoja olisi käytettävä
vain, jos ne pidetään sellaisessa kunnossa, että niiden
teknisten vaatimusten mukaisuuden taso säilyy korkeana.

- 3) Moottorijoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta
koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä
20 päivänä joulukuuta 1996 annetun direktiivin
96/96/EY⁽⁴⁾ mukaan hyväksytyin laitoksen on katsastetta-
va vuosittain hyötyajoneuvot.

- 4) Direktiivin 94/12/EY⁽⁵⁾ 4 artiklassa säädetään monitahoi-
sesta lähestymistavasta niiden toimenpiteiden kustannus/
tehokkuus-näkökohtiin, joilla pyritään vähentämään tie-
liikenteestä aiheutuvaa ilman pilaantumista. Eurooppalai-
seen Auto Oil I -ohjelmaan on sisällytetty tämä lähesty-
mistapa, ja siinä on arvioitu objektiivisesti ajoneuvotek-
nologian, polttoaineiden laadun, valvonnan ja huollon
sekä muiden kuin teknisten toimenpiteiden alalla kustan-
nuksiin nähden tehokkaimmat toimenpiteet tieliikenteen
päästöjen vähentämiseksi.

⁽¹⁾ EYVL C 190, 18.6.1998, s. 10.

⁽²⁾ EYVL C 407, 28.12.1998, s. 112.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 9. helmikuuta 1999
(EYVL C 150, 28.5.1999, s. 27), neuvoston yhteinen kanta,
vahvistettu 2. joulukuuta 1999, ja Euroopan parlamentin päätös,
tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on
muutettuna komission direktiivillä 1999/52/EY (EYVL L 142,
5.6.1999, s. 26).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/12/EY, annettu
23 päivänä maaliskuuta 1994, moottorijoneuvojen päästöjen
aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista
toimenpiteistä ja direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L
100, 19.4.1994, s.42).

- 5) Tätä lähestymistapaa noudattaen Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet direktiivin 98/70/EY⁽¹⁾, jonka tarkoituksena on parantaa polttoaineiden laatua, ja antaakseen tiukempia säännöksiä päästörajoista ne ovat antaneet henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan direktiivin 98/69/EY⁽²⁾ ja raskaita ajoneuvoja koskevan direktiivin 1999/.../EY⁽³⁾.
- 6) Tässä direktiivissä noudatetaan samaa lähestymistapaa. Kuitenkin ympäristönsuojelun kannalta vaikuttaa hyödyllisemmältä, ettei tässä vaiheessa tiukenneta direktiivin 96/96/EY katsastussäännöksiä, vaan otetaan käyttöön tekniset tienvarsitarkastukset direktiivin 96/96/EY soveltamisen varmistamiseksi ympäri vuoden.
- 7) Vuosikatsastusta ei itse asiassa pidetä riittävänä sen takaamiseksi, että hyötyajoneuvot ovat teknisten vaatimusten mukaisia läpi vuoden.
- 8) Täydentävien ja kohdennettujen teknisten tienvarsitarkastusten toteuttaminen muodostaa tärkeän ja kustannuksiinsa nähden tehokkaan keinon valvoa liikennöivien hyötyajoneuvojen kuntoa.
- 9) Tekniset tienvarsitarkastukset olisi suoritettava ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottoomaahan perustuvaa syrjintää.
- 10) Tarkastettavien ajoneuvojen valinnan olisi perustuttava kohdennettuun lähestymistapaan, jossa erityistä huomiota kiinnitetään niiden ajoneuvojen tunnistamiseen, jotka mitä todennäköisimmin ovat huonosti huollettuja, ja siten parannetaan viranomaisten toiminnan tehokkuutta ja vähennetään kuljettajille ja yrityksille koituvia kustannuksia ja viivytyksiä mahdollisimman pieniksi.
- 11) Jos tarkastetussa hyötyajoneuvossa havaitaan vakavia puutteita, sen jäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön, on voitava pyytää toteuttamaan aiheelliset toimenpiteet ja ilmoittamaan tietoja pyytävälle jäsenvaltiolle toteutetuista seurantatoimista.
- 12) Tämän säädöksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽⁴⁾ mukaista menettelyä noudattaen.
- 13) Suunnitellun toiminnan tavoitteita, toisin sanoen yhteisössä liikenteessä olevien hyötyajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastusjärjestelmiä ei voida riittävällä tavalla saada aikaan jäsenvaltioiden toimilla, vaan ne voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden vuoksi paremmin saavuttaa yhteisön tasolla perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti. Tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ympäristön suojelemiseksi varmistaa, että yhteisön alueella liikennöivät hyötyajoneuvot noudattavat paremmin tiettyjä direktiivissä 96/96/EY säädettyjä teknisiä vaatimuksia.

2. Tässä direktiivissä säädetään Euroopan yhteisön alueella liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevista tietyistä edellytyksistä.

3. Tällä direktiivillä ei rajoiteta jäsenvaltioiden oikeutta suorittaa tarkastuksia, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan, tai valvoa muita tieliikenteeseen liittyviä, erityisesti hyötyajoneuvoja koskevia näkökohtia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisön lainsäädännön soveltamista. Tällä direktiivillä ei toisaalta estetä jäsenvaltiota tämän direktiivin soveltamisalaan kuulumattomia tarkastuksia suorittaessaan tarkastamasta liitteessä I lueteltuja kohtia muualla kuin yleisellä tiellä.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/69/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja neuvoston direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/.../EY, annettu ..., ajoneuvojen puristusytymismootoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomootoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavista toimenpiteistä annetun jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja direktiivin 88/77/ETY muuttamisesta (EYVL L ...).

