

31997L0027

25.8.1997

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 233/1

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 97/27/EÜ,

22. juuli 1997,

mis on seotud teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste masside ning mõõtmetega ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) (\*) ettenähtud EMÜ tüübikinnitusmenetlust;

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eelkõige selle artiklit 100a,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, (1)

(4) liikmesriikides registreeritavate mootorsõidukite ja nende haagiste suurimate masside ning mõõtmete ühtlustamine on soovitatav viia vastavusse 25. juuli 1996. aasta direktiiviga 96/53/EÜ (millega kehtestatakse ühenduse piires liikuvate teatavate maantesõidukite kohta maksimaalsed sise- ja rahvusvahelises liikluses lubatud mõõtmel ning suurimad lubatud massid rahvusvahelises liikluses) (2); eelnimetatud direktiiv on kohaldatud ainult liikmesriikide territooriumitel kehtestatud liiklusnõuetele ja mitte direktiivis 70/156/EMÜ kehtestatud tehniliste nõuetele;

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, (2)

tegutsedes asutamislepingu artiklis 189b ettenähtud korras (3)

ning arvestades, et:

(1) siseturu sujuva funktsioneerimise saavutamiseks koos kõrge ohutustaseme tagamisega elanikkonnale on hädavajalik mootorsõidukitele kehtestavate tehniliste nõuete totaalne ühtlustamine;

(5) direktiiv 96/53/EÜ kehtestab teatavad nõuded maksimaalsete lubatud mõõtmete kohta nii liikmesriikide siseriiklikus kui ka rahvusvahelises liikluses ning määrab kindlaks teatava üleminekuperioodi enne selle jõustumist; teatavad piirangud maksimaalsete lubatud mõõtmete ja ka suurimate lubatud masside osas on kohaldatavad ainult rahvusvahelises liikluses;

(2) tehnilised nõuded, millele mootorsõidukid peavad siseriiklike õigusaktide kohaselt vastama, kehtivad muu hulgas ka nende masside ja mõõtmete kohta;

(3) antud nõuded on liikmesriigiti erinevad, on vajalik, et kõik liikmesriigid võtaksid lisaks olemasolevatele eeskirjadele või nende asemel vastu ühesugused nõuded, et eelkõige oleks võimalik iga sõidukiliigi suhtes rakendada nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivis 70/156/EMÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste

(6) järelkult ei toimu liikmesriikides registreeritud mootorsõidukitele ja nende haagistele kehtestatud lubatud suurimate masside ja mõõtmete ühtlustamine lühikese aja jooksul; teisalt paistab tulemuse saavutamine nüüd võimalik, ühtlustades suurimaid lubatud mõõtmeid nii suures ulatuses kui võimalik ja lahendades küsimuse masside kohta, pakkudes võimalust ühtseks menetluseks, kus suurimad sõidukite registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud massid määratakse kindlaks liikmesriigis ning püüeldes pidevalt ohutuse parandamise poole, seda eriti teatavate haagisekategooriate korral;

(1) EÜT C 230, 4.9.1991, lk 46.

(2) EÜT C 49, 24.2.1992, lk 5.

(3) Euroopa Parlamendi 12. veebruari 1992. aasta arvamus (EÜT C 67, 16.3.1992, lk 81), nõukogu 28. novembri 1996. aasta ühine seisukoht (EÜT C 41, 10.2.1997, lk 5), Euroopa Parlamendi 9. aprilli 1997. aasta otsus (EÜT C 132, 28.4.1997) ja nõukogu 21. mai 1997. aasta otsus.

(4) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 96/79/EÜ (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 7).

(5) EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

(7) vastavalt direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 lõigetele 3 ja 4 võivad liikmesriigid oma territooriumil lubada N-kategooria sõidukite liiklemist, kui nende mõõtmed ületavad antud direktiivis lubatud piiri kas jagamatu veose vedamisel või kui täidetakse teatavat riigisisese transpordi eesmärki, mis ei mõjuta märgatavalt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris; direktiivi 96/53/EÜ kohaldatakse kategooriate  $M_2$  ja  $M_3$  suhtes ainult rahvusvahelise liikluse korral; erandkorras on vajalik anda kinnitus sõidukitele, mille mõõtmed ületavad suurimad käesolevas direktiivis lubatud piirid, ja ka teatavatele muudele karakteristikutele lisaks anda liikmesriikidele võimalus keelduda sõidukitest, mis on kinnituse saanud selliste erisätete alusel;

(8) käesolev direktiiv on üks mitmest üksikdirektiivist, mida peab järgima, et tagada sõidukite vastavus direktiivis 70/156/EMÜ sätestatud EÜ tüübikinnitusmenetluse nõuetele; sellest tulenevalt kohaldatakse direktiivis 70/156/EMÜ esitatud nõuded sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmetikele ka käesolevale direktiivile;

(9) eelkõige direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõike 4 ja artikli 4 lõike 3 kohaselt peab kõikidele üksikdirektiividele olema lisatud teatis, mis sisaldab antud direktiivi I lisas olevaid asjakohaseid punkte ja ka direktiivi VI lisal põhinev tüübikinnitustunnistus tüübikinnituse elektrooniliseks salvestamiseks;

(10) komplekteerimata sõidukite jaoks on inkorporeeritud erisätted, hõlbustamaks nende kinnitust valmistatavate sõidukitena järgmisel etapil;

(11) käesolevasse direktiivi on lisatud erisätted ülestõstatavate või koormatavate sildade kohta; on tunnistatud, et selliste sildadega peaksid arvestama ka nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiiv 71/320/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste pidurisüsteemidega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) <sup>(1)</sup> ning nõukogu 8. juuni 1970. aasta direktiiv 70/311/EMÜ

(mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemidega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) <sup>(2)</sup>;

(12) erisätted tuleks inkorporeerida ka direktiivi 71/320/EMÜ, et paremini arvesse võtta tehnilisi tingimusi, millele peavad  $M_2$ -,  $M_3$ - ja N-kategooria sõidukid haagiste vedamiseks vastama;

(13) erisätted tuleks inkorporeerida ka nõukogu 18. detsembri 1975. aasta direktiivi 76/114/EMÜ (autode ja nende haagiste andmesiltide ja pealdiste ning nende paiknemise ja kinnitusviisiga seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) <sup>(3)</sup> arvestamiseks faktiga, et liikmesriikides võivad sõidukid olla registreeritud erinevate massidega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmist mõistet: sõiduk – mistahes mootorsõiduk või haagis, mis on määratletud artiklis 2 ja direktiivi 70/156/EMÜ II lisas, välja arvatud  $M_1$  kategooria sõidukid:

#### Artikkel 2

Ükski liikmesriik ei tohi keelduda sõidukile EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest või keelata sõiduki müüki, registreerimist, kasutuselevõtmist ega kasutamist selle massi või mõõtmetega seotud põhjustel, kui need vastavad I lisas ettenähtud nõuetele.

#### Artikkel 3

Liikmesriik võib siiski sõidukitüübile siseriikliku tüübikinnituse andmisest keelduda või keelata sõiduki müüki, registreerimist, kasutuselevõtmist või kasutamist või tunnistada olemasolev vastavussertifikaat direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõike 1 järgi kehtetuks või tunnistada seda ainult jagamatu veose vedamisel, kui tüübikinnitus on antud käesolevat direktiivi järgides ja hõlmab artiklis 7 esitatud erandit ning kui nimetatud erand on vastuolus vastavas liikmesriigis kehtivate siseriiklike nõuetega.

<sup>(2)</sup> EÜT L 133, 18.6.1970, lk 10. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 92/62/EMÜ (EÜT L 199, 18.7.1992, lk 33).

<sup>(3)</sup> EÜT L 24, 30.1.1976, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 78/507/EMÜ (EÜT L 155, 13.6.1978, lk 31).

<sup>(1)</sup> EÜT L 202, 6.9.1971, lk 37. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 91/422/EMÜ (EÜT L 233, 22.8.1991, lk 21).

## Artikkel 4

Kui liikmesriik annab siseriikliku tüübikinnituse käesoleva direktiivi järgi tunnustatud sõidukile või lubab selliseid sõidukeid registreerida, kasutusele võtta või kasutada, tuleb sõidukitele siseriiklikuks registreerimiseks/kasutuselevõtmiseks määrata suurimad lubatud massid vastavalt asjakohasele siseriiklikult lubatud suurimale massile. Nende registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurimate masside määramiseks ei või liikmesriigid keelduda rakendamast IV lisa määratud menetlust, kui tootja seda nõuab.

## Artikkel 5

Artiklis 2 esitatud erandit järgides võivad liikmesriigid esitada siseriiklikud tehnilised nõuded koormatavatele ja ülestõstetavatele sildadele. Liikmesriigid ei või siiski keelduda kohaldamast tehnilisi nõudeid, mis on esitatud IV lisa punktis 3, kui tootja peaks seda nõudma.

## Artikkel 6

Artiklis 2 ja I lisa punktis 7.3.2.1 esitatud erandit järgides võivad liikmesriigid vastavalt direktiivi 96/53/EÜ artiklile 9 keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest, keelata müüki, registreerimist või kasutuselevõttu või sellest keelduda kuni 31. detsembrini 1999 üle 2,5 meetri laiuste busside korral.

	Teema	Direktiiv	EÜT nr	Kohaldamine										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
"48	Massid ja mõõtmised (jaotises 44 loetlemata sõidukitel)	97/27/EC	L 233 25.8.1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

## Artikkel 9

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 22. juuliks 1999. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed võtavad, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

## Artikkel 7

Artiklis 2 ja I lisa punktis 7.3. esitatud erandit järgides ning täitmata I lisa jaos 7.6 esitatud nõudeid, võivad liikmesriigid tüübikinnituse anda sõidukitele, mille mõõtmised ületavad antud osades määratud mõõtmised. Informatsioon erandi kohta lisatakse käesoleva direktiivi III lisa esitatud tüübikinnitustunnistusele ja kohaldatakse artikli 3 sätteid.

## Artikkel 8

Direktiivi 70/156/EMÜ muudetakse järgmiselt:

a) I lisa täiendatakse järgmiselt.

1. Joonealust märkust <sup>j</sup> täiendatakse järgmiselt: "muudele kui M<sub>1</sub>-kategooria sõidukitele, direktiiv 97/27/EÜ, I lisa punkt 2.4.1".
2. Joonealust märkust <sup>k</sup> täiendatakse järgmiselt: "muudele kui M<sub>1</sub>-kategooria sõidukitele, direktiiv 97/27/EÜ, I lisa punkt 2.4.2".
3. Joonealust märkust <sup>l</sup> täiendatakse järgmiselt: "muudele kui M<sub>1</sub>-kategooria sõidukitele, direktiiv 97/27/EÜ, I lisa punkt 2.4.3".

b) II lisa punkt 48 asendatakse järgmise tekstiga:

## Artikkel 10

Käesolev direktiiv jõustub 20. päeval pärast selle avaldamist Euroopa Ühenduste Teatajas.

