

32001L0085

13.2.2002

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 42/1

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2001/85/EÜ,  
20. november 2001,  
mis käsitleb reisijateveoks mõeldud sõidukite, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta,  
erieeskirju ning direktiivide 70/156/EMÜ ja 97/27/EÜ muutmist**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, <sup>(1)</sup>

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, <sup>(2)</sup>

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetluse kohaselt, <sup>(3)</sup> pidades silmas lepituskomitees 25. juunil 2001 heakskiidetud ühisteksti

ning arvestades järgmist:

- (1) Siseturg kujutab endast ilma sisepiirideta ala, kus on tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb võtta vastavaid meetmeid.
- (2) Tehniliste eeskirjade hulka, millele mootorsõidukid peavad siseriiklikest seadustest tulenevalt vastama, kuuluvad muu hulgas ka erieeskirjad reisijateveoks kasutatavate sõidukite kohta, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta.
- (3) Kõnealused nõuded on liikmesriigiti erinevad.
- (4) Erinevuste tõttu tehnilistes eeskirjades on nende sõidukite

ühenduse turule viimine olnud takistatud. Siseturu häireteta toimimine nende sõidukite osas lihtsustuks, kui kõik liikmesriigid võtaksid siseriiklike eeskirjade asemel vastu ühtlustatud eeskirjad.

- (5) Seetõttu on vajalik, et kõik liikmesriigid võtaksid lisaks olemasolevatele nõuetele või nende asemel vastu samad nõuded, et eelkõige oleks võimalik iga sõidukitüübi suhtes rakendada nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivis 70/156/EMÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste EÜ tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) <sup>(4)</sup> ettenähtud EÜ tüübikinnitusmenetlust.

- (6) Käesolev direktiiv on üks mitmest üksikdirektiivist EÜ tüübikinnitusmenetluse kohta, mis on kehtestatud direktiiviga 70/156/EMÜ.

- (7) Arvestades edusamme, mis on juba tehtud liikumispuudega reisijate juurdepääsetavuse parandamiseks I ja II klassi sõidukitele, tuleks olemasolevatel sõidukitüüpidel lubada käigutee teatud osades suuremat pöranda kallet kui uutel sõidukitel.

- (8) Liikmesriikide tasandil ei ole võimalik kõnealuse valdkonna ulatuse ja meetmete suure mõju tõttu saavutada soovitud eesmärki, nimelt kaubandusbarjääride vältimist ühenduses, kohaldades kõnealustele sõidukitele EÜ sõiduki tüübikinnitust, vaid see on paremini saavutatav ühenduse tasandil ning seetõttu võib ühendus võtta vastu meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale kui nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalik.

<sup>(1)</sup> EÜT C 17, 20.1.1998, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT C 129, 27.4.1998, lk 5.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 18. novembri 1998. aasta arvamus (EÜT C 379, 7.12.1998, lk 80), kinnitatud 27. oktoobril 1999. aastal (EÜT C 154, 5.6.2000, lk 47), nõukogu 26. septembri 2000. aasta ühine seisukoht (EÜT C 370, 22.12.2000, lk 1) ja Euroopa Parlamendi 14. veebruari 2001. aasta otsus (EÜT C 276, 1.10.2001, lk 124). Euroopa Parlamendi 3. oktoobri 2001. aasta otsus ja nõukogu 8. oktoobri 2001. aasta otsus.

<sup>(4)</sup> EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/91/EÜ (EÜT L 11, 16.1.1999, lk 25).

(9) Olemasolevate ja uute sõidukite eristamiseks tuleb viidata nõukogu 27. juuli 1976. aasta direktiivile 76/756/EEC mootorsõidukitele ja nende haagistele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta. <sup>(1)</sup>

(10) On soovitatav arvestada juba kehtivaid tehnilisi nõudeid, mis ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (ÜRO/EMK) on vastu võtnud oma eeskirjaga nr 36 ("Suurte reisijateveoks mõeldud sõidukite üldise ehitusega seotud tüübikinnituse ühtsed sätted"), eeskirjaga nr 52 ("Väikese istekohtade arvuga ühistranspordi sõidukite ehitusega seotud ühtsed sätted"), eeskirjaga nr 66 ("Suurte reisijateveoks mõeldud sõidukite pealisehituse tugevusega seotud tüübikinnituse ühtsed sätted") ja eeskirjaga nr 107 ("Suurte kahekoruseliste reisijateveoks mõeldud sõidukite üldise ehitusega seotud tüübikinnituse suhtes"), mis on lisatud 20. märtsi 1958. aasta kokkuleppele mootorsõidukite seadmete ja osade tüübikinnituse ja selle vastastikuse tunnustamise ühtsete tingimuste vastuvõtmise kohta.

(11) Käesoleva direktiivi peaesmärgiks on sõitjate turvalisuse tagamine, samuti on vajalik kooskõlas ühenduse transpordi- ja sotsiaalpoliitikaga sätestada tehnilised nõuded piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsuks käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatesse sõidukitesse. Tuleb püüda parandada juurdepääsuvõimalust nendes sõidukites. Seda eesmärki, piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsuvõimaluste parandamist, võib saavutada, võttes käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvates sõidukites kasutusele vastavad tehnilised lahendused või kombineerides neid sobiva kohaliku infrastruktuuriga, et tagada juurdepääs ratastooli kasutavatele inimestele.

(12) Eespoolmainitu põhjal tuleb lisaks muuta Euroopa parlamendi ja nõukogu 22. juuli 1997. aasta direktiive 70/156/EMÜ ja 97/27/EÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmete kohta. <sup>(2)</sup>

(13) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega on kehtestatud komisjoni rakendamisevolituste kasutamise menetlused, <sup>(3)</sup>

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- *sõiduk* — kõik direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A osas defineeritud kategooriatesse M<sub>2</sub> või M<sub>3</sub> kuuluvad mootorsõidukid,
- *kere* — direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2 määratletud eraldi seadmestik,
- *sõiduki klass* — käesoleva direktiivi I lisa toodud klassi kirjeldusele vastav sõiduk.

#### Artikkel 2

1. Alates 13. augustist 2003 ei tohi liikmesriigid keelduda EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest:

- sõidukile,
- kerele,
- sõidukile, mille kerele on eraldi seadmestikuna juba tüübikinnitus antud,

ega keelata või takistada sõiduki või eraldi seadmestiku moodustava kere müüki, registreerimist või kasutuselevõttu reisijateveoks mõeldud sõidukite, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istet, kohta kehtivate sätetega seotud põhjustel, kui on täidetud käesoleva direktiivis ja selle lisades toodud nõuded.

2. Lõige 1 on kohaldatav ka direktiivi 76/756/EMÜ kohaselt enne 13. augustit 2002 tüübikinnituse saanud madala lävekõrgusega I ja II klassi sõidukite suhtes, millel vastavalt I lisa punktile 7.7.6.2 on 12,5 % kaldega käigutee.

3. Liikmesriigid, võttes arvesse allpool toodud lõike 4 sätteid, mis jõustuvad alates 13. veebruarist 2004,

- ei anna enam sõidukitüübile ja eraldi seadmestikku moodustavale keretüübile EÜ tüübikinnitust,

<sup>(1)</sup> EÜT L 262, 27.9.1976, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 97/28/EÜ (EÜT L 171, 30.6.1997, lk 1).

<sup>(2)</sup> EÜT L 233, 25.8.1997, lk 1.

<sup>(3)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

— võivad keelata uute sõidukite ja uute eraldi seadmestikku moodustavate kerede registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist,

reisijateveoks kasutatavaid sõidukeid, milles on lisaks juhikohale rohkem kui kaheksa istekohta, käsitlevate sätete alusel, kui käesoleva direktiivi ja selle lisade nõuded ei ole täidetud.

4. Alates 13. veebruarist 2005 tohivad liikmesriigid keelduda nende uute sõidukite ja eraldi seadmestikku moodustavate uute kerede registreerimisest, müügist ning kasutuselevõtmisest, millele on antud tüübikinnitus vastavalt lõike 2 sätetele.

### Artikkel 3

1. I klassi kuuluvad sõidukid peavad olema vastavalt VII lisas toodud tehnilistele eeskirjadele juurdepääsetavad piiratud liikumisvõimega inimestele, kaasa arvatud ratastooli kasutavad inimesed.

2. Muude, mitte I klassi kuuluvate sõidukite korral võivad liikmesriigid vabalt valida kõige sobivama lahenduse juurdepääsuvõimaluse parandamiseks sõidukitesse. Kui aga muud, mitte I klassi kuuluvad sõidukid on varustatud piiratud liikumisvõimega ja/või ratastooli kasutavate inimeste jaoks mõeldud seadmetega, peavad need vastama VII lisa vastavatele nõuetele.

### Artikkel 4

Direktiivi 70/156/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. I lisa:

a) punktile 0.2 lisatakse järgmine punkt:

“0.2.0.1. Šassii: .....

0.2.0.2. Kere / komplektne sõiduk: .....”;

b) punktile 0.3 lisatakse järgmine punkt:

“0.3.0.1. Šassii: .....

0.3.0.2. Kere / komplektne sõiduk: .....”;

c) jaotisele 0.3.1 lisatakse järgmised punktid:

“0.3.1.1. Šassii: .....

0.3.1.2. Kere / komplektne sõiduk: .....”;

d) punktile 2.4.2 lisatakse järgmine punkt:

“2.4.2.9. Maksimaalse tehniliselt lubatud massiga sõiduki raskuskeskme asend piki-, risti- ja vertikaalsuunas: .....”;

e) lisatakse järgmine punkt:

“2.4.3. Ilma šassiita kinnituse saanud kere korral

2.4.3.1. Pikkus (j):

2.4.3.2. laius (k):

2.4.3.3. Nimikõrgus (töökorras) <sup>(1)</sup> ettenähtud šassitüübil (-tüüpidel) (nivooreguleerimise korral normaalses sõiduasendis): .....”;

f) punkt 13 asendatakse järgmisega:

“1.3. ERISÄTTED REISIJATEVEOKS ETTENÄHTUD MOOTORSÕIDUKITE KOHTA, MILLEL ON LISAKS JUHIISTMELE ROHKEM KUI KAHEKSA ISTEKOHTA

1.3.1. Sõiduki klass (I klass, II klass, III klass, A klass, B klass): .....

1.3.1.1. Eraldi seadmestikku moodustavale kerele antud EÜ tüübikinnitusnumber: .....

- 1.3.1.2. Šassiitüübid, millele võib paigaldada EÜ tüübikinnitusega kere (tootja(d) ja komplekteerimata sõiduki(te) tüüp (tüübid): .....
- 1.3.2. Reisijateruumi pindala (m<sup>2</sup>)
- 1.3.2.1. Kokku (S<sub>0</sub>): .....
- 1.3.2.2. Ülemine korrus (S<sub>0a</sub>) (1): .....
- 1.3.2.3. Alumine korrus (S<sub>0b</sub>) (1): .....
- 1.3.2.4. Seisukohad (S<sub>1</sub>): .....
- 1.3.3. Reisijate arv (iste- ja seisukohad)
- 1.3.3.1. Kokku (N): .....
- 1.3.3.2. Ülemine korrus (N<sub>a</sub>) (1): .....
- 1.3.3.3. Alumine korrus (N<sub>b</sub>) (1): .....
- 1.3.4. Istekohtade arv
- 1.3.4.1. Kokku (A): .....
- 1.3.4.2. Ülemine korrus (A<sub>a</sub>) (1): .....
- 1.3.4.3. Alumine korrus (A<sub>b</sub>) (1): .....
- 1.3.5. Reisijate teenindamiseks kasutatavate uste arv:
- 1.3.6. Avariiväljapääsude arv (uksed, aknad, avariiluugid, ühendustrepp ja pooltrepp)
- 1.3.6.1. Kokku: .....
- 1.3.6.2. Ülemine korrus (1): .....
- 1.3.6.3. Alumine korrus (1): .....
- 1.3.7. Pagasiruumide ruumala (m<sup>3</sup>): .....
- 1.3.8. Ala pagasi transportimiseks katusel (m<sup>2</sup>): .....
- 1.3.9. Tehnilised seadmed sõidukisse sissepääsu hõlbustamiseks (näiteks kaldtee, tõsteplatvorm, kallutussüsteem), kui on paigaldatud: .....
- 1.3.10. Pealisehituse tugevus
- 1.3.10.1. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on olemas: .....
- 1.3.10.2. Pealisehituste korral, mis ei ole veel tüübikinnitust saanud
- 1.3.10.2.1. Sõidukitüübi pealisehituse täpne kirjeldus, kaasa arvatud mõõtmed, kujundus ja koostismaterjalid ning kinnitus šassii raami külge:
- 1.3.10.2.2. Sõiduki ja pealisehituse tugevust või ülejäänud ruumi suurust mõjutavate sisustuselementide joonised:
- 1.3.10.2.3. Töökorras sõiduki raskuskeskme asend piki-, risti- ja vertikaalsuunas: .....
- 1.3.10.2.4. Maksimaalne kaugus sõiduki välisseina ääres asetsevate reisijaistmete telgjoonte vahel: .....
- 1.3.11. Käesoleva direktiivi punktid, mida kohaldatakse ja kehtestatakse selle eraldi seadmestiku kohta: .....