⁽⁴⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2 artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) 'hyötyajoneuvolla' direktiivin 96/96/EY liitteessä I määriteltyihin ajoneuvoluokkiin 1, 2 ja 3 kuuluvia moottoriajoneuvoja ja niiden perävaunuja;
- b) 'teknisellä tienvarsitarkastuksella' ilman viranomaisten ennakkoilmoitusta ja siten yllättäen tehtyä, jäsenvaltion alueella liikennöivän hyötyajoneuvon teknisten ominaisuuksien tarkastusta, joka suoritetaan yleisellä tiellä viranomaisen toimesta tai heidän valvonnassaan;
- c) 'katsastuksella' ajoneuvon teknisten vaatimusten mukaisuuden tarkastusta direktiivin 96/96/EY liitteessä II säädettyllä tavalla.

3 artikla

1. Kunkin jäsenvaltion on toteutettava riittävästi teknisiä tienvarsitarkastuksia 1 artiklassa esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien tässä direktiivissä tarkoitettujen hyötyajoneuvojen osalta, ottaen huomioon kyseisiin ajoneuvoihin direktiivin 96/96/EY puitteissa sovellettavan kansallisen järjestelmän.

2. Tekniset tienvarsitarkastukset on toteutettava ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottoomaahan perustuvaa syrjintää ja ottaen huomioon tarve vähentää kuljettajille ja yrityksille koituvat kustannukset ja viivytykset mahdollisimman pieniksi.

4 artikla

1. Tekninen tienvarsitarkastus muodostuu joko yhdestä, kahdesta tai kaikista seuraavista osista:

- a) pysähtyneen hyötyajoneuvon kunto tarkastetaan silmämääräisesti;
- b) tarkastetaan äskettäin laadittu 5 artiklassa tarkoitettu teknistä tienvarsitarkastusta koskeva raportti tai ajoneuvoon sovellettavien teknisten säännösten mukaisuuden osoittavat asiakirjat ja jäsenvaltiossa rekisteröityjen tai käyttöön otettujen ajoneuvojen osalta erityisesti asiakirja, joka osoittaa, että hyötyajoneuvo on läpäissyt pakollisen katsastuksen direktiivin 96/96/EY mukaisesti;
- c) tarkastus ajoneuvon kuntoa koskevien puutteiden havaitsemiseksi. Tarkastus koskee yhtä, useampaa tai kaikkia liitteessä I olevan luettelon kohdassa 10 lueteltuja tarkastettavia kohtia.

2. Jarrujärjestelmien ja pakokaasupäästöjen tarkastus on suoritettava liitteessä II esitettyjen sääntöjen mukaisesti.

3. Tarkastajan on otettava huomioon ennen liitteessä I olevan luettelon kohdassa 10 lueteltujen kohtien tarkastusta kuljettajan mahdollisesti esittämä viimeisin katsastustodistus ja/tai äskettäin laadittu teknistä tienvarsitarkastusta koskeva raportti.

Tarkastaja voi myös ottaa huomioon kuljettajan tarvittaessa esittämän, hyväksytyt laitoksen antaman muun turvallisuustodistuksen.

Jos edellä mainitut todistukset ja/tai raportti osoittaa (osoittavat), että jokin liitteessä I olevan luettelon kohdassa 10 luetelluista kohdista on tarkastettu kolmen edellisen kuukauden aikana, kyseistä kohtaa ei tarkasteta uudelleen, ellei tämä ole perusteltua erityisesti kuntoa ja/tai vaatimustenmukaisuutta koskevien selvien puutteiden takia.

5 artikla

1. Teknisen tienvarsitarkastuksen suorittaneen viranomaisen tai tarkastajan on laadittava edellä 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua teknistä tientarkastusta koskeva raportti. Raportin malli on liitteessä I, ja kohdassa 10 on lueteltu tarkastettavat kohdat. Viranomaisen tai tarkastajan on merkittävä rastilla tarkastettavat kohdat. Raportti on luovutettava hyötyajoneuvon kuljettajalle.

2. Jos viranomainen tai tarkastaja katsoo, että hyötyajoneuvon kunnossa ja erityisesti jarruissa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että perinpohjaisempi tarkastus on aiheellinen, hyötyajoneuvo voidaan määrätä perusteellisempaan tarkastukseen jäsenvaltion direktiivin 96/96/EY 2 artiklan mukaisesti nimeämään lähellä sijaitsevaan katsastuslaitokseen.

Jos on ilmeistä, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, joko 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua teknisessä tienvarsitarkastuksessa tai tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua perusteellisemmassa tarkastuksessa, voidaan kyseisen ajoneuvon käyttö kieltää kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu.

6 artikla

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle joka toinen vuosi ennen 31 päivää maaliskuuta edellisiltä kahdelta vuodelta kerätyt tiedot tarkastettujen hyötyajoneuvojen lukumäärästä liitteessä I olevassa 6 kohdassa esitettyjen ajoneuvoluokkien ja rekisteröintimaan mukaisesti luokiteltuina sekä tarkastetut kohdat ja todetut puutteet liitteessä I olevan 10 kohdan mukaisesti.

Tietojen ensimmäinen siirto koskee 1 päivänä tammikuuta ... (*) alkavaa kahden vuoden jaksoa.

Komissio toimittaa nämä tiedot Euroopan parlamentille.