## Artikkel 11

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

... (koht), 22. juuli 1997

Euroopa Parlamendi nimel

president

J. M. GIL-ROBLES

Nõukogu nimel

eesistuja

J. POOS

## I LISA

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse  $M_2$ -,  $M_3$ - ja N-kategooria autode ja O-kategooria haagiste masside ja mõõtmete suhtes vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ II(A) lisale.
2. MÕISTED  
Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:
  - 2.1. *mootorsõiduk* – mootori jõul liikuv mistahes sõiduk, nagu see on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ II (A) lisas.
    - 2.1.1. N-kategooria sõidukid:
      - 2.1.1.1. *veok* – mistahes  $N_1$ -,  $N_2$ - või  $N_3$ -kategooria mootorsõiduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud ainult või põhiliselt kaupade veoks. See võib vedada ka haagist.
      - 2.1.1.2. *pukseeriv sõiduk (üldveduk)* –  $N_1$ -,  $N_2$ - või  $N_3$ -kategooria mootorsõiduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud ainult või põhiliselt haagiste veoks.
        - 2.1.1.2.1. *haagiseveduk (veduk)* – veduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud ainult või põhiliselt muude haagiste kui poolhaagiste veoks. See võib olla varustatud laadimisplatvormiga.
        - 2.1.1.2.2. *poolhaagise veduk (sadulveduk)* – veduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud ainult või põhiliselt poolhaagiste veoks.
      - 2.1.1.3. Komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitatavaid N-kategooria sõidukeid, mis ei ole veokid ega vedukid, nimetatakse sihtotstarbelisteks sõidukiteks.
    - 2.1.2.  $M_2$ - või  $M_3$ -kategooria mootorsõidukid:
      - 2.1.2.1. *buss* –  $M_2$ - või  $M_3$ -kategooria sõiduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud istuvate või istuvate ja seisvate reisijate veoks.
        - 2.1.2.1.1. *liigendbuss* – buss, mis koosneb kahest või enamast üksteise suhtes liikuvast jäigast osast, milles on reisijateruumid, ja ühendusseksioonist, mis lubab reisijatel liikuda vabalt ühest osast teise. Jäigad osad on statsionaarselt ühendatud ja neid saab lahutada ainult spetsiaalsete abivahenditega, mis on tavaliselt olemas vaid töökodades.
        - 2.1.2.1.2. *kahekorruseline buss* – buss, kus reisijateruum on vähemalt ühes osas jagatud kahele eritasandil olevale korrusele ning ülemisel korrusel ei ole ettenähtud ruumi seisvatele reisijatele.
        - 2.1.2.1.3. Busside klassid on alljärgnevad:
          - 2.1.2.1.3.1. Sõidukite korral, kus on lisaks juhile rohkem kui 22 reisijakohta:
            - 2.1.2.1.3.1.1. *I klass*: sõidukid, mis on valmistatud seisvatele reisijatele ettenähtud aladega, võimaldades reisijate sagedast liikumist.
            - 2.1.2.1.3.1.2. *II klass*: sõidukid, mis on valmistatud põhiliselt istuvate reisijate veoks ja mida on lubatud kasutada seisvate reisijate veoks vahetähtselt ja olemasolu korral alal, mis suuruselt ei ületa kahe topeltistme jaoks vajalikku ruumi.
            - 2.1.2.1.3.1.3. *III klass*: sõidukid, mis on valmistatud ainult istuvate reisijate veoks.
          - 2.1.2.1.3.2. Sõidukite korral, kus istekohtade arv lisaks juhile ei ületa 22 istekohta:
          - 2.1.2.1.3.2.1. *A-klass*: sõidukid, mis on valmistatud seisvate reisijate veoks; sellesse klassi kuuluvatel sõidukitel on olemas istmed ja võib olla seisvatele reisijatele ettenähtud ala.
          - 2.1.2.1.3.2.2. *B-klass*: sõidukid, mis ei ole ette nähtud seisvate reisijate veoks; neis ei ole seisvatele reisijatele ettenähtud ala.
        - 2.1.2.1.4. Sõidukit võib pidada korraga rohkemasse kui ühte klassi kuuluvaks. Sellisel juhul peab see vastama kõikidele käesolevas direktiivis esitatud nõuetele.
      - 2.1.2.2.  $M_2$ - või  $M_3$ -kategooria sõidukid, mis ei ole bussid, on sihtotstarbelised sõidukid (nt kiirabiautod).

2.2. **O-kategooria sõidukid:**

- 2.2.1. *pukseeritav sõiduk (haagis)* – mitteiseliikuv sõiduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud vedamiseks mootorsõiduki poolt.
- 2.2.2. *poolhaagis* – haagis, mis on konstrueeritud sadulveduki või pukseerimisalusega ühendamiseks ning mille massi olulist osa kannavad veduk või pukseerimisalus.
- 2.2.3. *täishaagis* – haagis, millel on vähemalt kaks telge, millest vähemalt üks on juhitud, ja:
- mis on varustatud (veduki suhtes) vertikaalsuunas liigutatava haakeseadmega,
  - mis ei kanna pukseerivale vedukile üle märgatavat vertikaalkoormust (alla 100 daN).
- Kui poolhaagis on ühendatud pukseerimisalusega, käsitletakse poolhaagist täishaagisena.
- 2.2.4. *keskstelghaagis* – jäiga haakeseadmega haagis, mille telg paikneb (teljed paiknevad) (ühtlaselt koormatud) sõiduki raskuskeskme lähedal, nii et vedukile kantakse üle ainult väike staatiline vertikaalkoormus, mis ei ületa 10 % haagise täismassile vastavast koormusest, või 1000 daN koormus (olenevalt sellest, kumb on väiksem).
- 2.3. *mitmikteljed* – teljed moodustavad osa kandevankrist. Kaheteljelist gruppi kutsutakse tandemtelgedeks, kolmeteljelist gruppi kolmeteljeliseks kandevankriks. Kokkuleppeliselt nimetatakse üksikut telge üheteljeliseks grupiks.
- 2.4. *sõiduki mõõtmed* – sõiduki konstruktsioonilised gabariitmõõtmed, mille on esitanud tootja.
- 2.4.1. *sõiduki pikkus* – mõõde, mis on saadud vastavalt ISO standardi 612-1978 tingimusele nr 6.1.

Lisaks antud standardi määrustele ei võeta sõiduki pikkuse mõõtmisel arvesse järgmisi seadmeid:

- klaasipuhastite ja klaasipesuri seadmed,
- esimesed või tagumised tunnussildid,
- tolliplommimisvarustus ja selle kaitsmed,
- tendi kinnitamise varustus ja selle kaitsmed,
- valgustusseadmed,
- tahavaatepeeglid,
- tagurdamise jälgimisseadmed,
- õhuvõtturi torustik,
- vahetatavate osade kinnitusvasted,
- sisenemisastmed,
- puhvrid,
- töökorras tõstmisplatvormid, rambid ja muud sarnased seadmed, mis ei ole suuremad kui 200 mm ega tõsta sõiduki kandevõimet,
- mootorsõidukite haakeseadmed.

- 2.4.2. *sõiduki laius* – mõõde, mis on saadud vastavalt ISO standardi 612-1978 tingimusele nr 6.2.

Lisaks antud standardi määrustele ei võeta sõiduki laiuse mõõtmisel arvesse järgmisi seadmeid:

- tolliplommimisvarustus ja selle kaitsmed,
- tendi kinnitamise varustus ja selle kaitsmed,
- rehvide purunemise kontrollseadmed,
- porikaitsesüsteemi väljaulatuvad painduvad osad (vt nõukogu direktiiv 91/226/EMÜ),<sup>(1)</sup>
- valgustusseadmed,

<sup>(1)</sup> EÜT L 103, 23.4.1991, lk 5.

- töökorras  $M_2$ - ja  $M_3$ -kategooria sõidukite korral sõidukorras sisenemisastmed, tõstmisplatvormid ja muud sarnased seadmed; need ei tohi sõiduki külggabariidist ulatuda kaugemale kui 10 mm ja astmete nurgad peavad ette- või tahapoole olema ümardatud raadiusega mitte alla 5 mm; servad peavad olema ümardatud raadiusega mitte alla 2,5 mm,
- tahavaatepeeglid,
- rehvirõhu näidikud,
- kokkupandavad astmed,
- rehvikülgede läbipaine vahetult maaga kontaktpinna kohal.

2.4.3. sõiduki kõrgus – mõõde, mis on saadud vastavalt ISO standardi 612-1978 tingimusele nr 6.3.

Lisaks antud standardi määrustele ei võeta sõiduki kõrguse mõõtmisel arvesse järgmisi seadmeid:

- antennid,
- tõstetud asendis pantograafid.

Teljetõsteseadmetega sõidukite korral tuleb arvestada nende mõjuga.

2.4.4. laadimisruumi pikkus – mõõde sõidukitel, v.a sadulvedukitel ja poolhaagistel, mida mõõdetakse horisontaalselt sõiduki pikitasapinnalt laadimisruumi kõige eesmisest välispunktist sõiduki kõige tagumise välispunktini.

Kauguse mõõtmisel ei tule arvesse võtta:

- laadimisala, mis jääb kabiini kõige tagumisest punktist ettepoole,
- punktis 2.4.1 nimetatud seadmeid, või
- kaubaruumi väljaulatuvaid külmutusseadmeid või muid seadmeid, mis ulatuvad laadimisalast ettepoole.

2.5. töökorras sõiduki mass – töökorras koormamata sõiduki mass koos kere ning haakeseadmega veduki korral või kabiiniga šassii mass, kui tootja ei varusta sõidukit kere ja/või haakeseadmega (sh jahutusvedelik, õlid, tangitud kütus 90 % ulatuses, muud vedelikud 100 %, välja arvatud kasutatud vesi, tööriistad, varuratas ja juht (75 kg) ning busside korral meeskonnaliikme istme olemasolul meeskonnaliikme mass (75 kg)).

2.6. täismass ( $M$ )- tootja määratud suurim sõiduki mass, mis põhineb konstruktsioonil ja töömudustel.

Täismassi kasutatakse sõidukikategooria määramiseks vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ II lisale, välja arvatud kesktelg- ja poolhaagiste korral, kus kasutatav mass vastab teljekoormusele, kui sõiduk on laaditud täismassini.

Definitsiooni järgi võib sõidukitüübile antud tehnilisele konfiguratsioonile, mis on ühe võimalike väärtuste grupina defineeritud käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi, omistada vaid ühe täismassi. Käesolev definitsioon – ainult üks väärtus – lisandub vastavalt vajadusele jagudes 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 ja 2.12 esitatud asjakohastele tehnilistele nõuetele.

2.7. suurim tehniliselt lubatud teljekoormus ( $m$ ) – sõiduki tootja poolt määratud sõiduki konstruktsiooniline suurimast lubatud massist tulenev suurim lubatud staatiline vertikaalkoormus, mis langeb telje kaudu teepinnale.

2.8. suurim tehniliselt lubatud mitmikteljekoormus ( $\mu$ ) – sõiduki tootja poolt määratud sõiduki konstruktsioonile ja mitmiktelgedele vastav mass, mis põhineb mitmiktelgedelt teepinnale kanduval suurimal lubatud staatilisel vertikaalkoormusel.

- 2.9. *pukseeritav mass* – mootorsõidukiga liidetud täishaagise või pukseerimisalusega poolhaagise mass või mootorsõidukiga liidetud keskelghaagise või veduki teljekoormusele vastav mass.
- 2.10. *suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass (TM)* – tootja poolt määratud suurim lubatud pukseeritav mass.
- 2.11. *mootorsõiduki haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass* – tootja poolt määratud konstruktsioonil ja/või haakeseadmel põhinev mass, mis vastab haakepunktile mõjuvale suurimale lubatud staatilisele vertikaalkoormusele. Definitsiooni järgi ei kuulu nimetatud massi hulka töökorras veduki haakeseadme mass, kuid kuulub igasuguse teiste sõidukitega ühendamise jaoks ettenähtud haakeseadmete mass.
- 2.12. *suurim tehniliselt lubatud poolhaagise või keskelghaagise haakepunktile mõjuv mass* – haagise tootja poolt määratud haagiselt veduki haakepunktile mõjuv mass, mis vastab suurimale lubatud staatilisele vertikaalkoormusele.
- 2.13. *autorongi täismass (MC)* – mootorsõiduki konstruktsioonil põhinev tootja poolt määratud suurim koormatud mootorsõiduki ja koormatud haagise masside summa.
- 2.14. *teljetõsteseade* – alaliselt sõidukile paigaldatud seade, mille eesmärk on sõltuvalt sõiduki koormatusest teljekoormust vähendada või suurendada:
- kas rattaid maapinnalt lahti kergitades või neid maapinnale langetades,
  - või rattaid maapinnalt lahti kergitamata (nt õhkvedrustuse või muude süsteemide abil),
- et vähendada rehvide kulumist mittetäielikult koormatud sõiduki korral ja/või kergendada mootorsõiduki või autorongi paigaltvõttu libedal pinnasel, suurendades veotelje koormust.
- 2.15. *ülestõstetav telg* – telg, mida võib teljetõsteseadmega tõsta või langetada vastavalt 2.14 esimesele taandele.
- 2.16. *koormatav telg* – telg, mille koormust saab muuta ilma telge teljetõsteseadmega üles tõstmata, vastavalt punkti 2.14 teisele taandele.
- 2.17. *õhkvedrustus* – vedrustussüsteem, mille vedrustusefekt saavutatakse vähemalt 75 % ulatuses õhkvedrude abil.
- 2.18. *õhkvedrustusega ekvivalentseks peetav vedrustus* – sõiduki telgede või mitmiktelgede vedrustussüsteem, mis vastab punkti 7.11 nõuetele.
- 2.19. *sõidukitüüp* – sõidukid, mis ei erine selliste oluliste tunnuste poolest, nagu:
- tootja,
  - sõiduki kategooria, nagu see on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ II lisas,
  - olulised konstruktsiooni ja ehituse aspektid, nagu:
    - $M_2$ - ja  $M_3$ -kategooria sõidukite korral:
      - šassii/kandevkere, ühe-/kahekorruseline, jäik/liigendraamiga (ilmselged ja põhimõttelised erinevused),
      - veotelje vedrustus: õhkvedrustus või selle ekvivalent/mitteõhkvedrustus ja sellele mittevastav vedrustus,
    - telgede arv,
  - N-kategooria sõidukite korral:
    - šassii/põhjapaneel (ilmselged ja põhimõttelised erinevused),

- veotelje vedrustus: õhkvedrustus või selle ekvivalent/mitteõhkvedrustus ja sellele mittevastav vedrustus,
- telgede arv,
- O-kategooria sõidukite korral:
  - šassii/kandevkere (ilmselged ja põhimõttelised erinevused), täishaagis/poolhaagis/keskstelghaagis,
  - pidurisüsteem: piduriteta/inertspidurdus/pidevpidurdus,
  - telgede arv.