## 2. III lisa I ossa lisatakse järgmine punkt:

- “13. ERISÄTTED REISIJATEVEOKS ETTENÄHTUD MOOTORSÕIDUKITE KOHTA, MILLEL ON LISAKS JUHIISTMELE ROHKEM KUI KAHEKSA ISTEKOHTA
- 13.1. Sõiduki klass (I klass, II klass, III klass, A klass, B klass): .....
- 13.1.1. Šassiitüübid, millele võib paigaldada EÜ tüübikinnitusega kere (tootja(d) ja sõiduki(te) tüüp): .....
- 13.3. Reisijate arv (iste- ja seisukohad)
- 13.3.1. Kokku (N): .....
- 13.3.2. Ülemine korrus (N<sub>a</sub>) (1): .....
- 13.3.3. Alumine korrus (N<sub>b</sub>) (1): .....
- 13.4. Istekohtade arv:
- 13.4.1. Kokku (A): .....
- 13.4.2. Ülemine korrus (A<sub>a</sub>) (1): .....
- 13.4.3. Alumine korrus (A<sub>b</sub>) (1): .....”;

## 3. IV lisa:

## a) I osa punkt 52 asendatakse järgmisega:

	Tüübikinnituse objekt	Direktiiv nr	Viide EÜTle	Kohaldatavus										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub> X	M <sub>3</sub> X	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>	
“52	Bussid	.../.../EÜ	L											

## b) II osale lisatakse järgmine punkt nr 52:

	Tüübikinnituse objekt	Eeskirja põhinumbr	Muudatusteseeria	Täiendus	Parandus
“52	Pealisehituse tugevus (bussid)	66	—	1 kuni 00	—”

## Artikkel 5

Direktiivi 97/27/EÜ I lisa muudetakse järgmiselt.

1. Punktid 2.1.2.1 kuni 2.1.2.1.4 jäetakse välja.

2. Lisatakse järgmised punktid:

“2.1.2.1. Buss — direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2 määratletud sõiduk.

2.1.2.2. Bussi klass — direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktides 2.1.1 ja 2.1.2 määratletud sõidukiklass.

- 2.1.2.3. *Liigendbuss* — direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.3 määratletud sõiduk.  
2.1.2.4. *Kahekordne buss* — direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.6 määratletud sõiduk.”

3. Punkt 2.1.2.2 nummerdatakse ümber punktiks 2.1.2.5.

#### Artikkel 6

Vajalikud meetmed käesoleva direktiivi kohaldamiseks tehnika arenguga võetakse vastu kooskõlas artikli 7 lõikes 2 sätestatud menetlusega.

#### Artikkel 7

1. Komisjoni abistab vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artiklile 13 asutatud tehnika arenguga kohandamise komitee (edaspidi nimetatud “komitee”).

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selles sisalduva artikli 8 sätteid.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

#### Artikkel 8

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne 13. augustit 2003. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid kõnealused normid vastu võtavad, lisavad need nendes normidesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide tekstid.

#### Artikkel 9

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

#### Artikkel 10

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 20. november 2001

*Euroopa Parlamendi nimel*

*president*

N. FONTAINE

*Nõukogu nimel*

*eesistuja*

A. NEYTS-UYTTEBROECK

## LISADE LOETELU

- I lisa: Kohaldamisala, mõisted, EÜ sõiduki tüübikinnituse või eraldi seadmestikku moodustava kere tüübikinnituse taotlus, sõidukitüübi või keretüübi muutmine, toodangu vastavus ja nõuded
- Liide: Staatilise ümberminekupiiri arvutuslik kontrollimine
- II lisa: EMÜ tüübikinnituse dokumentatsioon
1. liide: Teatised
- Alamliide 1: Teatis seoses sõidukitüübiga
- Alamliide 2: Teatis seoses keretüübiga
- Alamliide 3: Teatis seoses sõidukitüübiga, millele paigaldatud kerele on juba eraldi seadmestikuna tüübikinnitus antud
2. liide: EÜ tüübikinnitustunnistus
- Alamliide 1: EÜ tüübikinnitustunnistus sõidukitüübi kohta
- Alamliide 2: EÜ tüübikinnitustunnistus keretüübi kohta
- Alamliide 3: EÜ tüübikinnitus sõidukitüübile, millele on paigaldatud kere, mis on juba eraldi seadmestikuna tüübikinnituse saanud
- III lisa: Selgitavad joonised
- IV lisa: Pealisehituse tugevus
1. liide: Komplektse sõiduki ümberminekukatse
2. liide: Kereseksiooni ümberminekukatse
3. liide: Kereseksiooni pendellöögikatse
- Alamliide 1: Koguenergia arvutamine
- Alamliide 2: Nõuded olulisemate energiat neelavate detailide jaotuse kohta pealisehituses
4. liide: Pealisehituse tugevuse arvutuslik kontroll
- V lisa: Juhised elektriliselt juhitavate uste sulgumisjõudude mõõtmiseks
- VI lisa: Erinõuded kuni 22 reisijale mõeldud sõidukitele
- VII lisa: Nõuded tehnilistele seadmetele, mis hõlbustavad piiratud liikumisvõimega reisijate juurdepääsu
- VIII lisa: Erinõuded kahekorruselistele sõidukitele
- Liide: Käiguteed
- IX lisa: EÜ tüübikinnitus eraldi seadmestikule ja sõiduki EÜ tüübikinnitus, mille kerele on juba eraldi seadmestikuna tüübikinnitus antud

## I LISA

**KOHALDAMISALA, MÕISTED, EÜ SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUSE VÕI SEADMESTIKKU MOODUSTAVA KERE TÜÜBIKINNITUSE TAOTLUS, SÕIDUKITÜÜBI VÕI KERETÜÜBI MUUTMINE, TOODANGU VASTAVUS JA NÕUDED**

1. KOHALDAMISALA
  - 1.1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse igale ühe või kahe korrusega, jäigale või liigendiga,  $M_2$  või  $M_3$  kategooriasse kuuluvale sõidukile, nagu on määratletud nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A osas.
  - 1.2. Käesoleva direktiivi nõudeid ei kohaldata aga järgmistele sõidukitele:
    - 1.2.1. sõidukid, mida kasutatakse selliste isikute transpordiks, kelle suhtes rakendatakse meetmeid turvalisuse tagamiseks, näiteks vangide korral;
    - 1.2.2. vigastatud või haigete inimeste transpordiks spetsiaalselt konstrueeritud sõidukid (kiirabiautod);
    - 1.2.3. maastikusõidukid;
    - 1.2.4. spetsiaalselt koolilaste transpordiks mõeldud sõidukid, kuni käesolevat direktiivi muudetakse vastavalt artikli 7 lõikes 2 sätestatud korrale.
  - 1.3. Käesoleva direktiivi nõudeid kohaldatakse järgmiste sõidukite korral ainult niivõrd, kui need vastavad nende kavandatud rakendusala ja funktsioonile:
    - 1.3.1. politsei, turvateenistuste ja relvajõudude otstarbeks konstrueeritud sõidukid;
    - 1.3.2. sõidukid, mis ei ole mõeldud rohkem kui kaheksa reisija (lisaks juhile) transpordiks, kuid milles on istmeid, mis on mõeldud kasutamiseks ainult seisva sõiduki korral. Näiteks liikuvad raamatukogud, mobiilsed kirikud ja kliinikud. Sõidu ajal kasutatavad istmed peavad sellistes sõidukites olema kasutajatele selgelt tähistatud.
2. MÕISTED

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid.

  - 2.1. *Sõiduk* – kõik direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A osas defineeritud  $M_2$  või  $M_3$  kategooriasse kuuluvad mootorsõidukid.
    - 2.1.1. Sõidukid, mis mahutavad lisaks juhile rohkem kui 22 reisijat, on jagatud kolme sõidukiklassi:
      - 2.1.1.1. "I klass": seisukohtadega sõidukid, mis võimaldavad reisijate tihedat liikumist;
      - 2.1.1.2. "II klass": peamiselt istuvate reisijate transpordiks konstrueeritud sõidukid, mis on kujundatud nii, et on võimalik transportida käiguteel seisvaid reisijaid ja/või mitte suuremal alal, mis suurusel ei ületa kahe topeltistme jaoks vajalikku ruumi;
      - 2.1.1.3. "III klass": sõidukid, mis on ehitatud ainult istuvate reisijate veoks.

Sõiduk võib korraga kuuluda rohkem kui ühte klassi. Sellisel juhul võidakse sellele anda tüübiikinnitus iga klassi kohta, millele see vastab.
    - 2.1.2. Sõidukid, mis mahutavad lisaks juhile veel kuni 22 reisijat, on jagatud kahte sõidukiklassi:
      - 2.1.2.1. "A klass": seisvate reisijate veoks mõeldud sõidukid; sellesse klassi kuuluvates sõidukis on istmed ja ette peavad olema nähtud ka seisukohad;
      - 2.1.2.2. "B klass": Sõidukid, mis ei ole ette nähtud seisvate reisijate veoks. Sellesse klassi kuuluvates sõidukites ei ole seisukohti ette nähtud.



- 2.1.3. *Liigendsõiduk* — vähemalt kahest jäigast omavahel liigendiga ühendatud seksioonist koosnev sõiduk; iga seksiooni reisijateruumid on omavahel ühendatud, nii et reisijad saavad nende vahel vabalt liikuda. Jäigad seksioonid on omavahel püsivalt ühendatud, nii et neid saab üksteisest eraldada seadmetega, mis on tavaliselt olemas ainult töökodades.
- 2.1.3.1. *Kahekorruseline liigendsõiduk* — vähemalt kahest jäigast omavahel liigendiga ühendatud seksioonist koosnev sõiduk; iga seksiooni reisijateruumid on omavahel vähemalt ühel korral ühendatud, nii et reisijad saavad nende vahel vabalt liikuda; jäigad seksioonid on omavahel püsivalt ühendatud, nii et neid saab üksteisest eraldada seadmetega, mis on tavaliselt olemas ainult töökodades.
- 2.1.4. *Madala põrandaga buss* — I, II või A klassi kuuluv sõiduk, millel vähemalt 35 % seisvatele reisijate mõeldud alast (või liigendbusside korral eesmisel osasõidukis või kahekorruseliste busside korral alumisel korral) on astmeteta tasapind ning seal on juurdepääs vähemalt ühele reisijate teenindamiseks mõeldud uksele.
- 2.1.5. *Kere* — direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2 defineeritud eraldi seadmestik, mis hõlmab sõiduki kogu seosmist ja välimist spetsiaalset seadmestikku.
- 2.1.6. *Kahekorruseline sõiduk* — sõiduk, mille reisijateruumid on paigutatud kahele vähemalt osaliselt üksteise kohal paiknevale tasandile ja millel ülemisel tasandil ei ole ette nähtud seisukohti reisijatele.
- 2.2. Tüübi (tüüpide) definitsioon:
- 2.2.1. *sõiduki tüüp* — sõidukid, mis ei erine sellistes olulistes aspektides nagu:
- kere tootja,
  - šassii tootja,
  - sõiduki kontseptsioon (> 22 reisijat) või (≤ 22 reisijat),
  - kere kontseptsioon (ühekorruseline/kahekorruseline, liigendiga, madala põrandaga),
  - kere tüüp, kui kere on saanud tüübikinnituse eraldi seadmestikuna;
- 2.2.2. *kere tüüp* — kere klass, eraldi seadmestikuna antava tüübikinnituse korral, milles ei esine erinevusi sellistes olulistes aspektides nagu:
- kere tootja,
  - sõiduki kontseptsioon (> 22 reisijat) või (≤ 22 reisijat),
  - kere kontseptsioon (ühekorruseline/kahekorruseline, liigendiga, madala põrandaga),
  - täielikult varustatud sõidukikere mass, lubatud kõikumisega 10 %,
  - määratletud sõidukitüübid, millele vastavat tüüpi keret võib paigaldada.
- 2.3. *Sõiduki või eraldi seadmestiku tüübikinnitus* — sõidukitüübi või kere tüübikinnitus, nagu on määratletud käesoleva lisa punktis 2.2, käesolevas direktiivis ettenähtud konstruktsiooniliste iseärasuste suhtes.
- 2.4. *Pealisehitus* — kere osa, mis annab sõidukile tugevuse sellise õnnetusjuhtumi korral, millega kaasneb sõiduki ümberminek.
- 2.5. *Reisijate teenindamiseks mõeldud uks* — uks, mis tavaolukorras on mõeldud kasutamiseks reisijatele ning seejuures juht jääb istuma oma kohale.
- 2.6. *Topeltuks* — kahe sissekäiguga uks või kahe sissekäiguga uksega samaväärne uks.
- 2.7. *Liuguks* — uks, mida saab avada ja sulgeda, nihutades seda mööda ühte või mitut sirget või peaaegu sirget siini.