7 artikla

1. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän direktiivin soveltamisessa. Erityisesti niiden on toimitettava toisilleen niiden yksiköiden nimet, jotka ovat toimivaltaisia suorittamaan tarkastuksia, sekä yhteyshenkilöiden nimet.

2. Toisessa maassa asuvalle henkilölle kuuluvan hyötyajoneuvon vakavista puutteista, erityisesti niistä, jotka ovat aiheuttaneet ajoneuvon käyttökiellon, on ilmoitettava sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön, liitteessä I olevaa tarkastusraporttimallia käyttäen sanotun kuitenkin rajoittamatta sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisten seuraamusten soveltamista, jossa puutteet on havaittu.

Vakavan puutteen toisessa maassa asuvan henkilön hyötyajoneuvossa havainneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää sen jäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön, toteuttamaan sääntöjen rikkojaan kohdistettavat asianmukaiset toimenpiteet, esimerkiksi katsastuttamaan ajoneuvon uudelleen, sanotun kuitenkin rajoittamatta 5 artiklan soveltamista.

Viranomaisten, joille pyyntö on esitetty, on ilmoitettava rikkojaan tai yritykseen kohdistetuista toimenpiteistä sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa hyötyajoneuvon puutteet havaittiin.

(*) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantuloa seuraavan vuoden tammikuun 1 päivästä.

8 artikla

Muutokset, jotka ovat tarpeen liitteen I mukauttamiseksi tai liitteessä II määriteltyjen teknisten vaatimusten mukauttamiseksi tekniseen kehitykseen, tehdään 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

Näistä muutoksista ei kuitenkaan saa seurata, että tämän direktiivin soveltamisala laajenee.

9 artikla

1. Komissiota avustaa direktiivin 96/96/EY 8 artiklalla perustettu mukauttamista tekniseen kehitykseen käsittelevä komitea, jäljempänä 'komitea'.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

10 artikla

Komissio esittää neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta sekä yhteenvedon saaduista tuloksista viimeistään saatuaan jäsenvaltioilta 6 artiklassa tarkoitettut tiedot.

Ensimmäinen selvitys koskee 1 päivänä tammikuuta ... (*) alkavaa kahden vuoden jaksoa.

11 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ennen ... (**). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaus tehdään.

(**) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kirjallisina ne kansalliset säännökset, jotka ne antavat tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä.

12 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

13 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

TARKASTETTUIJEN KOHTIEN LUETTELOON SISÄLTÄVÄ TIENVARSITARKASTUSRAPORTIN MALLI

(Direktiivi 1999/.../EY)

1. Tarkastuspaikka
2. Päivämäärä
3. Aika
4. Ajoneuvon kansallisuustunnus ja rekisterinumero
5. Perävaunun tai puoliperävaunun kansallisuustunnus ja rekisterinumero
6. Ajoneuvoluokka:
- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> Kevyt kuorma-auto (3,5–12 tonnia) ⁽¹⁾ | e) <input type="checkbox"/> Raskas kuorma-auto (yli 12 tonnia) ⁽⁵⁾ |
| b) <input type="checkbox"/> Perävaunu ⁽²⁾ | f) <input type="checkbox"/> Puoliperävaunu ⁽⁶⁾ |
| c) <input type="checkbox"/> Perävaunuyhdistelmä ⁽³⁾ | g) <input type="checkbox"/> Puoliperävaunuyhdistelmä ⁽⁷⁾ |
| d) <input type="checkbox"/> Linja-auto ⁽⁴⁾ | |
7. Kuljetuksesta vastaava yritys ja sen osoite
8. Kansallisuus
9. Kuljettaja

⁽¹⁾ Tavarankuljetukseen käytetyt, vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joiden enimmäispaino on yli 3,5 tonnia mutta enintään 12 tonnia (luokka N2).

⁽²⁾ Moottoriajoneuvoon kytkettäväksi tarkoitetut ajoneuvot, puoliperävaunuja lukuun ottamatta, jotka on rakennettu ja varustettu tavaroiden kuljetukseen: perävaunut, joiden enimmäispaino on yli 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia (luokka O3); perävaunut, joiden enimmäispaino on yli 10 tonnia (luokka O4).

⁽³⁾ Tavarankuljetukseen käytettävän moottoriajoneuvon, jonka enimmäispaino on yli 3,5 tonnia (luokat N2 ja N3), ja perävaunun (luokat O3 ja O4) yhdistelmä.

⁽⁴⁾ Henkilöiden kuljetukseen käytettävät, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittävät, vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot (luokat M2 ja M3).

⁽⁵⁾ Tavarankuljetukseen käytetyt, vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joiden enimmäispaino on yli 12 tonnia (luokka N3).

⁽⁶⁾ Tavarankuljetukseen rakennettu ja varustettu ajoneuvo, joka on tarkoitettu kytkettäväksi moottoriajoneuvoon siten, että osa vaunusta lepää moottoriajoneuvon päällä ja että moottoriajoneuvo kantaa huomattavan osan sen painosta sekä sen kuorman painosta (luokat O3 ja O4).

⁽⁷⁾ Puoliperävaunuun kytketty vetoajoneuvo.

10. Tarkastetut kohdat:

	Tarkastettu	Ei tarkastettu	Ei vaatimustenmukainen
a) jarrujärjestelmä ja sen osat ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) pakojärjestelmä ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) pakokaasujen sameus (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) pakokaasupäästöt (benssiini, maakaasu tai nestekaasu) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) ohjaujärjestelmä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) valaisimet ja merkkivalolaitteet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) pyörät/renkaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) jousitus (näkyvät viat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) alusta (näkyvät viat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) ajopiirturi (asennus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) nopeudenrajoitin (asennus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) polttoaine- ja/tai öljyvuodot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Tarkastuksen tulos:

Ajoneuvon käyttökielto ajoneuvon vakavien puutteiden vuoksi

12. Muuta/huomautukset

13. Tarkastuksen suorittanut viranomainen / virkailija tai tarkastaja

Tarkastuksen suorittaneen viranomaisen, virkailijan tai tarkastajan allekirjoitus.