Käesolevas punkti tähenduses ei peeta oluliseks eriti selliseid konstruktsiooni ja kujustuse aspekte, nagu teljevahe, telgede konstruktsioon, vedrustus, roolisüsteem, rehvid ja vastavad pidurdusjõu tasakaalustamis-seadmete muudatused erinevatel telgedel või reduktsioonklapi leevendussüsteem sadulveduki ja veoki konfiguratsioonide suhtes ning šassii juurde kuuluv varustus (nt mootor, kütusepaagid, käigukast jne).

### 3. EÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

- 3.1. Direktiivi 70/156/EMÜ artiklile 3 vastava EÜ tüüvikinnitustaotluse seoses sõiduki massi ja mõõtmetega esitab sõiduki tootja.
- 3.2. Sellele tuleb lisada teatis, mille näidis on esitatud käesoleva direktiivi II lisas.
- 3.3. Sõiduk või sõidukid, mis vastavad käesoleva direktiivi II lisas kirjeldatud omadustele ja mille on tüüvikinnituskatseid või kontrolli teostav tehniline teenistus välja valinud kinnitatava tüübi representatiiv-sõidukina, tuleb esitada sellele tehnilisele teenistusele.

### 4. EÜ TÜÜBIKINNITUS

- 4.1. Kui asjakohased nõuded on täidetud, siis antakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõikele 3 vastav EÜ tüüvikinnitus.
- 4.2. EÜ tüüvikinnitustunnistuse näidis on esitatud käesoleva direktiivi III lisas.
- 4.3. Teade käesoleva direktiivi kohase sõiduki tüüvikinnituse andmise, laiendamise või sellest keeldumise kohta edastatakse liikmesriikidele vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõikes 6 esitatud korrale.
- 4.4. Igale kinnituse saanud sõidukitüübile antakse tüüvikinnitusnumber vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ VII lisale. Sama liikmesriik ei tohi anda sama numbrit teisele sõidukitüübile.

### 5. TÜÜBIKINNITUSTE MUUDATUSED

- 5.1. Muutes tüüvikinnitust, mis on antud vastavalt käesolevale direktiivile, kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 5 sätteid.

### 6. TOODANGU VASTAVUS

- 6.1. Toodangu vastavuse tagamiseks võetakse meetmed direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 10 sätestatud korras.

### 7. NÕUDED

#### 7.1. Töökorras sõiduki massi ja selle telgedevahelise jagunemise mõõtmine

Töökorras sõiduki massi ja selle jaotumist telgede vahel mõõdetakse vastavalt punktis 3.3 esitatud seisvatel sõidukitel, mille rattad on otsesõidusuunas.

Kui mõõdetud massid ei erine tootja poolt ettenähtud sama tüüpi esindavatest tehnilistest konfiguratsioonidest enam kui 3 % või maksimaalselt 3,5-tonniste  $N_1$ -,  $O_1$ -,  $O_2$ - või  $M_2$ -kategooria sõidukite korral enam kui 5 %, kasutatakse tootja poolt töökorras sõidukitele esitatud masse ja massijaotust telgede vahel järgnevalt esitatud nõuete korral. Vastasel juhul tuleb kasutada mõõtmisel saadud masse ja tehniline teenistus võib vajadusel teha täiendavaid mõõtmisi muudele kui punkti 3.3 vastavatele sõidukitele.



## 7.2. Mõõtmete määramine

Kogupikkus, -laius ja -kõrgus mõõdetakse punkti 3.3 tingimuste põhjal kindlaks määratud töökorras sõiduki(te)lt, lähtudes punkti 2.4 sätetest.

Kui mõõtmistulemused erinevad valmistaja poolt vastavatel tehnilistel konfiguratsioonidel esitatud tulemustest antud tüübi piires, kasutatakse allolevate nõuete korral saadud tulemusi ja tehniline teenistus võib vajadusel teha täiendavaid mõõtmisi muudele kui punkti 3.3 vastavatele sõidukitele.

## 7.3. Sõidukite suurimad lubatud mõõtmed

### 7.3.1. Suurim pikkus

7.3.1.1. Mootorsõidukid: vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 1.1.

7.3.1.2. Haagised (välja arvatud poolhaagised): vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 1.1.

7.3.1.3. Liigendbussid: vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 1.1.

### 7.3.1.4. Poolhaagised:

Punktis 7.3.1.4.1 esitatud kaugus tuleb mõõta punktis 2.4.1 nimetatud seadmeid arvestamata ja punktis 7.3.1.4.2 esitatud kaugus tuleb mõõta mahaarvamisteta.

7.3.1.4.1. Kaugus poolhaagise sadula veopoldi teljest kuni tagaosani, mõõdetuna horisontaalselt sõiduki pikitasapinnalt, ei tohi ületada direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktis 1.6 toodud piiri.

7.3.1.4.2. Distsants poolhaagise sadula veopoldi teljest kuni kõige eesmise punktini ei tohi horisontaalselt mõõdetuna vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 4.4 ületada 2,04 m.

### 7.3.2. Suurim laius

7.3.2.1. Kõik sõidukid: vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 1.2.

7.3.2.2. Fikseeritud või liikuvad pealmised konstruktsioonid spetsiaalselt kontrollitud temperatuuril kaupade transportimiseks mõeldud N- ja O-kategooria sõidukitel, mille külgeinade paksus koos isolatsiooniga ületab 45 mm: vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 1.2.

### 7.3.3. Suurim kõrgus

7.3.3.1. Kõik sõidukid: vastavalt direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktile 1.3.

## 7.4. Massijaotuse arvutamine

### 7.4.1. Arvutamise kord

7.4.1.1. Allpool määratletud massijaotuse arvutamiseks peab tootja testide eest vastutavale tehnilisele teenistusele esitama informatsiooni (kas tabelina või muul sobival kujul) iga tehnilise konfiguratsiooni kohta sõidukitüübis, mis on defineeritud kõikide näitajate võimalike väärtuste grupina käesoleva direktiivi II lisas. Need andmed on vajalikud vastava täismassi, tehniliselt suurima lubatud telje- ja mitmiktelje koormuse, tehniliselt suurima lubatud pukseeritava massi ja autorongi täismassi kindlaksmääramisel.

7.4.1.2. Kindlustamaks, et iga tüüpi esindav tehniline konfiguratsioon täidab järgnevad nõuded, tuleb läbi viia vastavad arvutused. Sellepärast tuleb arvutuste tegemisel piirduda halvimate juhtudega.

- 7.4.1.3. Järgnevate nõuete täitmiseks esitatakse parameetrid  $M$ ,  $m_i$ ,  $\mu_j$ ,  $TM$  ja  $MC$ , millele peavad vastama punktis 7.4 esitatud nõuded:
- $M$  = sõiduki täismass,
- $m_i$  = suurim tehniliselt lubatud teljekoormus, kus  $i$  tähistab telgede arvu ühest kuni sõiduki telgede koguarvuni,
- $\mu_j$  = suurim tehniliselt lubatud üksikelje või mitmiktelje koormus, kus  $j$  tähistab üksik- ja mitmiktelgede arvu ühest kuni sõiduki üksik- ja mitmiktelgede koguarvuni,
- $TM$  = suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass ja
- $MC$  = autorongi täismass.
- 7.4.1.4. Kui tegemist on üksikelgedega, kus  $i$  tähistab üksikelje ja  $j$  mitmiktelgesid, siis definitsiooni järgi  $m_i = \mu_j$ .
- 7.4.1.5. Kui sõiduk on varustatud koormatavate telgedega, tuleb järgnevat arvutused teha nii, et koormatavate telgede vedrustus on normaalses töökorras. Kui sõiduk on varustatud ülestõstetavate telgedega, tuleb järgnevat arvutused teha langetatud sildadega.
- 7.4.1.6. Mitmiktelgede korral peab valmistaja näitama telgedevahelise massijaotuse seaduspärasust mitmiktelgedele langeva täismassi korral (esitades näiteks arvutusvalemi või luues jaotumisgraafiku).
- 7.4.1.7. Poolhaagiste ja kesktelghaagiste korral peetakse haakepunktiks järgnevates arvutustes telge tähisega  $O$  ja vastavad massid  $m^o$  ja  $\mu^o$  määratletakse kokkuleppeliselt suurima tehniliselt lubatud haakepunktile mõjuva massina.
- 7.4.2. *Nõuded N- ja O-kategooria sõidukitele, välja arvatud haagiselamud*
- 7.4.2.1. Masside  $m_i$  summa ei tohi olla väiksem kui mass  $M$ .
- 7.4.2.2. Ühegi mitmiktelje  $j$  korral ei tohi telgedele langevate masside  $m_i$  summa olla väiksem kui mass  $\mu_j$ . Lisaks ei tohi ühegi üksiku telje mass  $m_i$  olla väiksem kui massijaotusseaduse järgi sellele teljele  $i$  langeva mitmiktelje massi  $\mu_j$  osa.
- 7.4.2.3. Masside  $\mu_j$  summa ei tohi olla väiksem kui  $M$ .
- 7.4.2.4. Töökorras sõiduki mass, millele on lisatud reisijate arvuga korrutatud 75 kg vastav mass ja suurim tehniliselt lubatud vertikaalkoormus haakepunktile, ei tohi ületada massi  $M$ .
- 7.4.2.5. Kui sõiduk on koormatud massini  $M$  vastavalt mistahes järgnevates punktides 7.4.2.5.1–7.4.2.5.3 kirjeldatud asjakohases olukorras, ei tohi teljele  $i$  langev koormus ületada massi  $m_i$  samal teljel ja üksikeljele või mitmiktelgedele  $j$  langev koormus ei tohi ületada massi  $\mu_j$ . Lisaks peab veoteljele mõjuv koormus või veotelgedele mõjuvate koormuste summa olema vähemalt 25 % massis  $M$ .
- 7.4.2.5.1. Haagised ja muud mootorsõidukid peale vedukite:
- 7.4.2.5.1.1. Komplekteeritud või etapiviisiliselt valmis ehitatavate sõidukite ühtlane massijaotus, välja arvatud punktis 7.4.2.5.1.2 esitatud juhtudel: töökorras sõiduk koos 75 kg massidega, mis on paigaldatud igale reisijakohale, koormatakse massini  $M$ , kusjuures niimikormus jaotatakse ühtlaselt pinnale, mis on ette nähtud kauba transpordiks.
- 7.4.2.5.1.2. Ekstreemse massijaotusega sõiduki korral (ebahühtlaselt koormatud), mis on kas komplekteerimata või varustatud erivajadusteks, hõlmates vaid ebahühtlaselt jaotatud koormate vedamist: tootja peab esitama äärmised lubatud raskuskeskme asendid koormale ja/või kerele ja/või lisaseadmetele või sisustusele (näiteks: 0,50–1,30 m kaugusele esimesest tagasillast ettepoole). Kontrollimine peab toimuma nii, et töökorras sõidukil, mille igale reisijakohale on paigutatud 75 kg mass ja mis koormatakse massini  $M$ , oleksid hõlmatud kõik võimalikud raskuskeskme asendid.
- 7.4.2.5.2. Haagisevedukid (vedukid) ja veok on ette nähtud ka kesktelghaagise vedamiseks.
- 7.4.2.5.2.1. Samad arvutused nagu punktis 7.4.2.5.1.1 komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitatavate sõidukite korral, mis ei ole sihtotstarbelised sõidukid, või nagu punktis 7.4.2.5.1.2 komplekteerimata või sihtotstarbeliste sõidukite korral, tuleb teha kõikidel järgnevatel võimalikel asjakohastel juhtudel:

- a) ilma koormuseta haakepunktil (välja arvatud vedukitel, mille tootja poolt paigaldatud haakeseadme olemasolul lisatakse selle mass töökorras sõiduki massile vastavalt punktile 2.5);
- b) kui tootja ei ole haakeseadet paigaldanud, siis lisatakse haakepunktile koormus, mida tekitaks tootja poolt esitatud haakeseadme mass (ja see lahutatakse sõiduki kandevõimest);
- c) haakepunktile lisatakse koormus, mis vastab haakeseadmele suurima tehniliselt lubatud massiga (ja lahutatakse maha kandevõimest).