- 2.8. *Avariüks* — uks, mis on mõeldud kasutamiseks reisijatele väljumiseks ainult erandjuhul ja eelkõige avariiolukorras.
- 2.9. *Avariaken* — mitte tingimata klaasitud aken, mis on mõeldud reisijatele väljumiseks ainult avariiolukorras.
- 2.10. *Kahe- või mitmeosaline aken* — avariaken, mis mõttelise joonega (joontega) (või tasandiga (tasanditega)) kaheks või enamaks osaks jaotades, vastab iga osa mõõtmete ja juurdepääsuvõimaluse osas tavalise avariakna kohta kohaldatavatele nõuetele.
- 2.11. *Avariiluuk* — ava laes või põrandas, mis on mõeldud reisijatele kasutamiseks avariiväljapääsuna ainult avariiolukorras.
- 2.12. *Avariiväljapääs* — avariüks, avariaken või avariiluuk.
- 2.13. *Väljapääs* — reisijate teenindamiseks mõeldud uks, ühendustrepp, pooltrepp või avariiväljapääs.
- 2.14. *Põrand või korrus* — tähendab sõiduki kere osa, mille pealispinnale toetuvad seisvate reisijate, istuvate reisijate, juhi ja meeskonnaliikmete jalad ning mis võib olla varustatud istmekinnitustega.
- 2.15. *Käigutee* — ala, mille kaudu võivad reisijad liikuda mistahes istmelt või istmereast järgmise istme või järgmise istmereani või juurdepääsuteeni, mis saab alguse reisijate teenindamiseks mõeldud uksest või viib selleni, või ühendustrepini või mistahesalani seisvate reisijate jaoks. Selles ei sisaldu:
- 2.15.1. mistahes istme ees olev 300 mm laiune ala; välja arvatud rattakoobaste kohale külgsuunas paigutatud istmete korral, sellisel juhul võib seda mõõdet vähendada väärtuseni 225 mm;
- 2.15.2. ruum mistahes astme või trepi pealispinna kohal; või
- 2.15.3. mistahes ruum, mis on ette nähtud juurdepääsuks ainult ühele istmele või ühele istmereale või risti vastamisi paigutatud istmele või istmereale.
- 2.16. *Juurdepääsutee* — ruumi reisijate teenindamiseks mõeldud uksest sissepoole kuni ülemise astme, ühendustrepi või pooltrepi välimise servani (käigutee servani). Kui on tegemist astmeteta uksega, on juurdepääsuteeks ruum, mis mõõdetakse punkti 7.7.1 kohaselt kauguseni 300 mm algasendis oleva uksepaneeli siseküljest.
- 2.17. *Juhiruum* — ruumi, mis on mõeldud kasutamiseks ainult juhile, välja arvatud avariiolukorras, ning milles on juhiiste, rool, juhtseadmed, näidikud ja muud sõiduki juhtimiseks ning käitamiseks vajalikud seadmed.
- 2.18. *Sõiduvalmis sõiduki täismass* — direktiivi 97/27/EÜ I lisa punktis 2.5 määratletud mass.
- 2.19. *Maksimaalne tehniliselt lubatud täismass* — (M) – direktiivi 97/27/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud mass.
- 2.20. *Reisija* — mistahes isik, välja arvatud juht või meeskonnaliige.
- 2.21. *Piiratud liikumisvõimega reisija* — kõiki reisijad, kellel on raskusi ühistranspordi kasutamisel, näiteks invaliidid (kaasa arvatud meeleorganite puuetega ja vaimupuuetega inimesed ning ratastooli kasutavad inimesed), kehalise puudega inimesed, väikesekasvulised inimesed, rasket pagasit kandvad inimesed, vanurid, rasedad, ostukäruudega inimesed ja lastega reisijad (kaasa arvatud lastekäru lapsed).
- 2.22. *Ratastooli kasutaja* — isik, kes kehavigastuse või puude tõttu kasutab liikumiseks ratastooli.
- 2.23. *Meeskonnaliige* — teise juhi või võimaliku reisisaatja ametis olev isik.

- 2.24. *Reisijateruum* — sõitjatele mõeldud ruum, välja arvatud ruum, kus asuvad kohtkindlad sisseseeded nagu näiteks baarid, kööginišid, tualetid või pagasi-/kaubaruumid.
- 2.25. *Elektrilise ajamiga uks, mis on mõeldud reisijate teenindamiseks* — reisijate teenindamiseks mõeldud uks, mida juhitakse eranditult muul viisil kui lihasjõuga ja mille avamist ning sulgemist — kui see ei ole automaatne — juhitakse juhi või meeskonnaliikme poolt kaugjuhtimisega.
- 2.26. *Automaatjuhtimisega uks, mis on mõeldud reisijate teenindamiseks* — elektrilise ajamiga juhitud reisijate teenindamiseks mõeldud uks, mida saab avada ainult siis (välja arvatud avariolukordadeks mõeldud juhtimiseadmete korral), kui sõitja on rakendanud vastavat juhtseadet ja juht on juhtseadme sisse lüütnud, ning mis automaatselt uuesti sulgub.
- 2.27. *Sõiduki käivitamist takistav seade* — tähendab automaatseadet, mis takistab kõrvalistel isikutel sõidukiga sõidu alustamist.
- 2.28. *Juhi poolt juhitud reisijate teenindamiseks mõeldud uks* — reisijate teenindamiseks mõeldud uks, mida tavaliselt avab ja sulgeb juht.
- 2.29. *Elisõiguste* — lisaruumiga iste, mis on mõeldud kasutamiseks piiratud liikumisvõimega inimestele ja on vastavalt tähistatud.
- 2.30. *Abiseade sisenemisel* — seade, mis abistab ratastooli kasutajal sõidukisse sissepääsu, nagu näiteks tõsteseadmed, kaldteed jms.
- 2.31. *Kallutussüsteem* — süsteem, mis tõstab või langetab sõiduki keret tavalise sõiduasendi suhtes kas täielikult või osaliselt.
- 2.32. *Tõsteseade* — platvormiga varustatud seade või süsteem, mida saab tõsta ja langetada, et võimaldada reisijatel liikuda reisijateruumi põrandalt sõiduteele või äärekivile ning vastupidi.
- 2.33. *Kaldtee* — seade, mis moodustab silla üle reisijateruumi põranda ja sõidutee või äärekivi vahelise tühimiku.
- 2.34. *Teisaldatav kaldtee* — kaldtee, mida saab sõiduki konstruktsiooni küljest eemaldada ja mida juht või meeskonnaliige saab paigaldada.
- 2.35. *Eemaldatav iste* — iste, mida saab hõlpsalt sõidukist eemaldada.
- 2.36. *E siosa ja tagaosa* — sõiduki esiosa või tagaosa vastavalt tavalisele sõidusuunale ja mõistetele. Vastavalt tuleb mõista ka väljendeid "eesmine", "kõige esimene", "tagumine" ja "kõige tagumine" jms.
- 2.37. *Ühendustrepp* — trepp, mis võimaldab liikumist ülemise ja alumise korruse vahel.
- 2.38. *Eraldatud ruum* — ruum sõidukis, mida sõitjad ja meeskonnaliikmed saavad sõiduki kasutamise ajal kasutada ja mis on muudest sõitjate- või meeskonnaruumidest eraldatud, välja arvatud kohtades, kus vahesein võimaldab reisijatel vaadet järgmisesse reisijateruumi, ning on ühendatud teiste ruumidega usteta käiguteega.
- 2.39. *Pooltrepp* — ülemiselt korrusel lähtuv trepp, mis lõpeb avariuksega.
3. EÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLUS SÕIDUKILE VÕI ERALDI SEADMESTIKKU MOODUSTAVALE KERELE
- 3.1. Iga tootja peab vastavalt esitama sõidukitüübi või seoses lisaks juhiistmele kaheksat või enamat istet sisaldava, reisijate veoks mõeldud sõiduki kohta kehtivate erisätetega eraldi seadmestikuna tüübi kinnituse saanud kerega sõidukitüübi sõiduki EÜ tüübi kinnituse või eraldi seadmestiku EÜ tüübi kinnituse või direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõikele 4 kohaselt eelnevalt eraldi seadmestiku EÜ tüübi kinnituse saanud kerega sõiduki EÜ tüübi kinnituse taotluse.

- 3.2. Kui EÜ tüübikinnituse avaldus esitatakse sõiduki kohta, mis on toodetud šassii ja tüübikinnitusega kere kokkumonteerimise teel, tähendab mõiste "tootja" ettevõtet, kus monteerimine toimub.
- 3.3. Teatise näidis on esitatud II lisa 1. liites:  
alamliide 1: sõidukitüübile,  
alamliide 2: keretüübile ja  
alamliide 3: sõidukitüübile, millele paigaldatud kerele on juba eraldi seadmestikuna tüübikinnitus antud.
- 3.4. Tüübikinnituskatsetusi tegevale tehnilisele teenistusele esitatakse kinnitatavat tüüpi esindav sõiduk või kere, millel on vastav erivarustus.
4. EÜ TÜÜBIKINNITUSE ANDMINE SÕIDUKITÜÜBILE
- 4.1. Kui vastavad nõuded on täidetud, antakse EÜ tüübikinnitus direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 3 kohaselt.
- 4.2. EÜ tüübikinnitustunnistuse näidis on esitatud II lisa 2. liites.  
alamliide 1: sõidukitüübile,  
alamliide 2: keretüübile,  
alamliide 3: sõidukitüübile, millele paigaldatud kerele on juba eraldi seadmestikuna tüübikinnitus antud.
- 4.3. Igale kinnituse saanud sõidukitüübile või keretüübile antakse kinnitusnumber vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ VII lisale. Sama liikmesriik ei või anda sama numbrit teisele sõiduki- või keretüübile.
- 4.4. *Märgistused*
- 4.4.1. Eraldi seadmestikuna tüübikinnituse saanud kerel peab olema järgmine märgistus:
- 4.4.1.1. kere tootja kaubamärk või kaubanimi;
- 4.4.1.2. tootja kaubanduslik kirjeldus;
- 4.4.1.3. punkti 4.3. kohane EÜ tüübikinnitusnumber.
- 4.4.2. Need märgistused peavad, ka sõidukile asetatud kere korral, olema selgelt loetavad ja kustutamatud.
5. TÜÜBI JA TÜÜBIKINNITUSTE MUUDATUSED
- 5.1. Käesoleva direktiivi kohaselt kinnitatud sõiduki tüübi või sõiduki kere tüübi muutmisel kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 5 sätteid.
6. TOODANGU VASTAVUS
- Toodangu vastavust tagavad meetmed võetakse direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 10 sätestatud korras.
7. NÕUDED
- 7.1. *Üldist*
- 7.1.1. Kui ei ole teisiti kehtestatud, tehakse kõik mõõtmised tasasel ja horisontaalsel pinnal seisva, normaalses sõidukorras oleva, sõiduvalmis seisundile vastava massiga sõidukil. Kallutussüsteemi olemasolu korral reguleeritakse see nii, et sõiduki kõrgus vastab normaalsele sõiduasendile. Kui kerele antakse tüübikinnitus eraldi seadmestikuna, peab tootja määratlema selle asendi tasase horisontaalse pinna suhtes.