⁽¹⁾ Nämä kohdat testataan ja/tai tarkastetaan direktiivin 1999/.../EY liitteessä II määrättyjen erityismenettelyjen mukaisesti.

LIITE II

JARRUJÄRJESTELMIÄ JA PAKOKAASUPÄÄSTÖJÄ KOSKEVIA TESTEJÄ JA TARKASTUKSIA KOSKEVAT SÄÄNNÖT**1. Jarrujärjestelmiä koskevat erityisvaatimukset**

Jarrujärjestelmän kaikki osat ja toimintamekanismi on pidettävä täydellisessä toimintakunnossa, ja ne on säädettävä asianmukaisesti.

Ajoneuvon jarrujen on täytettävä seuraavat toiminnot:

- a) Moottoriajoneuvojen sekä niiden perävaunujen ja puoliperävaunujen käyttöjarrun on kyettävä hidastamaan ajoneuvoa ja pysäyttämään se turvallisesti, nopeasti ja tehokkaasti kuormaustilasta ja tien kaltevuudesta riippumatta.
- b) Moottoriajoneuvojen sekä niiden perävaunujen ja puoliperävaunujen seisontajarrun on kyettävä pitämään ajoneuvo paikallaan niiden kuormaustilasta ja tien kaltevuudesta riippumatta.

2. Pakokaasupäästöjä koskevat erityisvaatimukset**2.1 Moottoriajoneuvot, jotka on varustettu ottomoottorilla (bensini-moottorit)**

- a) Jos pakokaasupäästöjä ei ole ohjattu kehittyneellä päästönvalvontajärjestelmällä kuten lambda-anturilla varustetulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla:

1. Pakojärjestelmän silmämääräinen tutkiminen sen toteamiseksi, ettei siinä ole vuotoja.
2. Tarvittaessa päästönohjausjärjestelmän silmämääräinen tutkiminen sen todentamiseksi, että vaadittavat laitteet on asennettu.
3. Moottorin käytyä kohtuullisen ajan (ottaen huomioon ajoneuvon valmistajan suositukset) mitataan pakokaasujen hiilimonoksidi-(CO)-pitoisuus joutokäynnillä (kuormittamattomana).

Pakokaasujen suurin sallittu CO-pitoisuus saa olla enintään:

- 4,5 tilavuusprosenttia ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity tai otettu käyttöön sen päivämäärän, josta alkaen jäsenvaltiot vaativat, että ajoneuvot ovat direktiivin 70/220/ETY⁽¹⁾ mukaisia, ja 1 päivän lokakuuta 1986 välisenä aikana,
- 3,5 tilavuusprosenttia ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity tai otettu käyttöön 1 päivän lokakuuta 1986 jälkeen.

- b) Jos pakokaasupäästöjä ohjataan kehittyneellä päästönohjausjärjestelmällä, kuten lambda-anturilla ohjatulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla:

1. Pakojärjestelmän silmämääräinen tutkiminen sen todentamiseksi, ettei siinä ole vuotoja ja että kaikki osat ovat täydellisiä.
2. Päästönohjausjärjestelmän tutkiminen sen todentamiseksi, että vaadittavat laitteet on asennettu.
3. Ajoneuvon päästönohjausjärjestelmän tehon määrittäminen mittaamalla lambda-arvo ja pakokaasujen CO-pitoisuus 4 kohdan mukaisesti.

⁽¹⁾ Moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä maaliskuuta 1970 annettu neuvoston direktiivi 70/220/ETY (EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 98/77/EY (EYVL L 286, 23.10.1998, s. 34).

4. Pakoputken päästöt/raja-arvot

- Mittaus moottorin joutokäyntikierronluvulla:

Pakokaasujen suurin sallittu CO-pitoisuus saa olla enintään 0,5 tilavuusprosenttia.

- Mittaus korkealla joutokäyntikierronluvulla (kuormittamattoman) moottorin kierrosluvun ollessa vähintään 2000 min⁻¹:

CO-pitoisuus: enintään 0,3 tilavuusprosenttia

Lambda: $1 \pm 0,03$ tai valmistajan erittelyn mukainen.

2.2 Dieselmootorilla varustetut moottoriajoneuvot

Pakokaasujen sameuden mittaus vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa joutokäynniltä ruiskutuksen katkaisun kierrosluvuun). Konsentraation taso saa olla enintään ⁽¹⁾ absorptiokertoimen raja-arvo:

- vapaasti hengittäville dieselmootoreilla 2,5 m⁻¹,
- turboahtimella varustetuilla dieselmootoreilla 3,0 m⁻¹

tai vastaavat arvot, jos käytetään näistä vaatimuksista poikkeavaa laitteistotyyppiä.

Ennen 1 päivää tammikuuta 1980 rekisteröidyt tai käyttöön otetut ajoneuvot vapautetaan näistä vaatimuksista.

2.3 Tarkastuslaitteisto

Ajoneuvopäästöt tarkastetaan käyttäen laitteistoa, joka on suunniteltu määrittämään tarkasti, ovatko päästöt säädettyjen tai valmistajan ilmoittamien raja-arvojen mukaisia.