7.4.2.5.3. Poolhaagise vedukid (sadulvedukid).

7.4.2.5.3.1. Komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitatavate sõidukite korral: valmistaja peab esitama sadulhaakeseadme telje piirasendid. Kontrollimine peab toimuma nii, et töökorras sõidukil, mille igale reisijakohale on paigutatud 75 kg mass ja mis koormatakse massini M, oleksid hõlmatud kõik võimalikud sadulhaakeseadme telje asendid (rakendades nimikoormuse haakeseadme teljele).

7.4.2.5.3.2. Komplekteerimata sõiduki korral: kontrollida tuleb samamoodi nagu punktis 7.4.2.5.3.1, toetudes tootja esitatud sadulhaakeseadme telje piirasenditele.

7.4.2.6. Kui N-kategooria sõiduk on koormatud massini M ja selle tagatelg (telg on tähistatud n-iga) või mitmiktagatelg (mitmiktagatelg on tähistatud q-ga) on koormatud massini mn või  $\mu q$ , ei tohi juhtteljele või -telgedele langev mass olla väiksem kui 20 % massist M.

7.4.2.7. MC ei tohi ületada M + TM.

7.4.3. Nõuded bussidele

7.4.3.1. Kohaldatakse punktides 7.4.2.1–7.4.2.3 ja punktis 7.4.2.7 esitatud nõudeid.

7.4.3.2. Töökorras sõiduki mass, millele on lisatud punkti 7.4.3.3.1 tabelis defineeritud mass Q korrutatuna reisijate koguarvuga, suurim tehniliselt lubatud mass haakepunktile ja punktis 7.4.3.3.1 defineeritud massid B ja BX, ei tohi ületada massi M.

7.4.3.3. Kui komplekteerimata sõiduk on vastavalt punktis 7.4.2.5.1.2 kirjeldatud situatsioonile koormatud massini M või kui töökorras komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitatav sõiduk on koormatud vastavalt punktile 7.4.3.3.1, ei tohi telgedele jagunev mass ületada igale teljele mõjuvat teljekoormust  $m_i$  ning iga üksikteljele või mitmiktelje koormus ei tohi ületada sellele teljegrupile mõjuvat koormust  $\mu_j$ . Lisaks peab/peavad veoteljele mõjuv mass või veotelgedele mõjuvad massid olema vähemalt 25 % massist M.

7.4.3.3.1. Töökorras sõiduk on koormatud massiga Q igal reisijakohal, massiga Q seisvate reisijate arv SP on jaotatud ühtlaselt seisvatele reisijatele ettenähtud alale S1, mass B (kg) on jaotatud ühtlaselt pagasiruumis ja teatud juhtudel on mass BX (kg) jaotatud ühtlaselt pagasi vedamiseks varustatud katusealale, kus:

$S_1$  on seisvatele reisijatele ettenähtud ala, nagu on defineeritud peagi vastu võetavas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukite erivarustuse kohta. Kuni antud direktiivi vastuvõtmiseni on  $S_1$  määratletud ÜRO EM (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni) eeskirjades nr 36 (dokument E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Add 35) ja nr 52 (dokument: E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Add 51) esitatuga.

SP, mille on kindlaks määranud tootja, ei tohi ületada väärtust  $S_1/S_{s_p}$ , kus  $S_{s_p}$  on ühele seisvale reisijale ettenähtud allolevas tabelis täpsustatud kokkuleppeline ruum.

B (kg), mille on kindlaks määranud tootja, peab olema määratud numbriliselt ja mitte väiksem kui  $100 \times V$  (V on pagasiruumi kogumaht kuupmeetrites).

BX, mille on kindlaks määranud tootja, peab tähistama vähemalt 75 kg/m<sup>2</sup> erikoormust kogu katusel paikneval pagasiveoks varustatud alal.

Q ja  $S_p$  väärtused on esitatud alljärgnevas tabelis:

Sõiduki klass	Q (kg) – reisijamass	$S_p$ (m <sup>2</sup> reisija kohta) – ühele seisvale reisijale ettenähtud ala
I ja A-klass (*)	68	0,125
II klass	71 (**)	0,15
II ja B-klass	71 (**)	Seisvad reisijad ei ole lubatud

(\*) Kui II, III või B-klassi sõidukit tuleb tunnustada ka I või A-klassi sõidukina, siis ei võeta nende klasside kinnitamise eesmärgil arvesse ainult väljastpoolt sõidukit ligipääsetavates pagasiruumides veetava pagasi massi.

(\*\*) Sisaldab 3 kg käsipagasile.

7.4.3.4. Kui sõiduk on töökorras ja valmis laadimiseks vastavalt punktile 7.4.3.3.1, siis esiteljele või esimesele mitmikteljele langev koormus ei tohi olla väiksem kui alljärgnevas tabelis toodud protsent massist M:

Sõiduki koormatus	I ja A-klass		II klass		III ja B-klass	
	Jäigad	Liigendiga	Jäigad	Liigendiga	Jäigad	Liigendiga
Koormamata	20	20	25	20	25	20
Koormatud	25	20	25	20	25	20

7.4.4. Nõuded  $M_2$ - ja  $M_3$ -kategooria sõidukitele, mis ei ole bussid, ja haagiselamutele

Kohaldatakse punktides 7.4.2.1–7.4.2.4 ja punktis 7.4.2.7 esitatud nõudeid. Lisaks, kui komplekteerimata sõiduk on koormatud massini M vastavalt punktis 7.4.2.5.1.2 kirjeldatud situatsioonile või kui töökorras komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitatav sõiduk on koormatud massini M vastavalt nõukogu direktiivi 92/21/EMÜ II lisa liitele (<sup>1</sup>), siis mass, mis vastab igale teljele langevale koormusele, ei tohi ületada selle telje koormust  $m_i$  ja mass, mis vastab igale üksikteljele või mitmikteljele langevale koormusele, ei tohi ületada selle mitmiktelje koormust  $\mu_i$ . Peale selle peab veotelje koormusele vastav mass või veotelgede koormuste summale vastav mass olema vähemalt 25 % massist M.

7.5. **Tingimused, millega kontrollida sõiduki klassifitseerimist maastikusõidukina (direktiivi 70/156/EMÜ II lisa 4. jagu)**

7.5.1. Tehniline teenistus peab kindlaks tegema, kas komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitatav sõiduk või ilma sadulhaakeseadmeta poolhaagise veduk (sadulveduk) on vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ II lisa toodud tingimustele tunnustatav maastikusõidukina.

7.5.2. Muude komplekteerimata sõidukite korral viiakse antud protseduur läbi ainult tootja nõudel.

7.6. **Manööverdamisvõime**

7.6.1. Kõik mootorsõidukid ja poolhaagised peavad olema suutelised manööverdama kas ühes või teises suunas 360° täisringjoonelises alas, mis koosneb kahest kontsentrisest ringjoonest, ilma et sõiduki ükski välimine punkt (välja arvatud punktis 2.4.2 sõiduki laiuse kohta nimetatud väljaulatuvad osad) ületaks ala piiravaid ringjooni, kusjuures välimise ringjoone raadius on 12,50 m ja sisemise ringjoone raadius on 5,30 m.

Mootorsõidukitele ja poolhaagistele, millel on olemas teljetõsteseadmed (vt punkti 2.14), kehtib antud nõue (punkti 2.14 järgi) ka telje/telgede ülestõstetud asendi korral.

Vastavust ülalnimetatud nõuetele kontrollitakse järgmiselt:

7.6.1.1. *Mootorsõidukid*

Sõiduki kõige väljaspoolsemat eesmist punkti tuleb juhtida välimist ringjoont mööda (vt joonis A).

(<sup>1</sup>) EÜT L 129, 14.5.1992, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 95/48/EÜ (EÜT L 233, 30.9.1995, lk 73).

## 7.6.1.2. Poolhaagised

Poolhaagise tunnistatakse punkti 7.6.1 nõuetele vastavaks, kui selle teljevahe ei ole suurem kui

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

,kus L on poolhaagise laius, mis antud jao tingimuste täitmiseks mõõdetakse teljevahe pikkusena poolhaagise sadula veopoldist mittejuhitavate tandemtelgede keskmeni; kui ühel või enamal mittejuhitavatest tandemtelgedest on teljetõsteseade (vt 2.14), siis võetakse arvesse kas langetatud või tõstetud telje/telgede pikem teljevahe. Kahtluse korral võib tüübikinnitusasutus nõuda punktis 7.6.1 kirjeldatud katse läbiviimist.

7.6.2. Täiendavad nõuded  $M_2$ - või  $M_3$ - ja N-kategooria sõidukitele

Kui sõiduk seisab ja selle juhtrattad on suunatud nii, et sõiduki liikumahakkamise korral joonistaks selle otsa äärmine välimine punkt 12,50 m raadiusega ringjoone, tuleb maapinnale joone märkimisega sõiduki küljele luua vertikaalne puuetasand, mis oleks suunaga ringist väljapoole.  $M_2$ - või  $M_3$ -kategooria liigendsõiduki korral peavad selle kaks jääka osa olema joondatud mainitud tasandil.

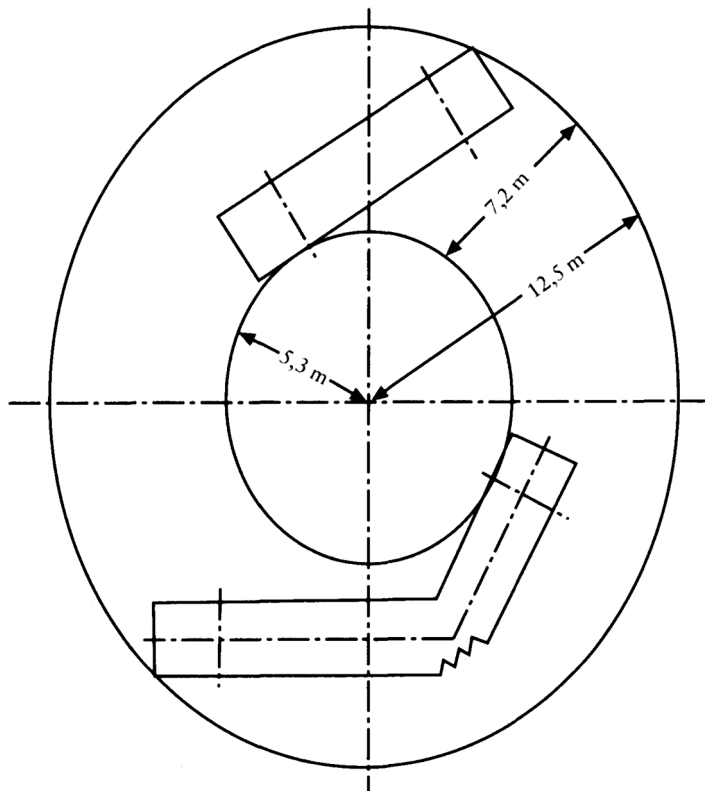
Kui sõiduk liigub kas ühes või teises suunas edasi 12,50 m raadiusega ringjoont pidi, ei tohi ükski selle osa jääga kerega sõiduki korral vertikaaltasapinnast väljapoole liikuda rohkem kui 0,80 m (vt joonis B), liigendraamiga kerega  $M_2$ - või  $M_3$ -kategooria sõiduki korral mitte rohkem kui 1,20 m (vt joonis C).

Ülestõstetavate telgedega sõidukitele kohaldatakse antud nõuet (punkti 2.14 järgi) ka telje/telgede ülestõstetud asendi korral.

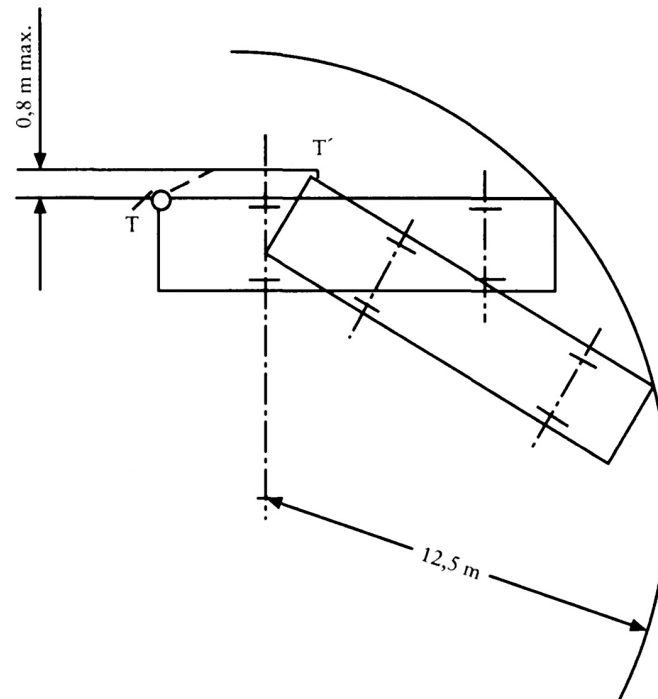
Ülestõstetavate telgede tõstetud asendis või koormatavate telgede koormamata asendis on lubatud 0,80 m N-kategooria sõidukite korral asendatud 1,00 meetriga.