- 7.1.2. Kui käesoleva direktiiviga nõutakse, et teatav pind sõidukis (mille mass vastab sõiduvalmis massile) peab olema horisontaalne või mingi kindla nurga all, võib mehaanilise vedrustusega sõidukite korral aluspinna kalle olla sellest kaldest suurem, kui käesolev nõue on täidetud tootja poolt esitatud koormusseisundis oleva sõiduki korral. Kallutussüsteemi olemasolu korral ei tohi seda seejuures kasutada.
- 7.2. *Sõitjate jaoks ettenähtud ala*
- 7.2.1. Kogu sõitjatele ettenähtud ala suurus  $S_0$  arvutatakse, lahutades sõiduki kogu põrandapinnast järgmised pinnad:
- 7.2.1.1. juhiruumi pind;
- 7.2.1.2. uste juurde viivate ja kõigi muude astmete alad sügavusega alla 300 mm ning alad, mille kohal liiguvad rakendamise korral ukсед ja ukseavamismehhanismid;
- 7.2.1.3. kõik pinnad, mille kohal oleva ruumi kõrgus põrandast mõõdetuna on alla 1 350 mm, kusjuures ei arvestata punktides 7.7.8.6.3 ja 7.7.8.6.4. määratletud eendeid. A ja B klassi sõidukitel võib seda mõõdet vähendada kuni 1 200 mm;
- 7.2.1.4. kõik alad sõidukis, mis punkti 7.9.4 kohaselt loetakse sõitjatele juurdepääsematuteks;
- 7.2.1.5. üksnes kauba või pagasi vedamiseks kasutatavate ruumide pind, mis ei ole sõitjatele juurdepääsetav;
- 7.2.1.6. toitumiseks vajalikud tööpinnad;
- 7.2.1.7. treppide, pooltreppide, ühendustreppide ja sõiduki sees olevate astmate poolt hõivatud alad.
- 7.2.2. Seisvatele reisijatele ettenähtud pind  $S_1$  arvutatakse, lahutades pinnast  $S_0$  maha järgmised pinnad:
- 7.2.2.1. põranda kõik osad, mille kalle ületab punktis 7.7.6 toodud maksimaalset väärtust;
- 7.2.2.2. kõigi piirkondade pinnad, mis ei ole seisvale sõitjale juurdepääsetavad, kui kõik istmed on hõivatud; välja arvatud klappistmed;
- 7.2.2.3. kõigi piirkondade pind, mille kõrgus põranda kohal on väiksem punktis 7.7.5.1 määratletud käigupinna kõrgusest (sealjuures ei arvestata käepidemeid);
- 7.2.2.4. pind, mis on eespool juhi istme (selle kõige tagumises asendis) istekoha keset läbivast vertikaalsest risttasandist;
- 7.2.2.5. 300 mm laiune pind kõigi istmete, välja arvatud klappistmete, ees, välja arvatud, kui rattakoobaste kohal asuvad külgsuunas istmed, millisel juhul võib seda väärtust vähendada kuni 225 mm. Muutuva istmete paigutuse korral kõigi kasutatavate istmete kohta vt punkti 7.2.4;
- 7.2.2.6. kõik pinnad, mida ei ole punktide 7.2.2.1 kuni 7.2.2.5 alusel maha arvatud ja millele ei saa asetada ristkülikut mõõtmetega 400 mm × 300 mm;
- 7.2.2.7. II klassi sõidukites pinnad, millel sõitjad ei tohi seista;
- 7.2.2.8. kahekorruselises sõidukites kõik ülemise korruse pinnad;
- 7.2.2.9. alad ratastoolide paigutamiseks, mis on mõeldud kasutamiseks ratastooli(de) kasutaja(te)le, vt punkt 7.2.4.

- 7.2.3. Sõidukile peab olema märgitud punkti 7.7.8 nõuetele vastavate istekohtade, välja arvatud klappistmete, arv (P). I, II ja A klassi sõidukites peab igal korral oleval istekohtade arv vastama vähemalt vastaval tasandil sõitjatele ja meeskonnaliikmetele (kui on olemas) mõeldud pinnaruutmeetrite lähema täisarvuni ümardatud väärtusele; I klassi sõidukitel võib seda arvu, välja arvatud ülemisel korral, 10 % võrra vähendada.
- 7.2.4. Muutuva istekohtade arvuga sõidukitel määratakse seisukohtade piirkond ( $S_1$ ) ja punkti 7.3 nõuete järgi vastavalt järgmistele kasutustingimustele:
- 7.2.4.1. hõivatakse kõik võimalikud istekohad, seejärel ülejäänud pind, mis on mõeldud seisvatele sõitjatele, ja, kui ruumi veel üle jääb, ala ratastoolide paigutamiseks;
- 7.2.4.2. hõivatakse kõik võimalikud seisukohad, seejärel ülejäänud pind, mis on mõeldud istuvatele sõitjatele, ja, kui ruumi veel üle jääb, ala ratastoolide paigutamiseks;
- 7.2.4.3. hõivatakse kõik võimalikud ratastoolide paigutuskohad, seejärel ülejäänud pind, mis on mõeldud seisvatele sõitjatele, ja seejärel ülejäänud pind istekohtadele.
- 7.3. *Sõidukite tähistamine*
- 7.3.1. Sõiduk tuleb tähistada esiuksel lähedal sõiduki sees selgelt nähtavate ja vähemalt 15 mm kõrguste tähtede või piktogrammidega ning vähemalt 25 mm kõrguste numbritega, kusjuures tuleb märkida järgmist:
- 7.3.1.1. maksimaalne istekohtade arv, mis sõiduki jaoks on ette nähtud;
- 7.3.1.2. olemasolu korral maksimaalne seisukohtade arv, mis sõiduki jaoks on ette nähtud;
- 7.3.1.3. olemasolu korral maksimaalne ratastoolide paigutuskohade arv, mis sõiduki jaoks on ette nähtud.
- 7.3.2. Kui sõidukile on ette nähtud muutuv istekohtade arv, muutuva suurusega ala seisvatele sõitjatele või muutuv ratastoolide arv, mida sõiduk veab, kohaldatakse maksimaalse istekohtade arvu ja vastava ratastoolide arvu ning seisvate sõitjate arvu määramiseks punkti 7.3.1 nõuded.
- 7.3.3. Juhi piirkonnas tuleb juhile selgelt nähtavas kohas ette näha pind, millel vähemalt 10 mm kõrguste tähtede või piktogrammidega ja 12 mm kõrguste numbritega on ära toodud järgmised andmed:
- 7.3.3.1. pagasi mass, mida võib vedada, kui sõiduk on koormatud maksimaalse arvu sõitjate ja meeskonnaliikmetega ning sõiduk ei ületa tehniliselt lubatud täismassi või lubatud teljekoormuste väärtust. Kaasa on arvatud pagasi mass:
- 7.3.3.1.1. pakiruumis oleva pagasi mass (mass B, direktiivi 97/27/EÜ I lisa punkt 7.4.3.3.1);
- 7.3.3.1.2. katusel, kui seal on vastavad seadmed pakkide vedamiseks, olevate pakkide mass (mass BX, direktiivi 97/27/EÜ I lisa punkt 7.4.3.3.1).
- 7.4. *Stabiilsuskontroll*
- 7.4.1. Sõiduki stabiilsus peab olema selline, et pinna, millel auto seisab, kallutamisel vahelduvalt horisontaalpinnast mõlemale küljele 28 kraadi võrra ei ületata ümberminekupunkti.
- 7.4.2. Espool nimetatud katsetustel peab auto mass vastama sõiduvalmis massile, nagu on kirjeldatud punktis 2.18, lisaks sellele kehtivad järgmised nõuded:

- 7.4.2.1. kõikidele sõitjate istmetele tuleb asetada koormused Q (nagu on määratletud 97/27/EÜ 1. lisa punktis 7.4.3.3.1). Kui sõiduk on ette nähtud seisvatele reisijatele või mitteistuvatele meeskonnaliikmetele, jagatakse koormuste Q raskuskeskmed või neid esindavad 75 kg koormused ühtlaselt 875 mm kõrgusel seisukohtade või sõidumeeskonna piirkonna vahel. Kui sõiduk on varustatud võimalusega pakkide vedamiseks katusel, kinnitatakse katusele pakke esindav ühtlaselt jaotatud mass (BX), mis ei ole väiksem kui tootja poolt vastavalt direktiivi 97/27/EÜ 1 lisa punkti 7.4.3.3.1 kohaselt määratletud mass. Ülejäänud pakiruumid ei tohi sisaldada mistahes pagasit;
- 7.4.2.2. kui sõiduki istekohtade või seisukohtade arv on muutuv või kui see on ette nähtud ühe või mitme ratastooli veoks, peavad siga sellistest muudatustest mõjutatud reisijateruumi piirkonnas punktis 7.4.2.1 nimetatud koormused olema maksimaalsed järgmistest:
- kõnealusel piirkonnas istuda võivate sõitjate arvust tuletatav mass, kaasa arvatud sõidukist eemaldatavate istmete mass; või
  - kõnealusel piirkonnas seista võivate sõitjate arvust tuletatav; või
  - kõnealusel piirkonnas viibida tohtivate ratastoolide ja ratastoolides sõitjate kogumass 250 kg, mis on paigutatud 500 mm kõrgusele põrandapinnast iga ratastooli koha keskmes; või
  - kõnealusel piirkonnas viibida tohtivate istuvate sõitjate, seisvate sõitjate ja ratastoolis sõitjate ning nende igasuguste kombinatsioonide mass.
- 7.4.3. Astmed, mis peavad takistama sõiduki rataste külgsuunalist libisemist kallutuskatseseadmel, ei tohi olla kõrgemad kui kaks kolmandikku aluspinda, mille sõiduk enne kallutamist seisab, ja sellele pinnale lähima ratta velje osa vahelisest kaugusest, kui sõiduk on punkti 7.4.2 kohaselt koormatud.
- 7.4.4. Katse ajal ei tohi sõiduki osad, mis normaalsel kasutamisel omavahel kokku ei puutu, kokku puutuda, samuti ei tohi detailid saada kahjustusi ega kohalt nihkuda.
- 7.4.5. Teisel juhul võib arvutuslikult tõestada, et sõiduk punktides 7.4.1 ja 7.4.2 kirjeldatud tingimustel ümber ei lähe. Selle arvutamise käigus tuleb arvesse võtta järgmisi parameetreid:
- 7.4.5.1. massid ja mõõtmed;
  - 7.4.5.2. raskuskeskme kõrgus;
  - 7.4.5.3. vedrude konstandid;
  - 7.4.5.4. rehvide vertikaal- ja horisontaalsuunaline jäikus;
  - 7.4.5.5. õhkvedrustuse õhurõhu reguleerimisnäitajad;
  - 7.4.5.6. momentide rakenduspunktide asukohad;
  - 7.4.5.7. kere väändejäikus.
- Arvutusmeetodit on kirjeldatud käesoleva lisa 1. liites.
- 7.5. *Kaitse tuleohu vastu*
- 7.5.1. Mootoriruum
- 7.5.1.1. Mootoriruumis ei tohi kasutada süttivaid mürasummutavaid materjale või materjale, millesse võib imenduda kütust, määrdeaineid või muid süttivaid materjale, kui need materjalid ei ole varustatud läbitungimatu kattekihiga.

- 7.5.1.2. Mootoriruumi vastava kujundamise või äravooluavade paigutamise tuleb niipalju kui võimalik vältida kütuse, määrdeainete või muude põlevate materjalide kogunemisvõimalus mootoriruumi mistahes osadesse.
- 7.5.1.3. Mootoriruumi või mistahes muu soojusallika (nagu näiteks seade pikkadel allamägesõitudel vabaneva energia neelamiseks, näiteks aeglusti, või reisijateruumi kütteseadmed, välja arvatud sooja vee ringluse põhimõttel töötavad seadmed) ja ülejäänud sõiduki vahele tuleb paigaldada kuumuskindlast materjalist vahesein. Kõik vaheseina juures kasutatavad kinnitusklambrid, tihendid jne peavad olema tulekindlad.
- 7.5.1.4. Reisijateruum võib olla varustatud kütteseadmega, mida ei toideta sooja vee ringvoolust, kui selle kere materjal peab vastu seadme poolt tekitatud temperatuurile, seade ei erita mürgiseid gaase ja seade on paigutatud nii, et mitte ükski sõitja ei saa kokku puutuda selle mistahes kuumaga.
- 7.5.2. Elektriseadmed ja juhtmed
- 7.5.2.1. Kõik juhtmed peavad olema hästi isoleeritud ja juhtmed ning elektriseadmed peavad olema vastupidavad temperatuuri- ning niiskustingimustele, millesse need on asetatud. Mootoriruumis kasutamise korral tuleb nende vastupanuvõimele ümbritseva temperatuuri ja võimalike kahjustavate ainete mõju suhtes erilist tähelepanu pöörata.
- 7.5.2.2. Ühtegi juhet ei tohi koormata suurema voolutugevusega kui see, mis tema paigaldusviisi ja ümbritseva keskkonna temperatuuri arvestades on ette nähtud.
- 7.5.2.3. Kõik muid seadmeid, välja arvatud käivitiit, süüteseadet (võõrsüite korral), laadimisvooluringi ja aku massiühendust varustavad vooluringid tuleb varustada kaitsmete või vooluringi katkestusseadmetega. Kui nimivoolutugevus ei ületa 16 A, võib neid aga kaitsta ühe ühise kaitsme või ühise vooluringikatkestiga.
- 7.5.2.4. Kõiki juhtmeid tuleb hästi kaitsta ja selliselt kindlalt kinnitada, et neid löikamise, kulumise või hõõrdumise tõttu kahjustada ei saa.
- 7.5.2.5. Kui sõiduki ühes või mitmes vooluringis ületab pinge 100 V RMS (ruutkeskmine väärtus) peab olema juhile hästi kättesaadavas kohas käsitsilülitatav voolukatkesti, mis eraldab nimetatud vooluringid põhivooluvarustusahelast ja mõjub kõikidele poolustele, millel puudub elektriline massiühendus; see voolukatkesti ei tohi aga katkestada sõiduki ettenähtud välisvalgustuse vooluringi või vooluringe. See punkt ei kehti kõrgepingesüüteseadmete või sõiduki ühe seadme suletud vooluringide korral.
- 7.5.2.6. Kõik elektrijuhtmed tuleb paigutada nii, et need ei puutuks kokku kütuse toitetorustiku ega heitgaasisüsteemi osadega ega ei oleks liigse kuumuse käes, välja arvatud juhul, kui on kasutatud erisoolatsiooni ja erikaitsmeid, nagu näiteks väljalaske magnetventiili korral.
- 7.5.3. Akud
- 7.5.3.1. Kõik akud peavad olema hästi kinnitatud ja kergesti juurdepääsetavad.
- 7.5.3.2. Aku peab olema paigutatud väljaspool reisijate- ja juhuruumi asuvasse välisõhuga ventileeritavasse ruumi.
- 7.5.3.3. Akuklemmid peavad olema kaitstud lühisohu eest.
- 7.5.4. Tulekustutid ja esmaabikomplektid
- 7.5.4.1. Tuleb ette näha ruum ühe või mitme tulekustuti paigaldamiseks, millest vähemalt üks peab olema juhiistme läheduses. A või B klassi sõidukitel peab selle ruumi suuruseks olema vähemalt 8 dm<sup>3</sup> ja I, II või III klassi sõidukitel vähemalt 15 dm<sup>3</sup>.