⁽¹⁾ Ajoneuvojen dieselmootoreiden päästöjen vähentämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 2 päivänä elokuuta 1972 annettu neuvoston direktiivi 72/306/ETY (EYVL L 190, 20.8.1972, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 97/20/EY (EYVL L 125, 16.5.1997, s. 2).

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

1. Komissio esitti 20. toukokuuta 1998 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen direktiiviksi Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen tienvarsitarkastuksista, joka perustuu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 75 artiklan (josta on muutoksen jälkeen tullut 71 artikla) 1 kohdan c ja d alakohtaan⁽¹⁾.
2. Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa 9. helmikuuta 1999⁽²⁾ ja vahvisti sen yhteispäätösmenetelyyn kuuluvaksi ensimmäiseksi käsittelyksi 16. syyskuuta 1999⁽³⁾.
3. Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 9. syyskuuta 1998⁽⁴⁾.

Alueiden komitea ilmoitti neuvoston 25. toukokuuta 1999 esittämän kuulemispyynnön johdosta 22. heinäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä päätöksensä olla antamatta lausuntoa.

4. Komissio esitti neuvostolle muutetun ehdotuksen 15. lokakuuta 1999 Euroopan parlamentin lausunnon pohjalta⁽⁵⁾.
5. Neuvosto vahvisti 2. päivänä joulukuuta 1999 yhteisen kantansa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

II TAVOITTEET

Komission ehdotuksen tarkoituksena on parantaa jäsenvaltioissa liikennöivien matkustajien ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen raskaiden hyötyajoneuvojen turvallisuutta ja ehkäistä haittavaihtuksia vaikutusta ympäristöön sekä vakiinnuttaa kyseisten ajoneuvojen kunnan yhdenmukainen arviointi varoittamalla kuljettajia hankkimasta kilpailuetua siten, että he käyttävät ajoneuvoja, joita ei ole asianmukaisesti huollettu.

Direktiivissä 96/96/EY⁽⁵⁾ säädetään, että raskaat hyötyajoneuvot on katsastettava vuosittain.

Direktiiviehdotuksella pyritään täydentämään direktiivin 96/96/EY säännöksiä. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot suorittavat ilman ennakoilmoitusta tehtäviä tienvarsitarkastuksia, joissa valvotaan liikennöivien hyötyajoneuvojen kuntoa ympäri vuoden edustavilta osin. Ehdotuksen soveltamisala on laajempi kuin direktiivin 96/96/EY, koska se koskee kaikkia jonkin jäsenvaltion teillä liikennöiviä hyötyajoneuvoja mukaan lukien kolmansista maista tulevat ajoneuvot. Komissio katsoo, että myös kolmansista maista tulevien ajoneuvojen valvonta on perusteltua, jotta voidaan varmistaa turvallisuuden ja ympäristönsuojelun vähimmäistaso.

⁽¹⁾ EYVL C 190, 18.6.1998, s. 10.

⁽²⁾ EYVL C 150, 28.5.1999, s. 27.

⁽³⁾ Ei vielä julkaistu EYVL:ssä.

⁽⁴⁾ EYVL C 407, 28.12.1998, s. 112.

⁽⁵⁾ Neuvoston direktiivi 96/96/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 1996, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1). Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 26 päivänä toukokuuta 1999 annetulla komission direktiivillä 1999/52/EY (EYVL L 142, 5.6.1999, s. 26).

Ehdotettu tienvarsivalvonta käsittää ajoneuvoihin asennettujen turvallisuus- ja ympäristönsuojelulaitteiden ja -järjestelmien näkyvimpien osien tarkastuksen ilmeisten puutteiden paljastamiseksi.

Valvonta voidaan suorittaa teillä, satamissa, muilla ajoneuvojen pysäköintipaikoilla tai liikenteen harjoittajien varikoilla.

Direktiiviehdotus kuuluu eurooppalaiseen "auto-oil I" -ohjelmaan, johon sisältyy direktiivin 94/12/EY⁽¹⁾ 4 artiklassa säädetty lähestymistapa ja jossa arvioidaan objektiivisesti ajoneuvoteknologian, polttoaineiden laadun, valvonnan ja huollon sekä muiden kuin teknisten toimenpiteiden alalla kannattavimmat toimenpiteet tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Komission olisi tämän lähestymistavan mukaan pitänyt tiukentaa direktiivin 96/96/EY säännöksiä, mutta se katsoi tässä vaiheessa olevan ympäristönsuojelun kannalta tehokkaampaa järjestää tienvarsitarkastuksia, jotta kyseisen direktiivin soveltaminen varmistettaisiin ympäri vuoden.

III YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Direktiiviehdotus ei poikkea sisällöllisesti komission ehdotuksesta. Siinä on kuitenkin eräitä muutoksia, joista tärkeimmät ovat:

1. Direktiivin soveltamisala rajoitetaan yleisillä teillä suoritettaviin tarkastuksiin (2 artiklan b kohta) lukuun ottamatta turvallisuusrisin perusteella suoritettavia perusteellisempia tarkastuksia (5 artiklan 2 kohta).
2. Tienvarsitarkastuksen toteuttamisen osalta kolmivaiheinen menettelytapa poistetaan, ja se korvataan yksinkertaisemmalla menettelytavalla, joka ei välttämättä ole vaiheittainen (4 artikla).