## 7.6.3. Punktide 7.6.1 ja 7.6.2 nõudeid võib tootja nõudel ka kontrollida, tehes vastavad vajalikud arvutused või esitades geomeetrilise demonstratsiooni.

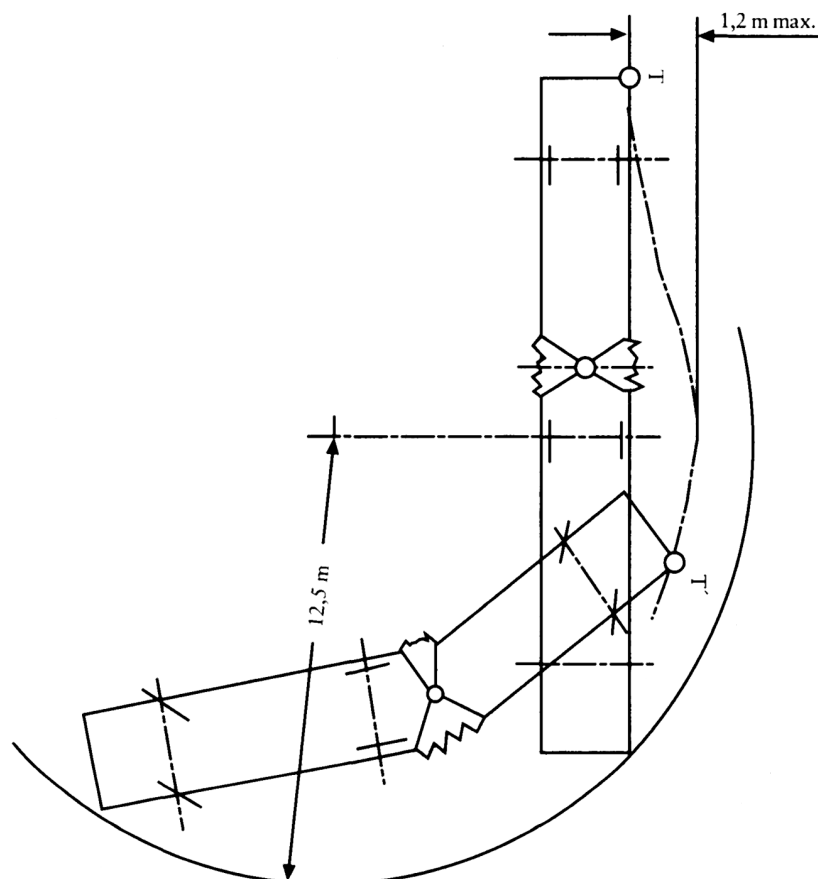
Joonis A



Joonis B



Joonis C



7.6.4. Komplekteerimata sõidukite kohta peab valmistaja esitama suurimad lubatud mõõtmed, mida tuleb sõidukil punktides 7.6.1 ja 7.6.2 esitatud nõuetest lähtuvalt kontrollida.

7.7. **Lisanõuded  $M_2$ - ja  $M_3$ -kategooria mootorsõidukitele**

Suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass ei tohi ületada 3 500 kg.

7.8. **Mootorsõidukite haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass ja haakeseadme kinnituseeskirjad**

7.8.1. Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass kesktelgahaagise vedamiseks ettenähtud mootorsõidukil, mille suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass ületab 3,5 tonni, peab olema vähemalt 10 % suurimast tehniliselt lubatud pukseeritavast massist või 1 000 kg vastavalt sellele, kumma mass on väiksem. Mootorsõidukite, v.a üldvedukite korral lisandub haakeseadme mass, kui tootja on haakeseadme paigaldanud, või suurim lubatud haakeseadme mass, kui tootja ei ole haakeseadet paigaldanud.

7.8.2. Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass kesktelgahaagise vedamiseks ettenähtud mootorsõidukil, mille suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass ei ületa 3,5 tonni, peab olema vähemalt 4 % täismassist või 25 kg vastavalt sellele, kumma mass on väiksem. Mootorsõidukite, v.a üldvedukite korral lisandub haakeseadme mass, kui tootja on haakeseadme paigaldanud, või suurim lubatud haakeseadme mass, kui tootja ei ole haakeseadet paigaldanud.

7.8.3. Juhul, kui mootorsõiduki täismass ei ületa 3,5 tonni, peab tootja mootorsõiduki haakeseadme paigaldustingimused kasutusjuhendis kindlaks määrama.

Sellisel juhul peab ülaltoodud tingimustes kirjas olema mootorsõiduki haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass, mootorsõiduki haakeseadme kinnituskoht ja suurim lubatud haakeseadme üleulatus.

7.9. **Paigaltvõtu omadused kallakul**

Haagiseid vedavad ja autorongi täismassini koormatud mootorsõidukid peavad olema suutelised vähemalt 12 % kallakul paigalt võtma viis korda viie minuti jooksul.

7.10. **Mootori võimsuse ja täismassi suhe**

Mootorsõidukite mootor peab autorongi täismassi iga tonni kohta arendama võimsust vähemalt 5 kW. Mootori võimsust mõõdetakse vastavalt nõukogu direktiivi 80/1269/EMÜ<sup>(1)</sup> sätetele.

7.11. **Tingimused vastavuste leidmiseks teatavate mitteõhkvedrustuse ja õhkvedrustusega süsteemide vahel sõiduki veotelje/-telgede korral.**

7.11.1. Tootja nõudel peab tehniline teenistus määrama mitteõhkvedrustuse ja õhkvedrustusega veotelje/-telgede ekvivalentsuse.

Et vastata õhkvedrustusega telgedele, peavad mitteõhkvedrustusega teljed vastama järgnevale tingimustele:

7.11.1.1. Täismassiga koormatud vedrustuse korral peab veotelje või mitmikveotelje kohal mõõdetud vedrustatud massi madalsagedusliku vertikaalsuunalise siirdevõnkumise sagedus ja sumbuvus olema punktides 7.11.1.2–7.11.1.5 määratletud piirides.

7.11.1.2. Iga telg peab olema varustatud hüdrauliliste amortisaatoritega. Mitmikteljele paigaldatakse amortisaatorid selliselt, et mitmiktelje võnkumine oleks minimaalne.

7.11.1.3. Kui hüdraulilised amortisaatorid on tööasendis, peab harilikes tingimustes töötava vedrustuse korral keskmine sumbuvussuhe  $D_m$  olema üle 20 % kriitilisest sumbuvusest.

7.11.1.4. Kui hüdraulilised amortisaatorid on eemaldatud või tühjendatud, ei tohi vedrustuse sumbuvussuhe  $D_r$  olla üle 50 %  $D_m$  väärtusest.

<sup>(1)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 89/491/EMÜ (EÜT L 238, 15.8.1989, lk 43).

7.11.1.5. Vedrustatud massi vaba vertikaalsuunalise siirdevõnkumise sagedus veotelje või mitmikveotelje kohal ei tohi olla üle 2,0 Hz.

7.11.1.6. Vedrustuse võnkesagedus ja sumbumine on defineeritud punktis 7.11.2. Sageduse ja sumbumise määramiseks vajaliku katse protseduur on määratud punktis 7.11.3.

7.11.2. *Vedrustuse võnkesageduse ja sumbumise definitsioon*

Käesoleva määratluse korral vaadeldakse veotelje või mitmikveotelje kohal asuvat vedrustatud massi  $M$  (kg). Veotelje või mitmikveotelje kogu vertikaalsuunaline teepinna ja vedrustatud massi vaheline jäikus on  $K$  njuutonit meetri kohta (N/m) ja kogu sumbuvustegur on  $C$  njuutonsekundit meetri kohta (N.s/m). Vedrustatud massi vertikaalnihe on  $Z$ . Vedrustatud massi vaba võnkumist kirjeldav liikumisvõrrand on:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Vedrustatud massi võnkesagedus  $F$  (Hz) on:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Sumbuvus on kriitiline, kui  $C = C_0$ ,

kus

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Sumbuvussuhe kriitilise sumbuvuse murdosana on  $C/C_0$ .

Vedrustatud massi vaba siirdevõnkumise kestel järgib massi liikumise vertikaalkomponent sumbuvat sinusoidi (joonis 2). Sageduse hindamiseks mõõdetakse kõigi jälgitavate täisvõngete aeg. Sumbuvuse hindamiseks mõõdetakse võnkekõvera järjestikuste samasuunaliste ekstreemumite kõrgused. Kui esimese ja teise täisvõnke ekstreemumitele vastavad amplituudid on  $A_1$  ja  $A_2$ , leitakse sumbuvussuhe  $D$  järgmise valemi abil:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

,kus  $\ln$  tähendab amplituudide suhte naturaallogaritmi.

7.11.3. *Katse käik*

Selleks et katse abil määrata sumbuvussuhet  $D_m$ , sumbuvussuhet  $D_r$  eemaldatud hüdrauliliste amortisaatorite korral ja vedrustuse võnkesagedust  $F$ , tuleb:

- sõita aeglasel kiirusel ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) üle 80 mm astme, mille ristlõige on kujutatud joonisel 1. Pärast seda, kui veoteljele kinnituvad rattad on astmelt maha sõitnud, analüüsitakse alanud siirdevõnkumist sageduse ja sumbuvuse määramiseks, või
- tõmmata täismassiga sõiduki šassiid allapoole, nii et veoteljele langeks täismassi 1,5-kordsele väärtusele vastav staatiline koormus. Allapoole tõmmatud sõiduk vabastatakse järsult ja analüüsitakse järgnevat võnkumist, või
- tõmmata täismassiga sõiduki šassiid allapoole, nii et vedrustatud mass oleks tõstetud 80 mm kõrgusele veoteljest. Ülespoole tõmmatud sõiduk vabastatakse järsult ja analüüsitakse järgnevat võnkumist, või
- teha täismassiga sõidukiga muid katseid, kui tootja on tehnilisele teenistusele tõestanud, et need on samaväärsed.

Sõidukile tuleb otse veotelje kohale veotelje ja šassii vahele kinnitada vertikaalnihe andur. Sumbumise määramiseks mõõdetakse anduri lugemilt ajavahe esimese ja teise maksimaalse vedrustuse kompressiooni vahel. Kahe mitmikveotelje korral tuleb vertikaalnihe andur paigaldada otse veotelgede kohale kummagi veotelje ja šassii vahele.

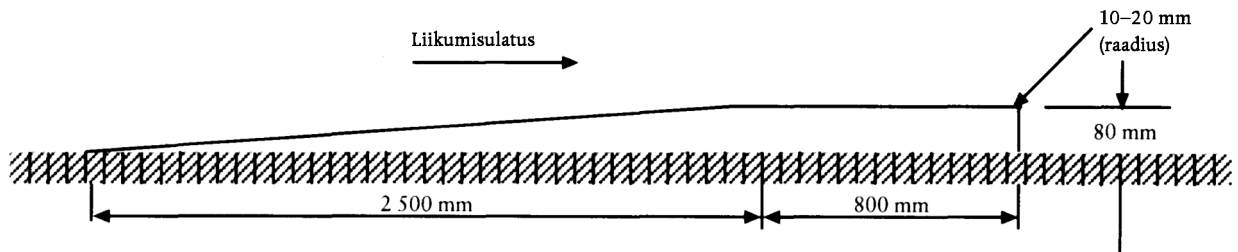


Sõiduki massi testimisel peab rehvirõhk olema tootja soovitatud sobival tasemel.

Vedrustuse ekvivalentsuse määramiseks vajalikud katsed tehakse telgedele või mitmiktelgedele suurima tehniliselt lubatud massiga ja oletatakse, et ekvivalentsus kehtib kõikide väiksemate koormuste korral.