7.5.4.2. Tuleb ette näha ruumid ühe või mitme esmaabikomplekti jaoks. Igale esmaabikastile peab olema ruumi vähemalt 7 dm<sup>3</sup>, minimaalse mõõtmega mitte alla 80 mm.

7.5.4.3. Tulekustutid ja esmaabikastid võivad olla kaitstud vandalismi vastu (näiteks suletavas sisekapis või sisselöödava klaasi taga), kui nende asukoht on selgelt tähistatud ja käepärast on vahendid nende hõlpsaks kättesaamiseks avariiolukorras.

7.5.5. Materjalid

Lähemal kui 100 mm heitgaasisüsteemist või muudest olulistest soojusallikatest ei tohi olla süttivaid materjale, välja arvatud juhul, kui need on tõhusalt kilpidega kaitstud. Vajaduse korral võib paigaldada kaitsekilpe, et määrdeained ja muud süttivad materjalid ei satuks kokkupuutesse heitgaasisüsteemi või muude oluliste soojusallikatega. Käesolevas punktis loetakse süttivaks materjaliks materjal, mis ei ole ette nähtud selles kohas tekkida võivate temperatuuride korral kasutamiseks.

7.6. Väljapääsud

7.6.1. Väljapääsude arv

7.6.1.1. Sõidukil peab olema vähemalt kaks ust, kas kaks reisijate teenindamiseks mõeldud ust või üks reisijate teenindamiseks mõeldud uks ja üks avariiuks. Minimaalne reisijate teenindamiseks mõeldud uste arv on:

Reisijate arv	Reisijate teenindamiseks mõeldud uste arv		
	I ja A klass	II klass	III ja B-klass
9-45	1	1	1
46-70	2	1	1
71-100	3	2	1
> 100	4	3	1

7.6.1.2. Liigendsõidukitel peab olema igas järgas osasõidukis vähemalt üks reisijate teenindamiseks mõeldud uks; I klassi liigendsõiduki eesmises osasõidukis peab olema vähemalt kaks reisijate teenindamiseks mõeldud ust.

7.6.1.3. Käesolevas direktiivis ei peeta elektriliselt käitatavaid reisijate teenindamiseks mõeldud uksi avariüsteks, välja arvatud juhul, kui need on käsitsi kergesti avatavad, kui punktis 7.6.5.1 ettenähtud seade on vajaduse korral rakendatud.

7.6.1.4. Väljapääsude arv peab olema vähemalt selline, et väljapääsude koguarv igas eraldatud ruumis oleks järgmine:

Ruumis olevate sõitjate ja meeskonnaliikmete arv	Väljapääsude minimaalne koguarv
1-8	2
9-16	3
17-30	4
31-45	5
46-60	6
61-75	7
76-90	8
91-110	9
111-130	10
> 130	11

Avariiluuke võib avariiväljapääsudeks lugeda ainult eelpoolnimetatud avariiväljapääsude arvu piires.

- 7.6.1.5. Liigendsõiduki iga jäika osasõidukit käsitletakse väljapääsude minimaalse arvu ja asukoha määramisel eraldi sõidukina, välja arvatud punktis 7.6.2.4. Tualettruume ja kööke ei arvestata avariiväljapääsude arvu määramisel eraldi ruumidena. Iga jäiga osasõiduki kohta tuleb määrata sõitjate arv.
- 7.6.1.6. Reisijate teenindamiseks mõeldud kahe poolega uks loetakse kaheks ukseks, kahe- või mitmeosaline aken loetakse kaheks avariaknaks.
- 7.6.1.7. Kui juhirus on puudub pääs reisijateruumi läbikäigu kaudu, mis vastab ühele punktis 7.7.5.1.1 kirjeldatud tingimusele, peavad olema täidetud järgmised tingimused:
- 7.6.1.7.1. juhirus peab olema kaks väljapääsu, mis ei tohi olla samas külgeinas; kui üheks väljapääsuks on aken, peab see vastama punktides 7.6.3.1 ja 7.6.8 sätestatud nõuetele avariakende kohta;
- 7.6.1.7.2. juhi kõrval on lubatud üks või kaks istet lisareisijate jaoks ning sellisel juhul peavad mõlemad punktis 7.6.1.7.1 käsitletud väljapääsud olema ukseid. Nendel istmetel istujate suhtes loetakse juhiuks avariikuks, eeldusel et juhiiste, rool, mootoriruumi kate, käigukang, seisupidur jne ei ole liiga suureks takistuseks. Nende lisareisijate poole jäävat ust tuleb arvesse võtta juhi avariikuksena. Juhirusiga liidetud ruumi tohib paigaldada kuni viis lisaistet, eeldusel et lisaistmed ja ala nende istmete jaoks vastavad kõikidele käesoleva direktiivi nõuetele ja et vähemalt üks reisijateruumi viiv uks vastab punktis 7.6.3 avariusteale esitatud nõuetele;
- 7.6.1.7.3. punktides 7.6.1.7.1 ja 7.6.1.7.2 kirjeldatud tingimuste korral ei tohi juhirusile ette nähtud väljapääse lugeda punktide 7.6.1.1 kuni 7.6.1.2 kohaselt nõutavateks usteks ega punkti 7.6.1.4 kohaselt nõutavateks väljapääsudeks, välja arvatud punktides 7.6.1.7.1 ja 7.6.1.7.2 nimetatud juhtudel. Nendele väljapääsude suhtes ei kohaldata punkte 7.6.3 kuni 7.6.7, 7.7.1, 7.7.2 ja 7.7.7.
- 7.6.1.8. Kui juhirus ja selle lähedusse paigutatud istmed on juurdepääsetavad peamisest reisijateruumist läbikäigu kaudu, mis vastab ühele punktis 7.7.5.1.1 kirjeldatud tingimusele, ei ole väljapääs juhirusist nõutav.
- 7.6.1.9. Kui on ette nähtud juhiuks või mõni muu punktis 7.6.1.8 kirjeldatud tingimustele vastav väljapääs juhirusist, võib seda lugeda sõitjatele mõeldud väljapääsuks ainult siis, kui:
- 7.6.1.9.1. väljapääsu kasutamiseks ei ole vaja läbi pügeda rooli ja juhiistme vahelt;
- 7.6.1.9.2. see vastab punktis 7.6.3.1 toodud nõuetele avariikuks mõõtmete kohta.
- 7.6.1.10. Punktides 7.6.1.8. ja 7.6.1.9 ei välista juhirusi ja reisijateruumi vahelise ukse või muu tõkke olemasolu, eeldusel et juht saab avariiolukorras seda tõket kiiresti avada. Sellise sissepääsukõrre kega kaitstud ruumis olevat juhiust ei arvestata sõitjate väljapääsude hulka.
- 7.6.1.11. Lisaks avariusteale ja -akendele tuleb II, III ja B klassi sõidukitele paigaldada avariiluugid. Need võib paigaldada ka I ja A klassi sõidukitele. Avariiluukide minimaalne arv on:

Reisijate arv	Avariiluukide arv
kuni 50	1
üle 50	2

## 7.6.2. Väljapääsude paigutus

Rohkem kui 22 reisijale mõeldud sõidukid peavad vastama järgmistele nõuetele. Kuni 22 reisijale mõeldud sõidukid võivad vastata kas järgmistele või VI lisa punktis 1.2 toodud nõuetele.

- 7.6.2.1. Reisijate teenindamiseks mõeldud uks(ed) peab (peavad) asetsema sõiduki küljel, mis on lähemal teeservale, vastavalt selles riigis kehtivale liiklusuunale, kus sõiduki kasutamisluba antakse, ja vähemalt üks neist peab olema sõiduki esimeses pooles. See ei välista sõiduki tagaseinas oleva ukse olemasolu ratastooli kasutavatele reisijatele.
- 7.6.2.2. Punktis 7.6.1.1 nimetatud udest kaks peavad asuma üksteisest nii kaugel, et nende keskpunkte läbivate vertikaalsete risttasandite vaheline kaugus oleks vähemalt 40 % reisijateruumi kogupikkusest. Kui üks neist udest on osa topeltuksest, tuleb mõõta üksteisest kõige kaugemal asuvate uste vahelist kaugust.
- 7.6.2.3. Väljapääsud tuleb paigutada nii, et nende arv sõiduki kummalgi poolel on enam-vähem võrdne.
- 7.6.2.4. Vähemalt üks avariiväljapääs peab olema sõiduki tagaküljel või esiküljel. I klassi sõidukitel ja sõidukitel, mille tagaosa on reisijateruumist püsivalt eraldatud, loetakse see nõue täidetuks, kui on paigaldatud avariiluuk.
- 7.6.2.5. Sõiduki samal küljel olevad väljapääsud peavad olema sõiduki pikkuse ulatuses sobivalt jaotatud.
- 7.6.2.6. Sõiduki tagaküljel võib olla üks uks, kui see ei ole reisijate teenindamiseks mõeldud uks.
- 7.6.2.7. Kui on paigaldatud avariiluugid, peavad need olema paigutatud järgmiselt: kui on ainult üks luuk, peab see olema sõiduki keskmisel kolmandikul; kahe luugi olemasolu korral peab nende vahe olema vähemalt 2 m, mõõdetuna avade lähimate servade vahel piki sõiduki pikiteljega paralleelset joont.
- 7.6.3. Väljapääsude minimaalsed mõõtmed
- 7.6.3.1. Erinevat liiki väljapääsude minimaalsed mõõtmed võivad olla järgmised:

			I klass	II ja III klass	Märkused
Reisijate teenindamiseks mõeldud uks	Ukseava	Kõrgus (mm)	1 800	1 650	–
		Laius (mm)	Üksikuks: 650 Topeltuks: 1 200		Laiust võib vähendada 100 mm võrra, kui mõõtmine toimub käepidemete kõrgusel
Avariikuks		Kõrgus (mm)	1 250		–
		Laius (mm)	550		
Avariiaken	Pind (mm <sup>2</sup> )		400 000		Avasse peab olema võimalik paigutada ristkülik mõõtmetega 500 mm × 700 mm
Avariiaken sõiduki tagaküljel. Kui tootja ei ole ette näinud eespool nimetatud mõõtmetega avariiaakent.			Avariiakna avasse peab olema võimalik paigutada ristkülik kõrgusega 350 mm ja laiusena 1 550 mm. Avariiaakna nurgad võivad olla ümardatud, raadiusega mitte üle 250 mm.		
Avariiluuk	Luugi ava	Pind (mm <sup>2</sup> )	400 000		Avasse peab olema võimalik paigutada ristküliku mõõtmetega 500 mm × 700 mm

- 7.6.3.2. Kuni 22 reisijale mõeldud sõidukid võivad vastata kas punktis 7.6.3.1 või VI lisa punktis 1.1 toodud nõuetele.