Tarkastaja suorittaa tienvarsitarkastuksen toteuttamalla joko yhden tarkastuksen, kaksi tarkastusta tai kaikki seuraavat tarkastukset:

- a) pysähtyneen hyötyajoneuvon kunto tarkastetaan silmämääräisesti;
- b) tarkastetaan ajoneuvoa koskevat katsastusvaatimusten täyttämisen osoittavat asiakirjat sekä äskettäin laadittu tienvarsitarkastusraportti, jos kuljettaja sen esittää;
- c) suoritetaan tarkastus, jolla pyritään paljastamaan puutteellinen kunto yhden, useamman tai kaikkien liitteessä I olevan luettelon kohdassa 10 lueteltujen tarkastettavien kohtien osalta. Näihin kohtiin kuuluvat myös jarrujärjestelmät ja pakokaasupäästöt, joiden tarkastusta koskevat säännöt esitetään liitteessä II.

Huomattakoon, että liitteen II johdanto-osa on poistettu sen vuoksi, että perinpohjaisemman tienvarsitarkastuksen erityissäännöt koskevat ainoastaan jarruja ja pakokaasupäästöjä.

Siinä tapauksessa, että tarkastaja suorittaa edellä kohdassa c tarkoitetun tarkastuksen, hänen on otettava huomioon viimeisimmät ja siis uusimmat kohdassa b mainitut asiakirjat. Hän voi samaten ottaa huomioon muut turvallisuustodistukset, jotka jokin hyväksytty laitos on antanut, jos kuljettaja tällaisia esittää.

3. Tarkastustyyppi, jota sovelletaan mahdollisesti perinpohjaisempaan tarkastukseen määrättävään ajoneuvoon (5 artiklan 2 kohta), muuttuu.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/12/EY, annettu 23 päivänä maaliskuuta 1994, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 100, 19.4.1994, s. 42).

Komission muutetussa ehdotuksessa säädetään, että tarkastajalla on mahdollisuus määrätä hyötyajoneuvo katsastettavaksi direktiivin 96/96/EY 2 artiklassa tarkoitettussa katsastuslaitoksessa, kun hän katsoo, että ajoneuvon kunnossa oleva puute edellyttää lisätutkimuksia.

Neuvoston yhteisessä kannassa säädetään, että tarkastajalla on mahdollisuus määrätä ajoneuvo perusteellisempaan tarkastukseen lähellä sijaitsevaan jäsenvaltion direktiivin 96/96/EY 2 artiklan mukaisesti nimeämään katsastuslaitokseen, kun hän katsoo, että ajoneuvon kunnossa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, erityisesti jarrujen osalta, että perinpohjaisempi tarkastus on aiheellinen.

4. Kuljettaja voi saada vapautuksen jonkin direktiiviehdotuksessa mainitun tarkastettavan kohdan tienvarsitarkastuksesta, jos kuljettaja toimittaa todistuksen kolmen edellisen kuukauden aikana suoritetusta katsastuksesta tai tienvarsitarkastuksesta (4 artiklan 3 kohta).
5. Komiteamenettelyn valinta: sovelletaan sääntelymenettelyä neuvoo-antavan menettelyn sijasta (9 artikla) ⁽¹⁾.
6. Poistetaan komission muutetun ehdotuksen 9 artikla seuraamusjärjestelmän perustamisesta.
7. Laaditaan tienvarsitarkastuslomakkeen yhteinen malli, joka perustuu komission ehdotuksen liitteeseen I (liite I).

Komissio on hyväksynyt kaikki neuvoston yhteisessä kannassa esitetyt direktiiviehdotuksen muutokset.

IV EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

1. Komission hyväksymät Euroopan parlamentin tarkistukset

Komissio hyväksyi Euroopan parlamentin esittämistä seitsemästätoista tarkistuksesta yksitoista, joista kymmenen sellaisenaan (tarkistukset 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 ja 17) ja yhden sisältönsä osalta (tarkistus 15).

2. Neuvoston ja komission hyväksymät Euroopan parlamentin tarkistukset

Neuvosto hyväksyi sellaisenaan, osittain tai sisältönsä osalta komission hyväksymistä yhdestätoista tarkistuksesta yhdeksän:

- yhteisen kannan johdanto-osan 10 kappaleen osalta tarkistus 1 (tätä tarkistusta heijastelee myös 3 artiklan 2 kohta),
- liitteessä I tarkistus 3 tienvarsitarkastuksiin liittyvien asiakirjojen yhdenmukaistamisen osalta (yhdenmukaistettu tarkastusraportin malli).

Tarkistuksen tarkoituksena on lisätä ehdotuksen 3 artiklan 2 kohtaan (yhteisen kannan 4 artiklan 1 kohdan b alakohtaan) säännös, joka velvoittaa jäsenvaltiot yhdenmukaistamaan ajoneuvon teknisten vaatimusten mukaisuuden osoittavat asiakirjat, jotta vältetään kielivaikeuksilta tienvarsitarkastusten yhteydessä.

⁽¹⁾ Neuvoston päätös 1999/468/EY, tehty 28. kesäkuuta 1999, menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä (EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23).

Tienvarsitarkastukseen liittyvien asiakirjojen yhdenmukaistamisen osalta taas neuvosto esittää, että yhteisen kannan liite 1 olisi tienvarsitarkastusraportin yhteinen malli: vaadittavia tietoja kysytään erikielisissä raporteissa aina vastaavassa kohdassa.