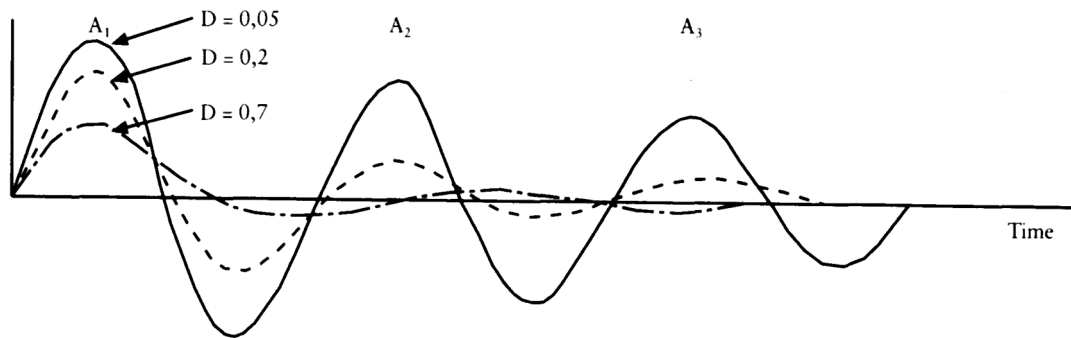
Joonis 1

Vedrustuse katsetuskäik



Joonis 2

Lühiajalise vaba võnkumise sumbumine



## II LISA

## TEATIS nr

vastavalt nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ I lisale EÜ tüübikinnituse kohta seoses teatavate mootorsõidukite ja haagiste kategooriate ning nende masside ja mõõtmetega

(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/.../EÜ)

Vajaduse korral tuleb järgmine informatsioon koos sisukorraga esitada kolmes eksemplaris. Kõik joonised tuleb esitada vajalikus mõõtkavas ja piisavalt detailselt maksimaalselt A4-formaadis (210 × 297 mm) või A4-formaati voldituna. Fotode olemasolu korral peavad need olema piisavalt detailsed.

Elektrooniliste juhtimiseadistega süsteemide, komponentide ja eraldi seadmestike korral tuleb esitada andmed nende töötamise kohta.

0. ÜLDANDMED
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Sõidukitüüp: .....
- 0.2.1. Kaubanduslik nimi (kaubanduslikud nimed): .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile <sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria <sup>(c)</sup>: .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress: .....
- 0.6. Andmesiltide asukoht, kirjed ja kinnitusviis: .....
- 0.6.1. Šassiil: .....
- 0.6.2. Kerel: .....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....
1. SÕIDUKI EHTUSE ÜLDISED KARAKTERISTIKUD
- 1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised: .....
- 1.2. Kogu sõiduki mõõtmetega joonis: .....
- 1.3. Telgede ja rataste arv: .....
- 1.3.1. Topeltratastega telgede arv ja asukoht: .....
- 1.3.2. Juhttelgede arv ja asukoht: .....

Joonealused märkused:

Üldist: käesolevas teatistes kasutatavad järjekorranumbrid ja joonealused märkused vastavad direktiivi 70/156/EMÜ I lisa sätetatuile. Käesoleva direktiivi tähenduses mittevajalikud jaotused on vahele jäetud.

Joonealune märkus (e) "Esitada nii, et sõidukitüübi iga erinev tehnilise konfiguratsiooni väärtus oleks selgelt määratletav."

Joonealune märkus (nd) "ISO-standard 612-1978, tingimus nr 6.18.1"

- 1.3.3. Veoteljed (arv, asukoht, ühendusviis): .....
- 1.4. Šassii (kui see on olemas) (üldjoonis): .....
- 1.6. Mootori paigutus ja asukoht: .....
- 1.7. Juhikabiin (ette ehitatud, pooleldi ette ehitatud või tavaline)<sup>(6)</sup>: .....
- 1.9. Kindlaks määrata, kas mootorsõiduk on ette nähtud poolhaagiste või muude haagiste vedamiseks ja kas tegemist on pool-, täis- või kesktelggaagisega; kindlaks määrata, kas sõiduk on ette nähtud spetsiaalselt kontrollitud temperatuuriga kaupade veoks.
2. MASSID JA MÕÕTMED <sup>(6)</sup> (kilogrammides ja millimeetrites) (vajadusel viidata joonisele)
- 2.1. Teljevahe(d) (täismassiga) <sup>(6)</sup>: .....
- 2.1.1. Poolhaagiste korral: .....
- 2.1.1.1. Sadula veopoldi telje ja poolhaagise tagumise serva vahemaa: .....
- .....
- 2.1.1.2. Sadula veopoldi telje ja poolhaagise mistahes eesmise serva suurim vahemaa: .....
- 2.1.1.3. Poolhaagise teljevahe vastavalt käesoleva direktiivi I lisa punktile 7.6.1.2: .....
- 2.2. Sadulveduki korral: .....
- 2.2.1. Sadulhaakeseadme kinnituskaugus (suurim ja vähim, komplekteerimata sõiduki korral märkida lubatud piirid) <sup>(6)</sup>: .....
- 2.2.2. Sadulhaakeseadme suurim kõrgus (standardiseeritud) <sup>(6)</sup>: .....
- 2.3. Telje rööbe ja laius (rööpmed ja laiused): .....
- 2.3.1. Iga juhitava telje rööbe <sup>(6)</sup>: .....
- 2.3.2. Kõikide teiste telgede rööbe <sup>(6)</sup>: .....
- 2.3.3. Kõige laiema tagumise telje laius: .....
- 2.4. Sõiduki mõõtmed (üldmõõtmed)
- 2.4.1. Kereta šassiide korral
- 2.4.1.1. Pikkus<sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Suurim lubatud pikkus: .....
- 2.4.1.1.2. Vähim lubatud pikkus: .....
- 2.4.1.2. Laius<sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Suurim lubatud laius: .....
- 2.4.1.2.2. Vähim lubatud laius: .....
- 2.4.1.3. Kõrgus (tööolukorras) <sup>(6)</sup> (reguleeritava kõrgusega vedrustuse puhul märgitakse harilikule tööasendile vastav kõrgus): .....
- 2.4.1.4. Esiüleulatus <sup>(m)</sup>: .....
- 2.4.1.5. Tagaüleulatus <sup>(m)</sup>: .....
- 2.4.1.5.2. Vähim ja suurim lubatud üleulatus haakepunktist <sup>(m)</sup>: .....

- 2.4.1.8. Kere või sisemise varustuse või lisaseadmete või koorma raskuskeskme ekstreemsed lubatud asendid: .....
- 2.4.1.9. Kaugus telgede vahel (paljuteljelised): .....
- 2.4.2. Kerega šassiide puhul
- 2.4.2.1. Pikkus <sup>(h)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Laadimisruumi pikkus: .....
- 2.4.2.2. Laius <sup>(h)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Seinte paksus (kui tegemist on spetsiaalselt kontrollitud temperatuuriga toiduainete veoks ettenähtud sõidukiga): .....
- 2.4.2.3. Kõrgus (töökorras) <sup>(h)</sup> (Reguleeritava kõrgusega vedrustuse korral märkida tavalisele tööasendile vastav kõrgus): .....
- 2.4.2.4. Esiüleulatus <sup>(m)</sup>: .....
- 2.4.2.5. Tagaüleulatus <sup>(m)</sup>: .....
- 2.4.2.8. Koorma raskuskeskme kõige äärmuslikum lubatud asend (ebaühtlase koormatuse korral): .....
- 2.4.2.9. Kaugus telgede vahel (paljuteljeliste korral): .....
- 2.6. Tühimass, kaasa arvatud kere ning haakeseadete muu kui M<sub>1</sub>-kategooria töökorras veduki korral, või kabiiniga šassii mass juhul, kui tootja ei varusta kere ja/või haakeseadmega (kaasa arvatud jahutusvedelik, õlid, kütus, muud vedelikud (100 %), välja arvatud kasutatud vesi, tööriistad, varuratas ja juht ning bussidel meeskonnaliikme mass (75 kg), kui sõidukis on meeskonnaiste) <sup>(h)</sup> <sup>(i)</sup>: .....
- 2.6.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesktelghaagise korral haakepunktile mõjuv koormus <sup>(h)</sup>: .....
- 2.7. Tootja poolt määratud komplekteeritud sõiduki minimaalne mass, kui sõiduki ei ole komplekteeritud: .....
- 2.7.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesktelghaagise korral haakepunktile mõjuv koormus: .....
- 2.8. Tootja poolt lubatud täismass <sup>(h)</sup> <sup>(i)</sup>: .....
- 2.8.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesktelghaagise korral haakepunktile mõjuv koormus <sup>(h)</sup>: .....
- 2.9. Igale teljele rakenduv suurim tehniliselt lubatud mass <sup>(h)</sup>: .....
- 2.10. Igale mitmikteljele rakenduv suurim tehniliselt lubatud mass <sup>(h)</sup>: .....
- 2.11. Mootorsõiduki suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass <sup>(h)</sup>: .....
- 2.11.1. Täishaagis: .....
- 2.11.2. Poolhaagis: .....
- 2.11.3. Kesktelghaagis: .....
- 2.11.3.1. Haakeseadme üleulatus <sup>(h)</sup> ja teljevahe maksimaalne suhe: .....
- 2.11.4. Autorongi täismass: .....
- 2.11.6. Piduriteta haagise täismass: .....
- 2.12. Suurim tehniliselt lubatud haakepunktile rakenduv koormus: .....
- 2.12.1. mootorsõidukil: .....

- 2.12.2. poolhaagisel või kesktelghaagisel: .....
- 2.13. Suurim lubatud mass haakeseadmele (kui tootja ei ole haakeseadet paigaldanud): .....
- 2.14.1. Mootori võimsuse ja täismassi suhe (kW/kg) (nagu on määratletud käesoleva direktiivi I lisa punktis 7.10):
- 2.16. Ette nähtud suurim lubatud mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (valikuline: kui nimetatud parameetrid on antud, peavad need olema kontrollitud vastavalt IV lisas esitatud nõuetele) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.1. Ettenähtud täismass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.2. Ettenähtud suurim lubatud igale teljele rakenduv täismass registreerimisel/kasutuselevõtmisel poolhaagiste või kesktelghaagiste korral, ettenähtud suurim lubatud haakepunktile rakenduv mass, mille määrab tootja, kui see on väiksem suurimast tehniliselt lubatud haakepunktile mõjuvast massist (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.3. Ettenähtud suurim lubatud igale mitmikteljele mõjuv mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.4. Ettenähtud suurim lubatud pukseeritav mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.5. Ettenähtud suurim lubatud autorongi mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(1)</sup>: .....
5. TELJED
- 5.1. Iga telje kirjeldus: .....
- 5.2. Mark: .....
- 5.3. Tüüp: .....
- 5.4. Ülestõstetav telg (ülestõstetavad teljed): .....
- 5.4.1. Asukoht, mark ja tüüp: .....
- 5.5. Koormatav telg (koormatavad teljed): .....
- 5.5.1. Asukoht, mark ja tüüp: .....
6. VEDRUSTUS
- 6.1. Vedrustussüsteemi joonis: .....
- 6.2. Iga telje või mitmiktelje või ratta vedrustuse tüüp ja ehitus: .....
- 6.2.1. Kõrgusseadistus: jah/ei
- 6.2.3. Veotelje/-telgede õhkvedrustus: jah/ei
- 6.2.3.1. Veotelje/-telgede õhkvedrustusega ekvivalentne vedrustus: jah/ei
- 6.2.3.2. Vedrustatava massi vertikaalsirde sagedus ja sumbumine: .....
- 6.3. Vedruseadme vedrustuselementide iseloomustus (ehitus, materjalide omadused ja mõõtmed): .....
- 6.4. Stabilisaatorid: jah/ei
- 6.5. Amortisaatorid: jah/ei

<sup>(1)</sup> Punktid 2.16.1–2.16.5 ei välista täiendava registreerimisel või kasutuselevõtmisel lubatud suurima massi tunnustamist siseriiklike registreerimisastutuste poolt.