- 7.6.4. Tehnilised nõuded kõigile reisijate teenindamiseks mõeldud ustele
- 7.6.4.1. Kõiki reisijate teenindamiseks mõeldud uksi peab saama seisva sõiduki korral (aga mitte tingimata sõidu ajal) kergesti avada nii seestpoolt kui ka väljastpoolt. Seda nõuet ei tule tõlgendada kui keeldu võimaldada ukse väljastpoolt lukustamise võimalust, eeldusel et seda saab igal juhul avada seestpoolt.
- 7.6.4.2. Kõik seadmed või mehhanismid reisijate teenindamiseks mõeldud uste avamiseks väljastpoolt peavad asuma vahemikus 1 000 kuni 1 500 mm maapinnast ja mitte kaugemal kui 500 mm uksest. I, II ja III klassi sõidukitel peavad kõik seadmed või mehhanismid reisijate teenindamiseks mõeldud uste avamiseks seestpoolt olema põranda või seadmele lähima astme ülemisest pinnast 1 000 kuni 1 500 mm kõrgusel ja uksest mitte kaugemal kui 500 mm. See ei kehti juhi piirkonnas olevate seadmete korral.
- 7.6.4.3. Kõik üheosalised käsitsi avatavad ja suletavad hingedele või pöördeteljele paigaldatud ukсед peavad olema paigaldatud hingedele või pöördeteljele nii, et avatud uks püüab sulguda, kui see sõiduki edasilikumisel satub kontakti mõne paigaloleva esemega.
- 7.6.4.4. Kui käsitsi avatavad ja suletavad reisijate teenindamiseks mõeldud ukсед on varustatud püüdelukuga, peavad need olema kaheastmelise lukustusasendiga lukud.
- 7.6.4.5. Reisijate teenindamiseks mõeldud ukse siseküljel ei tohi olla seadmeid, mis on mõeldud sõiduki sees olevate astmete katmiseks suletud ukse korral. See ei välista, et suletud ukse korral on trepisiüendis ukse juhtimismehhanism ja muud uksele kinnitatud seadmed, mis ei moodusta põranda juurdeehitist, millel võivad seista reisijad. See mehhanism ja need seadmed ei tohi olla ohtlikud reisijatele.
- 7.6.4.6. Ebapiisava otsenähtavuse korral peavad sõidukile olema paigaldatud optilised või muud seadmed, mille abil juht võib oma kohalt kindlaks teha, kas mõni reisija asub sees- või väljaspool sõidukit mõne mitte automaatselt avaneva reisijate teenindamiseks mõeldud külgukse vahetus läheduses. Kuni 22 sõitjale mõeldud sõidukite tagaküljel oleva reisijate teenindamiseks mõeldud ukse korral loetakse see nõue täidetuks, kui juhil on võimalik märgata 1 m kaugusel sõiduki taga seisvat 1,3 m pikkust inimest.
- 7.6.4.7. Sõiduki sissepoole avanevad ukсед ja nende mehhanism tuleb ehitada nii, et nende liikumine normaalse kasutustingimuste korral ei saa tekitada vigastusi reisijatele. Vajaduse korral tuleb paigaldada sobivad turvaseadmed.
- 7.6.4.8. Kui reisijate teenindamiseks mõeldud uks asub tualeti või mõne muu siseruumi ukse kõrval, tuleb reisijate teenindamiseks mõeldud uks kindlustada ettekavatsemata käitamise vastu. See nõue ei kehti aga ukse korral, mis lukustub automaatselt, kui sõiduki kiirus ületab 5 km/h.
- 7.6.4.9. Kuni 22 sõitjale mõeldud sõidukitel ei tohi sõiduki tagaseinas olevaid reisijate teenindamiseks mõeldud uksi olla võimalik avada rohkem kui 115° ja vähem kui 85° ning need peavad avamisel automaatselt säilitama selle asendi. See ei välista aga võimalust selle tõkise ületamiseks ja ukse avamiseks suurema nurga all, kui see on ohutu; see võib olla näiteks vajalik tagurdamisel kõrge laadimisplatvormi juurde või uste avamiseks 270°, et võimaldada vaba laadimisala sõiduki taga.
- 7.6.5. Täiendavad tehnilised nõuded reisijate teenindamiseks mõeldud elektriliselt juhitavatele ustele
- 7.6.5.1. Avarii korral peab iga reisijate teenindamiseks mõeldud elektriliselt juhitavat ust saama seisva sõiduki korral (kuid mitte tingimata sõitva sõiduki korral) seestpoolt ja lukustamata uste korral ka väljastpoolt, sõltumata elektrisüsteemi töökorras olekust, seadmete abil, mis:
- 7.6.5.1.1. on kõigist muudest ukseavamiseseadmetest sõltumatud;
- 7.6.5.1.2. sõiduki sees asuvate seadmete korral on paigaldatud uksele, või uksest kuni 300 mm kaugusele vähemalt 1 600 mm kõrgusele esimesest trepiastmest;
- 7.6.5.1.3. on uksele lähenedes ja ukse ees seistes selgelt nähtavad ja hästi äratuntavad, ja kui need on paigaldatud lisaks tavalisele avamiseseadmele, selgelt tähistatud avariilukukorras kasutatavate seadmetena.
- 7.6.5.1.4. on vahetult ukse juures seisva isiku poolt käsitsetavad;

- 7.6.5.1.5. avavad ukse või võimaldavad ukse hõlpsat käsitsi avamist;
- 7.6.5.1.6. võivad olla kaitstud lihtsalt eemaldatava või purustatava seadmega, mis võimaldab juurdepääsu avarii korral kasutatavale seadmele; avarii korral kasutatava seadme kasutamine või kaitseseadmete eemaldamine peab olema juhile nii kuuldav kui ka nähtav, ja
- 7.6.5.1.7. juhi poolt juhitud uks, mis ei vasta punkti 7.6.5.6.2 nõuetele, peab olema konstrueeritud nii, et see pärast ukse avamise seadmete rakendamist ja normaalasendisse tagasiviimist sulgub alles siis, kui juht rakendab sulgemisseadme.
- 7.6.5.2. Võib kasutada ka seadet, mida kasutab juht oma istmelt, mis lülitab välja sõidukist väljaspool asuvad avarii korral kasutatavad seadmed, et lukustada reisijate teenindamiseks mõeldud ukseid väljastpoolt. Sellisel juhul peavad vältimised avarii korral kasutatavad seadmed mootori käivitamisel või sõidukiiruse 20 km/h saavutamisel jälle automaatselt sisse lülituma. Avarii korral kasutatavate seadmete väljalülitumine ei tohi seejärel toimuda automaatselt, vaid selleks peab olema vajalik juhi täiendav sekkumine.
- 7.6.5.3. Kõiki juhi poolt juhitud reisijate teenindamiseks mõeldud ukseid peab saama juhi istekohalt käsitseda seadmete abil, mis, välja arvatud jalaga rakendatava seadme korral, on selgelt ja äratuntavalt tähistatud.
- 7.6.5.4. Kõik käsitletavate reisijate teenindamiseks mõeldud elektriliselt juhitud ukseid peavad rakendama märgutule, mis normaalses juhtimisasendis istuval juhil on igasuguse välisvalgustuse tingimuses selgesti nähtav, ja mis hoiatab juhti, kui mõni uks ei ole täielikult suletud. See märgutuli peab süttima alati siis, kui ukse jäik konstruktsioon on täiesti avatud seisus ja täiesti suletud seisust 30 mm kaugusel asuva punkti vahel. Üks märgutuli võib anda teavet nii ühe kui mitme ukse seisundi kohta. Sellist märgutuld ei tohi aga paigaldada mõne eesmise reisijate teenindamiseks mõeldud uksele, mis ei vasta punktide 7.6.5.6.1.1 ja 7.6.5.6.1.2 nõuetele.
- 7.6.5.5. Seadmed, millega juht saab elektriliselt juhitud ukse avada ja sulgeda, peavad olema sellised, et juht saab ukse liikumissuunda selle avanemisel ja sulgumisel igal ajal vastupidiseks muuta.
- 7.6.5.6. Reisijate teenindamiseks mõeldud elektriliselt juhitud ukse konstruktsioon ja nende juhtimissüsteem peavad olema sellised, et automaatselt sulguvad ukseid ei saaks sõitjad vigastada ega kinni kiiluda.
- 7.6.5.6.1. See nõue loetakse täidetuks, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:
- 7.6.5.6.1.1. Esimene nõue on, et iga V lisan kirjeldatud mõõtepunkti korral avaneb sulguv reisijate teenindamiseks mõeldud uks täies ulatuses, kui, välja arvatud automaatselt avanevate ja sulguvate reisijate teenindamiseks mõeldud ukse korral, kokkusurumisel tekib vastujõud, mis ei ületa 150 N, ja jääb seni avatuks, kuni rakendatakse sulgemisseade. Kokkusurumisjõu mõõtmiseks võib kasutada pädeva ametiasutuse poolt rahuldavaks tunnustatud mistahes mõõtmismeetodit. Sellekohased juhised on esitatud käesoleva direktiivi V lisan. Jõu tippväärtus võib lühiajaliselt ületada 150 N, eeldusel et see ei ületa 300 N. Taasavamissüsteemi kontrollimiseks võib kasutada 60 mm kõrguse ja 30 mm laiuse ristlõikepinnaga ning 5 mm raadiusega ümardatud nurkadega kontrollkangi.
- 7.6.5.6.1.2. Teine nõue käsitleb olukorda, kui uks kiilub kinni sõitja käsivarre või sõrme:
- 7.6.5.6.1.2.1. uks, välja arvatud automaatselt sulguv ja avanev reisijate teenindamiseks mõeldud uks, avaneb täies ulatuses uuesti ja jääb avatuks, kuni rakendatakse sulgemisseade või
- 7.6.5.6.1.2.2. käsivart või sõrme saab hõlpsalt ukse vahelt ilma sõitjat vigastamata välja tõmmata. Selle nõude täitmist saab kontrollida käsitsi või punktis 7.6.5.6.1.1 nimetatud, ühest otsast 300 mm pikkuselt 30 mm paksuselt 5 mm paksuseni õhendatud, kontrollkangi abil. Kang ei tohi olla lihvitud ega õlitatud. Kui kontrollkang kinni kiilutakse, peab olema võimalik seda hõlpsasti tagasi tõmmata või
- 7.6.5.6.1.2.3. uks peab olema asendis, mille korral 60 mm kõrguse ja 20 mm laiuse ristlõikega ning 5 mm raadiusega ümardatud nurkadega kontrollkang pääseb vabalt läbi tekkinud vahe. See asend ei tohi olla täiesti suletud asendist kaugemal kui 30 mm.

- 7.6.5.6.2. Eesmise reisijate teenindamiseks mõeldud ukse korral loetakse punkti 7.6.5.6 nõuded täidetuks, kui uks:
- 7.6.5.6.2.1. täidab punktide 7.6.5.6.1.1 ja 7.6.5.6.1.2 nõuded või
- 7.6.5.6.2.2. on varustatud pehmete ääristega; need ei tohi aga olla nii pehmed, et ukse jäik konstruktsioon saavutab täielikult suletud asendi, kui uks haarab punktis 7.6.5.6.1.1 nimetatud kontrollkangi.
- 7.6.5.7. Kui reisijate teenindamiseks mõeldud elektriliselt juhitavat ust hoitakse suletuna ainult katkematu elektrivarustussüsteemi abil, peab juhile uste elektrivarustuse katkemisest teatamiseks olema olemas valgussignaalseade.
- 7.6.5.8. Kui on olemas sõiduki käivitamist takistav seade, peab see mõjuma ainult kiirustel alla 5 km/h ja olema suurematel kiirustel väljalülitunud.
- 7.6.5.9. Kui sõidukil puudub käivitamist takistav seade, peab aktiveeruma juhile kuuldav helisignaal, kui sõidukit hakkab juhtima kõrvaline isik ja mõni reisijate teenindamiseks mõeldud elektriliselt juhitav uks ei ole täielikult suletud. Uste korral, mis vastavad punkti 7.6.5.6.1.2.3 nõuetele, peab see helisignaal kõlama, kui kiirus on suurem kui 5 km/h.
- 7.6.6. Täiendavad tehnilised nõuded automaatselt avanevatele ja sulguvatele reisijate teenindamiseks mõeldud ustele
- 7.6.6.1. Avamisseadmete rakendamine
- 7.6.6.1.1. Reisijate teenindamiseks mõeldud automaatselt juhitava ukse juhtimislülitide, välja arvatud punkti 7.6.5.1 toodud juhtudel, peab olema võimalik sisse ja välja lülitada ainult juhi poolt tema istmelt.
- 7.6.6.1.2. Sisse- ja väljalülitamine võib toimuda kas vahetult lüliti abil või kaudselt, näiteks eesmise reisijate teenindamiseks mõeldud ukse avamise ja sulgemise teel.
- 7.6.6.1.3. Avamisseadmete rakendamist juhi poolt tuleb näidustada sõiduki sees ja, kui välisust avatakse väljastpoolt, ka väljastpoolt sõidukit; indikaator (näiteks valgustusega lüliti, valgustusega tingmärk) peab asuma vastaval uksele või selle läheduses.
- 7.6.6.1.4. Otsese rakendamise korral lüliti abil peab süsteemi töökorras seisund olema juhile selgelt teavitatud, näiteks lüliti asendiga, märgutulega või valgustatud lülitiga. Lüliti peab olema vastavalt tähistatud ja paigutatud nii, et seda ei saa segamini ajada mõne muu juhtimiseseadmega.
- 7.6.6.2. Reisijate teenindamiseks mõeldud automaatselt juhitavate uste avamine
- 7.6.6.2.1. Avamisseadmete rakendamise järel juhi poolt peab reisijatel olema võimalik reisijate teenindamiseks mõeldud ukse avada järgmiselt:
- 7.6.6.2.1.1. seestpoolt näiteks surunupule vajutades või valguskiir-tõkist läbides ja
- 7.6.6.2.1.2. väljastpoolt, välja arvatud ainult väljumiseks mõeldud uste korral, valgustatud surunupu või valgustatud tingmärgi all asuva surunupu vajutamise või sarnase, vastavasisulise juhendiga varustatud seadme abil.
- 7.6.6.2.2. Punktis 7.6.6.2.1.1 nimetatud surunuppudele vajutamine ja punktis 7.7.9.1 nimetatud kommunikatsioonivahendite kasutamine juhiga suhtlemiseks võib edastada signaali, mis salvestatakse ja mis pärast avamisseadmete rakendamist juhi poolt avab ukse.
- 7.6.6.3. Reisijate teenindamiseks mõeldud automaatselt juhitavate uste sulgemine
- 7.6.6.3.1. Kui mõni reisijate teenindamiseks mõeldud automaatselt juhitav uks on avanenud, peab see teatud ajavahemiku järel jälle uuesti sulguma. Kui mõni reisija selle ajavahemiku jooksul siseneb sõidukisse või väljub sellest, tuleb ohutusseadme (näiteks põrandakontakti, valguskiir-tõkise või ühesuunalise läbikäiguvärava) abil tagada, et ajavahemiku piisavalt pikendatakse.