Sitä vastoin niiden asiakirjojen yhdenmukaistamisen osalta, jotka osoittavat, että hyötyajoneuvo on läpäissyt pakollisen katsastuksen, neuvosto muistuttaa, että yhdenmukaistaminen on meneillään YK:n Euroopan talouskomission puitteissa ja että komissio aikoo esittää direktiivin 96/96/EY muuttamiseksi ehdotuksen, jossa otetaan huomioon tämän käsittelyn tulokset. Näin ollen suuri osa yhteisön alueella liikennöiviin hyötyajoneuvoihin liittyvistä asiakirjoista tulee yhdenmukaistetuksi riippumatta siitä, onko ajoneuvot rekisteröity kolmansissa maissa vai yhteisössä,

- 1 artiklan 3 kohdassa tarkistus 4,
- 6 artiklassa tarkistus 6,
- 4 artiklan 3 kohdassa tarkistus 7,
- 3 artiklan 2 kohdassa tarkistus 9 alkuosa (mahdollisimman lyhyt aika, jona ajoneuvoa ei voida käyttää),
- 7 artiklan 1 kohdassa tarkistus 10,
- 7 artiklan 2 kohdassa tarkistus 11,
- liitteen I 10 kohdan 1 alakohdassa tarkistus 15.

Huomattakoon, että tarkistus 17, jonka tarkoituksena on sisällyttää tekstiin tarkistus 15 liitteen II johdanto-osassa (esimerkkeinä lueteltujen tarkastusten joukkoon) on muuttunut tarpeettomaksi. Itse asiassa liitteen II johdanto-osa ei ole mukana yhteisessä kannassa (katso edellä III luvun 2 kohdan c alakohtaa).

3. Neuvoston hylkäämät Euroopan parlamentin tarkistukset

a) Komission hylkäämät tarkistukset

Neuvosto ei hyväksynyt tarkistuksia 2, 12 ja 13.

- Tarkistuksella 2 pyritään lisäämään komission muutetun ehdotuksen 3 artiklan 1 kohtaan (yhteisen kannan 4 artiklan 1 kohtaan) säännös, jonka mukaan tienvarsitarkastuksia suorittavien tarkastajien koulutuksen kestosta ja sisällöstä säädetään komiteamenettelyn mukaan. Neuvosto katsoi, että tarkastajalta ei ole tarpeen vaatia erityiskoulutusta ajoneuvojen tienvarsitarkastuksiin ja että kyseisen koulutuksen sisällön ja keston yhdenmukaistaminen ei kuulu yhteisen kannan tavoitteiden piiriin. Sitä paitsi direktiivissä 96/96/EY ei säädetä yhdenmukaistamisesta tässä yhteydessä. Lisäksi 9 artiklan mukaista komiteamenettelyä noudatetaan ainoastaan liitteen I mukauttamiseksi tai liitteessä II määriteltyjen teknisten vaatimusten mukauttamiseksi tekniseen kehitykseen.
- Tarkistuksessa 12 pyritään lisäämään muutetun ehdotuksen 9 artiklaan, jossa vaaditaan jäsenvaltioita säätämään seuraamusjärjestelmästä, säännös sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden seuraamuksissa ei esiintyisi liikaa kirjavuutta.

Neuvosto ei hyväksynyt tätä artiklaa, koska sen mielestä direktiivissä ei tarvita erityissäännöksiä seuraamuksista tapauksissa, joissa direktiiviä ei noudateta.

- Tarkistuksen 13 ensimmäisen ja kolmannen osan tarkoituksena on siirtää kuudella kuukaudella muutetun ehdotuksen 10 artiklan 1 kohdassa annettua aikarajaa, joka koskee direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa, sillä aikarajat on jo ylitetty.

Tarkistuksen 13 toisessa osassa säädetään direktiivin voimaantulosta sen jälkeen, kun tarkastajien koulutus, tarkastusten suorittamiseksi tarvittavien laitteiden ja henkilöstön saatavuus sekä seuraamusten yhdenmukaisuus on järjestetty asianmukaisesti yhteistyössä komission kanssa ja jäsenvaltiot ovat antaneet tästä säädökset.

Tarkistuksen 13 ensimmäisen ja kolmannen osan suhteen neuvoston mielestä on parempi säätää yhteisen kannan 11 artiklan 1 kohdassa yhdestä ainoasta päivämäärästä, josta alkaen direktiiviä sovelletaan, ja määrätä näin ollen kyseinen päivä direktiivin voimaantulopäiväksi.

Tarkistuksen 13 toisen osan suhteen neuvosto

- korosti, että ei ole mahdollista säätää yhdessä artiklassa tietyistä direktiivin voimaantulopäivästä ja toisessa artiklassa, että direktiivi voi tulla voimaan vasta siitä alkaen, kun jäsenvaltiot ovat antaneet tiettyjä säännöksiä.

Muutetun ehdotuksen 11 artiklassa, jonka osalta ei ole tehty tarkistuksia, sekä yhteisen kannan 12 artiklassa säädetään direktiivin tietyistä voimaantulopäivästä, joka on määritelty sen päivämäärän perusteella, jolloin direktiivi julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*,

- ei pitänyt hyväksyttävänä, että direktiivin voimaantulopäivä riippuu tarkastajien koulutuksen, seuraamusjärjestelmien ja tarkastusten suorittamiseksi tarvittavien teknisten laitteiden ja henkilöstön tietynasteisesta yhdenmukaistamisesta. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltiot voivat vapaasti antaa tai olla antamatta yhdenmukaistettuja tai muunlaisia säännöksiä näillä aloilla.

Neuvosto ei hyväksynyt tarkistuksia 8 ja 16.