- 6.6. REHVID JA VELJED
- 6.6.1. Rehvi/velje kombinatsioon(id) (rehvide kohta märkida mõõtme tähis, minimaalne koormusindeks, maksimaalne kiirusindeks, velgede kohta märkida nende mõõtmed ja nihutus(ed)) <sup>(6)</sup>: .....
- 6.6.1.1. Telg 1: .....
- 6.6.1.2. Telg 2: .....
- jne.
- 6.6.3. Sõiduki tootja poolt soovitatav rehvirõhk (soovitatavad rehvirõhud) ..... kPA <sup>(6)</sup>
8. PIDURID
- 8.3. Haagise pidurisüsteemide kontrollseadis ja jõuülekanne haagise vedamiseks ette nähtud sõidukite puhul: ...
9. KERE
- 9.1. Keretüüp: .....
- 9.10.3. Istmed: .....
- 9.10.3.1. Arv: .....
- 9.10.3.2. Asukoht ja paigutus: .....
- 9.17. Andmesildid: .....
- 9.17.1. Andmesiltide, pealdiste ja šassii numbrilise asukoha fotod ja/või joonised: .....
- 9.17.2. Andmesiltide ja pealdiste ametliku osa fotod ja/või joonised (täielik mõõtmetega näidis): .....
11. ÜLDVEDUKITE NING HAAGISTE JA POOLHAAGISTE ÜHENDAMINE
- 11.1. Olemasoleva(te) või paigaldatava(te) haakeseadme(te) klass ja tüüp: .....
- 11.2. Olemasoleva(te) haakeseadme(te) omadused D, U, S ja V või paigaldatava(te) haakeseadme(te) minimaalsed omadused D, U, S ja V: ..... daN
- 11.3. Sõidukile haakeseadme tüübi paigaldamiseks vajalikud tootja poolt esitatud juhised ja sõidukil asuvate kinnituskohade fotod või joonised; lisainformatsioon, kui haakeseadme tüübi kasutamine on piiratud spetsiaalset tüüpi sõidukitega: .....
- 11.4. Informatsioon spetsiaalsete pukseerimiskonksude või kinnitusplaatide paigalduse kohta: .....
13. ERISÄTTED BUSSIDE KOHTA
- 13.1. Bussi klass: .....
- 13.2. Seisukohtade arv: .....
- 13.3. Reisijate ja meeskonnaliikmete istekohtade arv: .....
- 13.3.1. Meeskonnaliikmete istekohad: jah/ei <sup>(1)</sup>

(1) Mittevajalik maha tõmmata.

- 13.6. Pakiruumi maht: ..... m<sup>3</sup>  
 13.7. Ala pagasi katusel transportimiseks: ..... m<sup>2</sup>

## LISATEAVE MAASTIKUSÕIDUKITE KORRAL

- 2.4.1. Kereta šassiide korral  
 2.4.1.4.1. Pealesõidunurk (na): ..... kraadi  
 2.4.1.5.1. Mahasõidunurk (nb): ..... kraadi  
 2.4.1.6. Kliirens (nagu see on määratletud nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A osa punktis 4.5)  
 2.4.1.6.1. Telgede vahel: .....  
 2.4.1.6.2. Esitelje/-telgede all: .....  
 2.4.1.6.3. Tagumise telje (tagumiste telgede) all: .....  
 2.4.1.7. Teekumeruse ületusnurk (nc): ..... kraadi  
 2.4.2. Kerega šassiide korral  
 2.4.2.4.1. Pealesõidunurk (na): ..... kraadi  
 2.4.2.5.1. Mahasõidunurk (nb): ..... kraadi  
 2.4.2.6. Kliirens (nagu see on määratletud nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A osa punktis 4.5):  
 2.4.2.6.1. Telgede vahel: .....  
 2.4.2.6.2. Esitelje/-telgede all: .....  
 2.4.2.6.3. Tagumise telje (tagumiste telgede) all: .....  
 2.4.2.8. Teekumeruse ületusnurk (nc): ..... kraadi  
 2.15. Paigaltvõtuvõime kallakul (haagiseta sõiduk ..... protsentides)  
 4.9. Diferentsiaalilukk: jah/ei/ei ole kohustuslik <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Punktid 2.16.1–2.16.5 ei välista täiendava registreerimisel või kasutuselevõtmisel lubatud suurima massi tunnustamist siseriiklike registreerimisasutuste poolt.

## III LISA

## NÄIDIS

suurim formaat: A4 (210 × 297 mm)

## EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

(sõiduk)

Tüübikinnitusasutuse pitser

Teade sõidukitüübi

- tüübikinnituse,
- tüübikinnituse laiendamise, <sup>(1)</sup>
- tüübikinnituse andmisest keeldumise, <sup>(1)</sup>
- tüübikinnituse tühistamise <sup>(1)</sup> kohta

vastavalt direktiivile 97/.../EÜ, mis on seotud mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmetega ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ.

EÜ tüübikinnituse nr: .....

Laiendamise põhjus: .....

## I JAGU

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Sõidukitüüp: .....
- 0.2.1. Kaubanduslik nimi (kaubanduslikud nimed): .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimistunnus, kui see on märgitud sõidukile: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria: .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress: .....
- Sõiduki kõige hilisema ehitusetapi teinud tootja nimi ja aadress: .....
- 0.8. Koostetehase nimi ja aadress (koostetehaste nimed ja aadressid): .....

<sup>(1)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.



## II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt liidet
2. Katsete läbiviimise eest vastutav tehniline teenistus: .....
3. Katseprotokolli esitamise kuupäev: .....
4. Katseprotokolli number: .....
5. Märkused (kui neid on): vt liidet
6. Koht: .....
7. Kuupäev: .....
8. Allkiri: .....
9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

---

## Liide

## EÜ tüübikinnitustunnistuse nr ... juurde,

mis käsitleb teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust vastavalt direktiivile 97/27/EÜ

1. Lisateave
- 1.0. Mõttmed, mis ületavad direktiivi 97/.../EÜ I lisa punktis 7.3 esitatud suurimaid lubatud mõttmeid vastavalt selle direktiivi artiklitele 3 ja 7: jah/ei <sup>(1)</sup>
- 1.1. (Kogu)pikkus: ... mm (komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitataval sõidukil)
  - 1.1.1. Laadimisala pikkus
  - 1.1.2. Sadula veopoldi telje ja poolhaagise kõige eesmise punkti vahemaa
  - 1.1.3. Sadula veopoldi telje ja poolhaagise kõige tagumise punkti vahemaa
- 1.2. (Kogu)laius: ... mm (komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitataval sõidukil)
- 1.3. (Kogu)kõrgus: ... mm (komplekteeritud või etapiviisiliselt valmishitataval sõidukil)
- 1.4. Suurim lubatud pikkus: ... mm (komplekteerimata sõidukil)
- 1.5. Suurim lubatud laius: ... mm (komplekteerimata sõidukil)
- 1.6. Kere ja/või sisustuse ja/või varustuse ja/või koorma raskuskeskme kõige äärmuslikum lubatud asend (komplekteerimata sõidukil või ebaühtlase koormatuse korral)
- 1.7. Töökorras sõiduki mass <sup>(2)</sup>
  - 1.7.1. Sõiduki täismass <sup>(2)</sup>: ... kg
- 1.9. Suurim tehniliselt lubatud teljele rakenduv koormus <sup>(2)</sup>:
  - 1.9.1. 1. telg ... kg
  2. telg <sup>(1)</sup>... kg
  3. telg <sup>(1)</sup>... kg
  4. telg <sup>(1)</sup>... kg
  5. telg <sup>(1)</sup>... kg
- 1.11. Suurim tehniliselt lubatud mitmikteljele rakenduv koormus <sup>(2)</sup>:
  - 1.11.1. Esimene mitmiktelg: ... kg
  - Teine mitmiktelg <sup>(1)</sup>: ... kg
- 1.13. Autorongi täismass:
- 1.14. Ülestõstetavad teljed
- 1.15. Koormatavad teljed
- 1.17. Mootorsõiduki suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>
  - 1.17.1. Täishaagis <sup>(1)</sup>
  - 1.17.2. Poolhaagis <sup>(1)</sup>
  - 1.17.3. Kesktelghaagis <sup>(1)</sup>
  - 1.17.4. Piduriteta haagis <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.

<sup>(2)</sup> Esitada nii, et sõidukitüübi iga erinev tehnilise konfiguratsiooni väärtus oleks selgelt määratletav.

- 1.18. Mootorsõiduki/poolhaagise või kesktelgahaagise suurim tehniliselt lubatud haakepunktile rakenduv koormus <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: ... kg
- 1.19. Suurim lubatud haakeseadmele rakenduv mass (kui tootja ei ole seda paigaldanud):
- 1.20. Ettenähtud suurim lubatud mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>
- 1.20.1. Ettenähtud suurim lubatud täismass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(2)</sup>
- 1.20.2. Ettenähtud suurim lubatud igale teljele rakenduv suurim lubatud täismass registreerimisel/kasutuselevõtmisel poolhaagiste või kesktelgahaagiste korral, ettenähtud haakepunktile rakenduv mass, mille määrab tootja, kui see on väiksem tehniliselt lubatud haakepunktile mõjuvast massist (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(2)</sup>
- 1.20.3. Ettenähtud suurim lubatud igale mitmikteljele mõjuv mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(2)</sup>
- 1.20.4. Ettenähtud suurim lubatud pukseeritav mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(2)</sup>
- 1.20.5. Ettenähtud suurim lubatud autorongi mass registreerimisel/kasutuselevõtmisel (iga tehnilise konfiguratsiooni korral on võimalikud erinevad väärtused) <sup>(2)</sup>
- 1.21. Õhkvedrustusega veotelg: jah/ei <sup>(1)</sup>
- 1.22. Õhkvedrustusega ekvivalentseks tunnistatud vedrustusega veotelg: jah/ei <sup>(1)</sup>
- 1.23. Maastikusõiduk: jah/ei <sup>(1)</sup>
- 1.24. Reisijate arv
- 1.24.1. Isteukohtade arv <sup>(2)</sup>
- 1.24.2. Seisukohtade arv M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukites <sup>(2)</sup>
- 1.25. Fotod või joonised sõiduki haakeseadme kinnituspunktidest.

---

<sup>(1)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.

<sup>(2)</sup> Esitada nii, et sõidukitüübi iga erinev tehnilise konfiguratsiooni väärtus oleks selgelt määratletav.

<sup>(3)</sup> Täita ainult juhul, kui vastavad andmed on esitatud teatistes.

## IV LISA

See lisa sisaldab käesoleva direktiivi artiklis 4 mõeldud ühist menetlust suurimate registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud masside määramiseks igas liikmesriigis ja käesoleva direktiivi artiklis 5 mõeldud koormatavate ja ülestõstatavate telgedega seotud ühiseid tehnilisi nõudeid:

**1. Mõisted**

Järgnevad mõisted on kohaldatavad käesoleva direktiivi artikli 4 raames, kuni seda muudetakse, et inkorporeerida ühtlustatud suurimad tunnustatud massid. Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

1.0. *jagamatu veos* – koorem, mida ei saa maanteel transportimiseks lahutada kaheks või rohkemaks koormaks ilma liigsete kulude ja riskita seda rikkuda ja mis oma massi või mõõtmete tõttu ei ole transporditav sõidukiga, mille massid ja mõõtmed vastavad liikmesriigis kehtestatud suurimatele lubatud massidele ja mõõtmetele.

1.1. *suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismass* – suurim koormatud sõiduki mass, millega tootja nõudel võib antud sõiduki liikmesriigis registreerida või kasutusele võtta.

1.1.1. Käesoleva direktiivi kohaselt võib sõiduki tootja tüübikinnituse ajaks esitada sõidukitüübi mistahes tehnilise konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, suurimad registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismassid, nii et tüübikinnitusasutusel on võimalik neid vastavalt käesoleva lisa 2. jaos esitatud nõuetele eelnevalt kontrollida.

1.1.2. Iga liikmesriigi ametkond peab kinnitama oma riigis sõidukile suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava täismassi vastavalt järgmistele põhimõtetele:

— definitsiooni järgi võib sõidukitüübi igale tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, määrata ainult ühe suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava massi,

— suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mass määratakse maksimaalse massina, mis on täismassist ja antud liikmesriigis kehtivast tegelikust sõidukile lubatud suurimast massist väiksem või sellega võrdne (või sellest väiksem mass, kui tootja seda nõuab ja saavutab kokkuleppe liikmesriigi asutustega) ja mis vastab käesoleva lisa 2. jao tingimustele.

See ei välista liikmesriigi võimalust lubada suuremat massi kas jagamatu veose vedamisel või kui täidetakse teatavat riigisisese transpordi eesmärki, mis ei mõjuta märgatavalt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, ja kui see jääb sõiduki täismassi piiridesse.

1.1.3. Direktiivi 70/156/EMÜ IV lisa nimetatud üksikdirektiivide nõuete täitmiseks võivad liikmesriigid nõuda, et sõiduk vastaks nendes direktiivides esitatud sätetele, mida kohaldatakse asjakohasele kategooriale, kuhu sõiduk direktiivi 70/156/EMÜ II lisa järgi suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismassi tegeliku väärtuse alusel kuulub, poolhaagiste ja kesktelghaagiste korral telgedele langeva tegeliku koormuse alusel, kui sõiduk on koormatud suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismassini.

1.1.4. Liikmesriigid võivad nõuda, et suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mass ei sõltuks kasutatavatest rehvidest.

1.2. *suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud teljekoormus liikmesriigis* – liikmesriigi asutuste kehtestatud suurim teljekoormus, millega võib sõiduki selles liikmesriigis tootja nõudel registreerida või kasutusele võtta.