- 7.6.6.3.2. Kui reisija siseneb sõidukisse või väljub sellest ukse sulgumise ajal, peab sulgumisprotsess automaatselt katkema ja uks avatud asendisse tagasi pöörduma. Vastassuunalise liikumise käivitamiseks võib kasutada punktis 7.6.6.3.1 viidatud ohutusseadmeid või muud seadet.
- 7.6.6.3.3. Punkti 7.6.6.3.1 kohaselt automaatselt sulgunud ukse peab reisija saama vastavalt punktile 7.6.6.2 uuesti avada; see ei kehti juhul, kui juht on avamiseadmed välja lülitanud.
- 7.6.6.3.4. Juhi poolt reisijate teenindamiseks mõeldud automaatsetelt juhitavate uste avamiseadmete väljalülitamise järel peavad avatud ukсед vastavalt punktidele 7.6.6.3.1 ja 7.6.6.3.2 uuesti sulguma.
- 7.6.6.4. Spetsiaalseks otstarbeks, näiteks lapsevankriga reisijate, piiratud liikumisvõimega reisijate jne jaoks, kasutatavate uste automaatse sulgumise takistamine.
- 7.6.6.4.1. Juhil peab olema võimalik spetsiaalse juhtimisseadme abil takistada automaatset sulgumist. Ka reisijal peab olema otseselt võimalik spetsiaalse surunupu abil takistada ukse sulgumist.
- 7.6.6.4.2. Ukse automaatse sulgumise takistamisest tuleb juhti teavitada, näiteks visuaalselt märgutule abil.
- 7.6.6.4.3. Igal juhul peab juhil olema võimalik automaatne sulgumine taaskäivitada.
- 7.6.6.4.4. Sellele järgneva ukse sulgumise suhtes kohaldatakse punkti 7.6.6.3.
- 7.6.7. Tehnilised nõuded avariiuustele
- 7.6.7.1. Avariikuksi peab olema võimalik seisva sõiduki korral seest ja väljast hõlpsasti avada. See nõue ei välista uste lukustamise võimalust väljastpoolt, eeldusel et neid saab igal juhul seestpoolt normaalset avamiseadet kasutades avada.
- 7.6.7.2. Seni kui avariikuksi kasutatakse avariiuustena, tohivad need olla elektriliselt juhitavad ainult siis, kui ukсед pärast punkti 7.6.5.1 ettenähtud seadme rakendamist ja normaalseisu tagasipöördumist ei sulgu enne, kui juht rakendab ukse sulgemisseadme. Ka ei tohi avariikuksed olla liuguksed, välja arvatud kuni 22 reisijale mõeldud sõidukite korral. Nendel sõidukitel on liugukse kasutamine avariikuksena lubatud, kui on tõestatud, et seda ust saab pärast direktiivile 74/297/EMÜ vastavat frontaalkokkupõrkekatset ilma tööriistade abita avada.
- 7.6.7.3. Kõik juhtimisseadmed või mehhanismid avariiuuste väljastpoolt avamiseks peavad olema maapinnast 1 000 kuni 1 500 mm kõrgusel ja uksest mitte kaugemal kui 500 mm. I, II ja III klassi sõidukitel peavad kõik juhtimisseadmed või mehhanismid avariiuuste avamiseks seestpoolt olema pörandapinnast või seadmele lähima astme pinnast 1 000 kuni 1 500 mm kõrgusel ja uksest mitte kaugemal kui 500 mm. See ei kehti juhi piirkonnas olevate seadmete korral.
- 7.6.7.4. Sõiduki küljele paigutatud hingedel pöörduvatel avariiuustel peavad hinged olema ukse eespoolsel äärel ning uks peab avanema väljapoole. Rihmad, ketid või muud avanemisnurka piiravad seadmed on lubatud, eeldusel et need ei takista ukse avamist ja selle avatuks jäämist vähemalt 100° nurga all. Kui on piisavalt hoolitsetud selle eest, et juurdepääs avariikuksle on vaba, ei kohaldata nõuet, et minimaalne avanemisnurk on 100°.
- 7.6.7.5. Avariikuksed peavad olema kindlustatud ettekavatsemata käitamise suhtes. See nõue ei kehti aga avariikuksle korral, mis lukustub automaatselt, kui sõiduki kiirus ületab 5 km/h.
- 7.6.7.6. Kõik avariikuksed peavad olema varustatud akustilise signaalseadmega, mis hoiatab juhti, kui need ukсед ei ole korralikult suletud. Signaalseadme rakendumine peab toimuma ukse lukustusriivi või ukse käepideme, mitte ukse enda liikumise tulemusena.

- 7.6.8. Tehnilised nõuded avariiakendele
- 7.6.8.1. Kõik hingedel pöörduvad või väljalöödavad avariiaknad peavad avanema väljapoole. Väljalöödavat tüüpi aknad ei tohi avamisel sõidukist täielikult eralduda. Väljalöödavate akende süsteem peab olema selline, et tahtmatu väljalöömine oleks tõhusalt tõkestatud.
- 7.6.8.2. Kõik avariiaknad peavad:
- 7.6.8.2.1. olema sobivaks tunnistatud seadme abil seest- ja väljastpoolt hõlpsalt ja kiiresti avatavad, või
- 7.6.8.2.2. olema valmistatud purunevast kildumatust klaasist. Viimatinimetatud säte välistab kihilisest klaasist akende või plastakende kasutamise. Iga avariiakna läheduses peab olema sõidukis viibijatele kergesti kättesaadav seade aknaklaasi purustamiseks.
- 7.6.8.3. Kõik väljastpoolt lukustatavad avariiaknad peavad olema sellise konstruktsiooniga, et neid saab seestpoolt igal ajal avada.
- 7.6.8.4. Kui avariiakna on akna ülaserava paigutatud hingedel pöörduv aken, peab see olema varustatud vastava seadmega, mis hoiab akna täielikult avatuna. Kõik hingedel pöörduvad avariiaknad peavad töötama nii, et need ei takista vaba läbipääsu nii seestpoolt kui väljastpoolt sõidukit.
- 7.6.8.5. Kõrgus vahetult akna all olevast põrandapinnast (arvestamata lokaalseid kõrvalekaldeid, nagu näiteks rattakoopad või ülekandemehhanismi korpus) sõiduki küljele paigaldatud avariiakna alumise servani ei tohi olla suurem kui 1 200 mm ja hingedel pöörduva avariiakna korral mitte väiksem kui 650 mm või purustatava klaasiga akna korral mitte väiksem kui 500 mm.
- Hingedel pöörduva avariiakna korral võib alumise serva kõrgus olla siiski väiksem, kuni 500 mm, kui aknaava on kuni kõrguseni 650 mm varustatud kaitseseadmega, mis välistab sõitjate sõidukist väljakukkumise võimaluse. Kui aknaava on varustatud kaitseseadmega, ei tohi kaitseseadme kõrgele oleva aknaava mõõt olla väiksem avariiaknale ettenähtud miinimumsuurusest.
- 7.6.8.6. Iga hingedel pöörduv avariiakna, mis ei ole juhiistmelt selgesti nähtav, peab olema varustatud akustilise signaalseadmega, mis hoiatab juhti, kui aken ei ole täielikult suletud. See signaalseade peab olema rakendatav akna sulguri kaudu, mitte akna enda liikumisega.
- 7.6.9. Tehnilised nõuded avariiluukidele
- 7.6.9.1. Kõik avariiluugid peavad töötama nii, et need ei takista vaba läbipääsu nii seestpoolt kui väljastpoolt sõidukit.
- 7.6.9.2. Katuses olevad avariiluugid peavad olema väljalöödavad, hingedel pöörduvad või valmistatud hõlpsalt purustatavast kildumatust klaasist. Põrandaluugid peavad olema hingedel pöörduvad või väljalöödavad ja varustatud akustilise signaalseadmega, mis teavitab juhti, kui luuk ei ole kindlalt suletud. Hoiatusseade peab rakenduma põrandaluugi lukustusseadme kaudu, mitte luugi enda liikumisega. Põrandaluugid peavad olema kaitstud nende etteavatsemata käitamise eest. See nõue ei kehti aga põrandaluugi korral, mis lukustub automaatselt, kui sõiduki kiirus ületab 5 km/h.
- 7.6.9.3. Väljalöödavad põrandaluugid ei tohi nende kasutamisel sõiduki küljest täielikult eralduda, et luuk ei ohustaks teisi liiklejaid. Väljalöödavate avariiluukide mehhanism peab olema selline, et tahtmatu väljalöömine oleks tõhusalt tõkestatud. Väljalöödavaid põrandaluuke peab olema võimalik välja lüüa ainult reisijateruumist.
- 7.6.9.4. Hingedel pöörduvad avariiluugid peavad avanema sõiduki suhtes ette- või tahapoole ning avanemisnurk peab olema vähemalt 100°. Hingedel pöörduvad põrandaluugid peavad pöörduma reisijateruumi sisse.
- 7.6.9.5. Avariiluugid peavad olema seest- ja väljastpoolt kergesti avatavad või eemaldatavad. See nõue ei välista aga avariiluugi lukustamise võimalust sissepääsu takistamiseks valveta jäetud sõidukisse, eeldusel et avariiluuke saab seestpoolt tavalise avamis- või eemaldamise seadme abil alati avada või eemaldada. Hõlpsalt purustatavast materjalist avariiluugi korral peab selle läheduses asuma sõidukis viibivatele inimestele kergesti kättesaadav seade, millega saab luugi purustada.



- 7.6.10. Tehnilised nõuded kokkupandavatele astmetele
- Vajaduse korral kasutatavad kokkupandavad astmed peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 7.6.10.1. kokkupandavate astmeid võib kasutada koos vastava reisijate teenindamiseks mõeldud ukse või avariiuuksega;
- 7.6.10.2. suletud ukse korral ei tohi mitte ükski kokkupandava astme osa ulatuda külgneva kereosa piirjoonest rohkem kui 10 mm väljapoole;
- 7.6.10.3. avatud ukse ja kokkupandava astme väljapööratud asendi korral peavad olema täidetud käesoleva lisa punktis 7.7.7 toodud nõuded pindade kohta.
- 7.6.10.4. elektriliselt juhitavate astmega varustatud sõiduk ei tohi väljapööratud astme korral paigalseisust omal jõul ise liikuma hakata. Kätsiti kokkupandava astme korral peab akustiline helisignaal juhti teavitama, kui aste ei ole täielikult kokku pandud;
- 7.6.10.5. elektriliselt juhitavat astet ei tohi olla võimalik välja pöörata, kui sõiduk liigub. Astme juhtimiseadme rikke korral peab aste sisse pöörduma ja jääma kokkupandud asendisse. Vastava ukse töötamist ei tohi selline rike ega astme kahjustumine või blokeerumine mõjutada;
- 7.6.10.6. kui sõitja seisab elektriliselt juhitaval kokkupandaval astmel, ei tohi olla võimalik vastavat ust sulgeda. Selle nõude täitmist kontrollitakse väikelapsele vastava 15 kg massi asetamisega astme keskosas. Seda nõuet ei kohaldata juhi otseses vaateväljas olevate uste korral;
- 7.6.10.7. kokkupandavate astmete liikumine ei tohi tekitada kehavigastusi reisijatele ega peatuskohas seisvaid inimesi;
- 7.6.10.8. kokkupandavate astmete ette ja taha suunatud nurgad peavad olema ümardatud vähemalt 5 mm raadiusega; ja servad peavad olema ümardatud vähemalt 2,5 mm raadiusega;
- 7.6.10.9. kui reisijateruumi uks on avatud, peab kokkupandav aste seisma kindlalt väljapööratud asendis. Kui üksikastme keskele asetatakse mass 136 kg või topeltastme keskele mass 272 kg, ei tohi astme läbipaine olla mitte üheski punktis suurem kui 10 mm.
- 7.6.11. Märgistused
- 7.6.11.1. Kõik avariiväljapääsud tuleb sõiduki sees ja väljas märgistada näiteks järgmiste kirjadega:
- “Avariiväljapääs”
- “Emergency exit”
- “Issue de secours”
- “Salida de emergencia”
- “Nødudgang”
- “Notausstieg”
- “Εξοδος κινδύνου”
- “Uscita di sicurezza”
- “Nooduitgang”
- “Saida de emergência”
- “Hätäuloskäynti”
- “Nödutgång”
- Sellele tekstile võib vajaduse korral lisada nõukogu direktiivi 92/58/EMÜ II lisa punktis 3.4 toodud sümboli.
- 7.6.11.2. Seadmed reisijate teenindamiseks mõeldud uste juhtimiseks avarii korral ja kõik avariiväljapääsud tuleb nii sõiduki sees kui väljas tähistada vastava sümboli või selgesõnalise tekstiga.
- 7.6.11.3. Kõigi väljapääsude või nende lähedale tuleb kinnitada selged juhised nende väljapääsude kasutamiseks avarii korral.