- Tarkistuksen 8 ensimmäisen osan tarkoituksena on lisätä 5 artiklan 2 kohtaan säännös, jossa annetaan tarkastajalle mahdollisuus päättää ajoneuvon poistamisesta liikenteestä sen siirtämiseksi välittömästi valtuutettuun katsastuslaitokseen, jos hän katsoo, että ajoneuvon kunnossa oleva puute aiheuttaa vakavaa vaaraa liikenteelle.

Neuvosto arveli, että kun on ilmeistä, että ajoneuvo muodostaa vakavan vaaran, ajoneuvon käytön kieltäminen on tarkoituksenmukaista ja ajoneuvon siirtämisvastuu kuuluu sen omistajalle, jonka on saatava vapaasti päättää, missä hän haluaa sen korjattavaksi.

Tarkistuksen 8 toisessa osassa viitataan tapauksiin, joissa puutteet katsotaan niin merkittäviksi, että ne edellyttävät lisätutkimuksia. Tällöin ajoneuvo voidaan määrätä katsastettavaksi valtuutetussa katsastuslaitoksessa, ja laitoksen laatimasta todistuksesta toimitetaan kopio puutteet todenneelle tarkastusyksikölle.

Neuvoston mielestä on parempi säätää, että ajoneuvo määrätään ainoastaan perinpohjaisempaan tarkastukseen eikä katsastuksen puitteissa vaadittavaan tarkastusten sarjaan direktiivin 96/96/EY tarkoittamassa mielessä. Lisäksi neuvosto arveli, että perinpohjaisempi tarkastus olisi syytä suorittaa lähellä sijaitsevassa laitoksessa, jotta 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti rajoitettaisiin kuljettajille ja yrityksille aiheutuvat kustannukset ja viivästykset minimiinsä.

Todistuksen kopion toimittamisesta tarkastusyksikölle, mistä muutetussa ehdotuksessa ei säädetä, olisi neuvoston mielestä suositeltavaa antaa jäsenvaltioille vapaus päättää, miten tarkastusyksiköitä informoidaan.

- Tarkistuksen 16 tarkoituksena on ottaa mukaan muutetun ehdotuksen liitteessä I olevaan 16 kohtaan (yhteisen kannan liitteessä I olevaan 11 kohtaan) molemmat tarkistuksen 8 sisältämät tapaukset. Neuvosto ei siis hyväksynyt myöskään tarkistusta 16.

Lisäksi neuvosto rajoitti liitteessä I olevaan 11 kohtaan sisältyvät tapaukset yhteen ainoaan. Ottaen huomioon tiedot, jotka tarkastajan on annettava liitteessä I olevan 10 kohdan mukaisesti, neuvosto katsoi, että tarkastuksen tuloksena 11 kohdassa riittää, kun säädetään ainoastaan ajokiellosta ajoneuvon vakavien puutteiden vuoksi.

Neuvosto ei hyväksynyt tarkistusta 14.

Tämän tarkistuksen tarkoituksena on lisätä liitteessä I olevaan 6 kohtaan uusi tienvarsitarkastusten piiriin kuuluva ajoneuvoluokka, eläinkuljetusajoneuvot. Euroopan parlamentti katsoi, että tämä ajoneuvoluokka on mainittava erikseen tarkastusten kohteena, sillä on välttämätöntä ottaa huomioon siihen liittyvät lisäominaisuudet, kuten kuljetusosaston lämpötila tai lastaussiltojen hyvä toiminta.

Neuvosto katsoi komission muutetun ehdotuksen perusteella, että direktiivissä ei ole syytä säätää tienvarsitarkastuksista muiden kuin direktiivissä 96/96/EY mainittujen ajoneuvoluokkien osalta, ottamatta huomioon ajoneuvon käyttötarkoitusta. Eläinten kuljetuksiin sovellettavien teknisten sääntöjen noudattamisen valvonta ei kuulu tämän direktiivin tavoitteisiin, joka on erityinen siinä, että se sijoittuu direktiivin 96/96/EY puitteisiin ja ottaa siitä huomioon sellaisenaan tai sisällön osalta tarkastettavat kohdat ja säädettyjen tarkastusten toteuttamiseen tarvittavat säännöt.

b) *Komission hyväksymät tarkistukset*

Neuvosto ei hyväksynyt tarkistusta 5, jonka tarkoituksena on täsmentää muutetun ehdotuksen 4 artiklan 1 kohdassa (yhteisen kannan 3 artiklan 1 kohdassa), että jäsenvaltioiden on otettava käyttöön direktiivissä säädetyt ilman ennakoilmoitusta tehtävät tienvarsitarkastukset yhteistoimin ja komission kanssa neuvoteltuaan. Neuvosto korosti, että tämän tarkistuksen hyväksyminen johtaisi hallinnolliseen ylikuormitukseen ja että jo kansallisellakin tasolla mahdollinen tarkastusten suunnittelu aiheuttaisi vaikeuksia.

Neuvosto pitää riittävänä, että 6 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on ilmoitettava suoritettuihin tarkastuksiin liittyvät tiedot komissiolle, joka toimittaa ne Euroopan parlamentille, ja että 7 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän direktiivin soveltamisessa.

Neuvosto ei hyväksynyt tarkistuksen 9 toista osaa, jossa säädetään, että aikoja, jolloin ajoneuvoa ei voida käyttää, valvotaan tilastollisin keinoin.

Muistettakoon, että yhteisen kannan 3 artiklan 2 kohta kattaa tämän tarkistuksen ensimmäisen osan (katso edellä IV luvun 2 kohtaa).

Neuvosto katsoi, että tämänkaltaisen tilastollisen valvonnan luominen johtaisi liian suureen hallinnolliseen työtaakkaan.