1.2.1. Käesoleva direktiivi kohaselt võib sõiduki tootja tüübikinnituse ajaks esitada sõidukitüübi mistahes tehnilise konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, suurimad registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud teljekoormused, nii et tüübikinnitusasutusel on võimalik neid vastavalt käesoleva lisa 2. jaos esitatud nõuetele eelnevalt kontrollida.

1.2.2. Iga liikmesriigi ametkond peab oma riigis kehtestama suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud teljekoormuse vastavalt järgmistele printsiipidele:

— definitsiooni järgi võib sõidukitüübi igale tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, määrata ainult ühe suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava teljekoormuse,

— suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud teljekoormus määratakse maksimaalse massina, mis on suurimast tehniliselt lubatud teljekoormusest ja antud liikmesriigis kehtivast tegelikust sõidukile lubatud suurimast teljekoormusest väiksem või sellega võrdne (või sellest väiksem mass, kui tootja seda nõuab ja saavutab kokkuleppe liikmesriigi asutustega) ja mis vastab käesoleva lisa 2. jao tingimustele.

See ei välista liikmesriigi võimalust lubada suuremat massi kas jagamatu veose vedamisel või kui täidetakse teatavat riigisisese transpordi eesmärki, mis ei mõjuta märgatavalt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, ja kui see jääb suurima tehniliselt lubatud teljekoormuse piiridesse.

1.2.3. Liikmesriigid võivad nõuda, et suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud teljekoormus ei sõltuks kasutatavatest rehvidest.

1.3. *suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mitmiktelgedele rakenduv koormus liikmesriigis* – liikmesriigi asutuste kehtestatud suurim mitmiktelgedele langev koormus, millega võib sõiduki selles liikmesriigis tootja nõudel registreerida või kasutusele võtta.

1.3.1. Käesoleva direktiivi kohaselt võib sõiduki tootja tüübikinnituse ajaks esitada sõidukitüübi mistahes tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, suurimad registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mitmiktelgedele rakenduvad koormused, nii et tüübikinnitusalusel on võimalik neid vastavalt käesoleva lisa 2. jaos esitatud nõuetele eelnevalt kontrollida.

1.3.2. Iga liikmesriigi ametkond peab oma riigis kehtestama suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mitmiktelgedele rakenduva koormuse vastavalt järgmistele printsiipidele:

— definitsiooni järgi võib sõidukitüübi igale tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, määrata ainult ühe suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava mitmiktelgedele rakenduva koormuse,

— suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mitmiktelgedele rakenduv koormus määratakse maksimaalse massina, mis on suurimast tehniliselt lubatud mitmiktelgedele langevast koormusest ja antud liikmesriigis kehtivast tegelikust sõidukile lubatud suurimast mitmiktelgedele langevast koormusest väiksem või sellega võrdne (või sellest väiksem mass, kui tootja seda nõuab ja saavutab kokkuleppe liikmesriigi asutustega) ja mis vastab käesoleva lisa 2. jao tingimustele.

See ei välista liikmesriigi võimalust lubada suuremat massi kas jagamatu veose vedamisel või kui täidetakse teatavat riigisisese transpordi eesmärki, mis ei mõjuta märgatavalt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, ja kui see jääb suurima tehniliselt lubatud mitmiktelgedele rakenduva koormuse piiridesse.

1.3.3. Liikmesriigid võivad nõuda, et suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud mitmiktelgedele rakenduv koormus ei sõltuks kasutatavatest rehvidest.

1.4. *sõiduki suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud pukseeritav mass liikmesriigis* – liikmesriigi asutuste kehtestatud suurim mass, mida mootorsõiduk võib vedada ja millega võib sõiduki enda selles liikmesriigis tootja nõudel registreerida või kasutusele võtta.

1.4.1. Käesoleva direktiivi kohaselt võib sõiduki tootja tüübikinnituse ajaks esitada sõidukitüübi mistahes tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, suurimad registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud pukseeritavad massid, nii et tüübikinnitusalusel on võimalik neid vastavalt käesoleva lisa 2. jaos esitatud nõuetele eelnevalt kontrollida.

1.4.2. Iga liikmesriigi ametkond peab kinnitama oma territooriumil sõidukile suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava pukseeritava massi vastavalt järgmistele põhimõtetele:

— definitsiooni järgi võib sõidukitüübi igale tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, määrata ainult ühe suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava pukseeritava massi,

— suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud pukseeritav mass määratakse maksimaalse massina, mis on suurimast tehniliselt lubatud pukseeritavast massist ja antud liikmesriigis kehtivast tegelikust lubatud suurimast massist väiksem või sellega võrdne (või sellest väiksem mass, kui tootja seda nõuab ja saavutab kokkuleppe liikmesriigi asutustega) ja mis vastab käesoleva lisa 2. jao tingimustele.

See ei välista liikmesriigi võimalust lubada suuremat massi kas jagamatu veose vedamisel või kui täidetakse teatavat riigisisese transpordi eesmärki, mis ei mõjuta märgatavalt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, ja kui see jääb sõiduki suurima tehniliselt lubatud pukseeritava massi piiridesse.

- 1.5. *autorongi suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismass liikmesriigis* – liikmesriigi asutuste kehtestatud koormatud sõiduki ja selle koormatud haagise masside summa, millega võib mootorsõiduki selles liikmesriigis tootja nõudel registreerida või kasutusele võtta.
- 1.5.1. Käesoleva direktiivi kohaselt võib sõiduki tootja tüübikinnitusel ajaks esitada sõidukitüübi mistahes tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, autorongi suurimad registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismassid, nii et tüübikinnitusasutusel on võimalik neid vastavalt käesoleva lisa 2. jaos esitatud nõuetele eelnevalt kontrollida.
- 1.5.2. Iga liikmesriigi ametkond peab kinnitama oma riigis autorongile suurima registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava täismassi vastavalt järgmistele põhimõtetele:
- definitsiooni järgi ja põhimõtteliselt võib mootorsõidukitüübi igale tehnilisele konfiguratsioonile, mis on käesoleva direktiivi II lisa teatise järgi defineeritud ühe võimalike väärtuste grupina, määrata ainult ühe suurima autorongile registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatava täismassi. Vastavalt selliste küsimustega seotud menetlusviisile liikmesriikides võib siiski eristada ka suurimat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud autorongi täismassi, arvestades kavandatud autorongi telgede koguhulka, ja see mass võib olla sõltuv ka kavandatud autorongi teistest omadustest nagu näiteks ettenähtud transpordiviisist (nt ISO standardeid järgivad 40-jalased konteinerid kombineeritud transpordis jne),
  - autorongi suurim registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismass määratakse maksimaalse massina, mis on autorongi täismassist ja antud liikmesriigis kehtivast tegelikust lubatud suurimast massist väiksem või sellega võrdne (või sellest väiksem mass, kui tootja seda nõuab ja saavutab kokkuleppe liikmesriigi asutustega) ja mis vastab käesoleva lisa 2. jao tingimustele.

See ei välista liikmesriigi võimalust lubada suuremat massi kas jagamatu veose vedamisel või kui täidetakse teatavat riigisisese transpordi eesmärki, mis ei mõjuta märgatavalt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, ja kui see jääb autorongi täismassi piiridesse.

## 2. Suurimate registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud masside määramine

- 2.1. Käesoleva direktiivi I lisa jao 7.4 sätteid kohaldavad liikmesriikide asutused erinevate suurimate registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud masside määramiseks. Sel eesmärgil tähistavad lühendid M, mi, mj, TM ja MC selles paragrahvis vastavalt sõidukile suurimaid registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismasse, suurimat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud teljekoormust *i*, üksikteljele või mitmikteljele rakenduvat koormust *j*, suurimat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud pukseeritava massi ning autorongi suurimat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud täismassi.
- 2.2. Mootorsõiduki registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurima pukseeritava massi määramine:
- 2.2.1. Haagiseveoks ette nähtud mootorsõiduki registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurim pukseeritav mass, üksikõik kas tegemist on üldvedukiga või mitte, on järgmistest väärtustest väiksem:
- a) suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass, mis põhineb sõiduki ehitusel ja näitajatel ja/või mehhaanilise haakeseadme tugevusel;
  - b) piduriteta haagise vedamiseks ette nähtud sõidukitel: pool töökorras sõiduki massist, kuid mitte rohkem kui 0,750 t;
  - c) sõidukid, mille täismass ei ületa 3,5 t ja mis on ette nähtud piduritega haagiste vedamiseks: sõiduki registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurim täismass või maastikusõidukil (vt I lisa jagu 7.5) 1,5-kordne sõiduki mass, kuid mitte üle 3,5 t;
  - d) sõidukid, mille täismass ületab 3,5 t ja mis on ette nähtud inertspiduritega (pealejooksupiduritega) varustatud haagiste vedamiseks: 3,5 t;
  - e) sõidukid, mille täismass ületab 3,5 tonni ja mis on ette nähtud pidevpidurdussüsteemiga haagiste vedamiseks: 1,5-kordne sõiduki registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurim täismass;

eeldades, et täidetud peavad olema kõik direktiivi 96/53/EÜ asjakohased tehnilised tingimused.

Käesoleva lisa jao 1.4 tingimustest kõrvale kaldudes võib erandkorras sõidukite korral, mis on ette nähtud rohkem kui ühte liiki lõikudes b, c, d ja e nimetatud haagiste vedamiseks, sõidukitüübi igale tehnilisele konfiguratsioonile määrata kuni kolm erinevat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurimat pukseeritavat massi vastavalt mootorsõiduki pidurisüsteemi ühenduse omadustele: üks ilma piduriteta haagisele, üks inertspiduritega haagisele ja üks pidevpidurdussüsteemiga haagisele. Antud massid on määratakse kindlaks, rakendades eespool esitatud punkte b, c, d ja e.

Antud viisil määratud väiksemat massi võib liikmesriik tunnustada tootja nõudmisel.

**3. Tehnilised nõuded ülestõstetavate või koormatavate telgede paigaldamiseks sõidukile (I lisa, punktid 2.14–2.16)**

- 3.1. Iga sõidukit võib varustada ühe või rohkema ülestõstetava või koormatava teljega.
- 3.2. Kui sõidukile on paigaldatud üks või mitu ülestõstetavat telge (I lisa, punktid 2.14–2.16), siis tuleb kontrollida, et mistahes olukorras, välja arvatud punktis 3.5 märgitud juhtudel, ei oleks ületatud teljele või mitmiktelgedele mõjuvat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurimat massi. Sellepärast peab ülestõstetav või koormatav telg automaatselt maapinnale langema, kui mitmiktelgede lähim telg (lähimad teljed) või mootorsõiduki esitelg on koormatud registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurima(te) massi(de)ni.
- 3.3. Kui koormatav või ülestõstetav telg (koormatavad või ülestõstetavad teljed) on tõstetud asendis, peab/peavad juhile sellest kabiinis märku andma kollane kontroll-lamp (kollased kontroll-lambid).
- 3.4. Kõik sõidukile paigaldatud teljetõstemehhanismid, millele käesolevat direktiivi kohaldatakse, samuti nende juhtimissüsteemid peavad olema valmistatud ja paigaldatud nii, et oleks välistatud nende vale või lubamatu kasutamine.
- 3.5. Nõuded mootorsõiduki paigaltvõtuks libedal pinnasel.
  - 3.5.1. Erandina punkti 3.2 sätetest ja mootorsõiduki või autorongi paigaltvõtu hõlbustamiseks libedal pinnasel ning rehvide haardumise parandamiseks sellistel pindadel võib teljetõstemehhanismide abil mootorsõiduki või poolhaagise ülestõstetavaid või koormatavaid telgesid kasutada ka mootorsõiduki veotelje massi suurendamiseks, kui täidetud on järgmised tingimused:
    - mass, mis vastab sõiduki kõikidele telgedele langevale koormusele, võib ületada suurimat liikmesriigi asutuste poolt kehtestatud teljekoormust kuni 30 % võrra, kui sellega ei ületata tootja poolt selleks sihtotstarbeks ettenähtud teljekoormust,
    - allesjäänud esiteljekoormus peab jääma nullist suuremaks (st suure tagaüleulatusega tagumise koormatava telje korral ei tohi sõiduki esiots maapinnalt üles kerkida),
    - ülestõstetavat või koormatavat telge tuleb juhtida ainult spetsiaalse juhtimissüsteemi abil,
    - kui mootorsõiduk on hakanud liikuma ja saavutatud kiirus on 30 km/h, peab telje automaatselt maapinnale laskma või koormuse telgede vahel ümber jaotama.