7.6.11.4. Keel, milles punktidele 7.6.11.1 kuni 7.6.11.3 vastavad tekstid tuleb esitada, määratakse kindlaks tüübikinnitust andva ametiasutuse poolt, võttes arvesse riiki (riike), milles avalduse esitaja sõidukit soovib turustada, ja teeb seda vajaduse korral koostöös vastava riigi (riikide) volitatud ametiasutustega. Kui vastav ametiasutus muudab selle riigi (nende riikide) keelt, kus sõiduk peab kasutusloa saama, ei too see muudatus kaasa uue tüübikinnitusmenetluse läbiviimist.

7.7. *Sisustuselemendid*

7.7.1. Juurdepääs reisijate teenindamiseks mõeldud ustele (vt III lisa, joonis 1)

7.7.1.1. Vaba ruum, mis ulatub külgeinast, kuhu reisijate teenindamiseks mõeldud uks on paigaldatud, sõiduki sisemusse peab võimaldama vaba läbipääsu püstasendis olevale 20 mm paksusele, 400 mm laiuks ja 700 mm kõrgusele ristkülikukujulisele tahvlile, mis asub põrandast 700 mm kõrgusel, millele on sümmeetriliselt asetatud teine, 550 mm laiune tahvel; teise tahvli kõrgus on selline, nagu vastava kõnealuse sõiduki klassi jaoks on ette nähtud. Kahest paneelist koosnevat katsekeha tuleb hoida paralleelselt ukseavaga, kuni üks liigub oma algasendist, mille korral sõiduki siseruumile lähim välispind on puutujasihiline ukseava välimise äärega, kuni kohani, kus see puudutab esimest astet, seejärel hoitakse seda risti siseneva isiku tõenäolise liikumissuunaga.

7.7.1.2. Ülemise ristkülikukujulise tahvli mõõtmed peavad iga vastava sõiduki klassi ja kategooria korral olema sellised, nagu allpool toodud tabelis ette nähtud. Alternatiivselt võib kasutada trapetsikujulist katsekeha kõrgusega 500 mm, mis moodustab ülemineku ülemise ja alumise katsekeha laiuse vahel. Sel juhul peab ristkülikukujulise osa ja ülemise trapetsikujulise osa kogukõrgus kõigi rohkem kui 22 reisija jaoks mõeldud sõidukiklasside korral olema 1 100 mm ja kuni 22 reisija jaoks mõeldud sõidukiklasside korral 950 mm.

Sõiduki klass	Ülemise katsekeha kõrgus (mm) (Mõõde "A" joonisel 1)		Kogukõrgus	Laius
A klass (*)	950	Alternatiivne trapetsikujuline osa 950	1 650	550 (**)
B klass (*)	700	950	1 400	
I klass	1 100	1 100	1 800	
II klass	950	1 100	1 650	
III klass	850	1 100	1 550	

(\*) Kuni 22 reisija jaoks mõeldud sõidukite korral võib alumine tahvel olla ülemise tahvli suhtes nihutatud, kui see toimub samas suunas.

(\*\*) Ülemise tahvli laius võib ülaosas olla kuni 400 mm, kui on ette nähtud kaldkant, mille kalle ei ületa 30° horisontaaljoone suhtes.

7.7.1.3. Kui kahest tahvlist koosneva katsekeha keskeltegel on nihutatud ristsuunas algasendist 300 mm võrra ja kahest tahvlist koosnevat katsekeha puudutab astme pinda, tuleb katsekeha jätta sellesse asendisse.

7.7.1.4. Seejärel nihutatakse vaba läbipääsu kontrollimiseks kasutatavat silindrilist katsekeha (vt III lisa, joonis 6) alustades läbikäigust, liikudes sõidukist väljuva reisija tõenäolises liikumissuunas, kuni selle keskeltegel on jõudnud vertikaaltasandini, mis läbib ülemise astme kõige ülemist serva, või kuni ülemise silindri puutujatasand puudutab kahest tahvlist koosnevat katsekeha, sõltuvalt sellest, millise punktini enne jõutakse, ning hoitakse selles asendis (vt III lisa, joonis 2).

7.7.1.5. Punktis 7.7.1.4 sätestatud asendis oleva silindrilise katsekeha ja punktis 7.7.1.3 sätestatud asendis oleva kahest tahvlist koosneva katsekeha vahel peab olema vaba ruum, mille ülemine ja alumine piir on esitatud III lisa joonisel 2. See vaba ruum peab võimaldama vertikaalse tahvli, mille kuju ja mõõtmed on samad, mis silindrilisel katsekehal (punkt 7.7.5.1) ja mille keskkläbilõige ning paksus ei ületa 20 mm, takistamatut läbipääsu. Seda tahvlist tuleb nihutada, liigutades seda sissepääsu kasutava reisija tõenäolises liikumissuunas, silindrilise katsekeha puutujasuunalisest asendist, kuni selle väliskülge puutub kokku kahest tahvlist koosneva katsekeha siseküljega, puudutades astme ülaserivadega määratletud tasandit või tasandeid (vt III lisa, joonis 2).

- 7.7.1.6. Selle katsekeha takistamatuks läbikäiguks vajalik vaba ruum ei tohi hõlmata ruumi, mis ulatub kuni 300 mm ettepoole ette- või tahapoole suunatud asendiga istme koormamata istmepolstrist või kuni 225 mm ettepoole rattakoobastele paigutatud istmest ja kuni istmepolstri kõrgeima punkti kõrguseni.
- 7.7.1.7. Klappistme korral tuleb see ruum kindlaks määrata kasutusasendis oleva istme korral.
- 7.7.1.8. Seevastu võib läbipääs reisijate teenindamiseks mõeldud ukseni olla takistatud meeskonnaliikmete jaoks mõeldud kasutusasendis oleva klappistmega, eeldusel et:
- 7.7.1.8.1. sõidukis endas ja EÜ tüübikinnitustunnistusel (vt II lisa, liide 2) on selgelt näidatud, et istet tohib kasutada ainult meeskonnaliige;
- 7.7.1.8.2. mitte kasutuses olev iste pöördub automaatselt tagasi, nii et on täidetud punktide 7.7.1.1 või 7.7.1.2 ja 7.7.1.3, 7.7.1.4 ning 7.7.1.5 nõuded;
- 7.7.1.8.3. uks ei kuulu punktis 7.6.1.4 arvesse võetavate kohustuslike väljapääsude hulka ja
- 7.7.1.8.4. kasutusasendis või ülespööratud asendis oleva istme korral ei ulatu mitte ükski selle osa ettepoole vertikaaltasandist, mis läbib juhiistme istumiskoha keskpunkti kõige tagumises asendis oleva juhiistme korral ja sõiduki vastasküljele paigaldatud välise tahavaatepeegli keskpunkti.
- 7.7.1.9. Kuni 22 reisijale mõeldud sõidukite korral loetakse väljapääs ja läbikäik, mille kaudu reisijad selleni pääsevad, juurdepääsetavaks, kui:
- 7.7.1.9.1. sõiduki pikiteljega paralleelselt mõõdetuna on igas punktis vähemalt 220 mm vaba ruumi ja igas põrandast või astmest rohkem kui 500 mm kõrgusel asuvas punktis on vaba ruumi vähemalt 550 mm (III lisa, joonis 3);
- 7.7.1.9.2. sõiduki pikitelje suhtes vertikaalselt mõõdetuna on igas punktis vähemalt 300 mm vaba ruumi ja igas põrandast või astmest kõrgemal kui 1 200 mm asuvas punktis on vaba ruumi vähemalt 550 mm (III lisa, joonis 4);
- 7.7.1.10. Punkti 7.6.3.1 kohased reisijate teenindamiseks mõeldud ukse ja avariukse mõõtmed ning punktide 7.7.1.1 kuni 7.7.1.7, 7.7.2.1 kuni 7.7.2.3, 7.7.5.1 ning 7.7.8.5 nõuded ei kohaldata kuni 12 reisijatele mõeldud istmega B klassi sõidukitele, mille tehniliselt maksimaalne lubatud mass on 3,5 tonni, ja millel on igalt istmelt takistamatu juurdepääsuvõimalus vähemalt kahele uksele.
- 7.7.1.11. Põranda maksimaalne kalle läbikäigupiirkonnas ei tohi olla suurem kui 5 %, kui sõiduvalmis olukorrale vastava massiga sõiduk seisab horisontaalsel pinnal. Ükski kallutusfunktsioon ei tohi seejuures olla rakendatud.
- 7.7.2. Juurdepääs avariistetele (vt III lisa, joonis 5)
- Järgnevad nõudeid ei kohaldata juhiuste korral, mida kuni 22 reisija veoks mõeldud sõidukitel kasutatakse avariistena.
- 7.7.2.1. Käigutee ja avariukse avaase vahel olev vaba ruum peab võimaldama 300 mm läbimõõduga ja 700 mm kõrguse vertikaalse silindri, millele on asetatud teine, 500 mm läbimõõduga vertikaalne silinder, et seadme kogukõrgus oleks 1 400 mm, läbipääsu.
- Ülemise silindri läbimõõt võib ülaosas vähendada kuni 400 mm, kui on ette nähtud kaldkant, mille kalle ei ületa 30° horisontaaljoone suhtes.
- 7.7.2.2. Esimese silindri põhi peab jääma teise silindri projektsiooni piiresse.
- 7.7.2.3. Kui piki seda läbipääsu paiknevad klappistmed, tuleb vaba ruum silindrite jaoks alati määrata kasutusasendis istmete korral.
- 7.7.2.4. Alternatiivselt kahele silindrile võib kasutada punktis 7.7.5.1 kirjeldatud katsekeha (vt III lisa, joonis 6).

- 7.7.3. Juurdepääs avariiakendele
- 7.7.3.1. Katsekeha peab olema võimalik käiguteelt iga avariiakna kaudu sõidukist välja juhtida.
- 7.7.3.2. Katsekeha liikumise suund peab vastama suunale, milles sõidukist lahkuv reisija tõenäoliselt liiguks. Katsekeha tuleb hoida selle liikumissuuna suhtes vertikaalselt.
- 7.7.3.3. Katsekeha peab olema 600 × 400 mm mõõtmetega ja 200 mm raadiusega ümardatud nurkadega õhukese plaadi kujuga. Sõiduki tagaseinas olevate avariiakende korral peavad aga katsekeha mõõtmed olema 1 400 mm × 350 mm ning nurkade ümardusraadius 175 mm.
- 7.7.4. Juurdepääs avariiluukidele
- 7.7.4.1. Avariiluugid katuses
- 7.7.4.1.1. Vähemalt üks avariiluuk peab olema nii paigutatud nii, et neljatahuline tüvipüramiid tahu kaldenurgaga 20° ja kõrgusega 1 600 mm puudutab mõne istme osa või samaväärset väljumistuge, välja arvatud I klassi sõiduki korral. Püramiidi telg peab olema vertikaalne ja selle väiksem ristlõige peab puudutama avariiluugi väljumisava. Toed võivad olla kokkupandavad või liikuvad, eeldusel et neid saab kasutusasendis lukustada. Kontrollimisel võetakse aluseks see asend.
- 7.7.4.1.2. Kui katusekonstruktsiooni paksus on üle 150 mm, peab tüvipüramiidi väiksem ristlõige puudutama avariiluugi avause ala katuse välispinna kõrgusel.
- 7.7.4.2. Avariiluugid põrandas
- Põrandasse paigaldatud avariiluukide korral tuleb luuk paigutada nii, et see võimaldaks otsest ja takistamatut väljapääsu sõidukist ning et luugi kohal oleva vaba ruumi kõrgus vastaks käigutee kõrgusele. Soojusallikad ja liikuvad detailid peavad luugi ava kõigist osadest olema vähemalt 500 mm kaugusel.
- Peab olema võimalik õhukese plaadi kujuline horisontaalasendis katsekeha, mõõtmetega 600 mm × 400 mm ja 200 mm raadiusega ümardatud nurkadega, sõiduki põrandast 1 m kõrguselt maapinnani juhtida.
- 7.7.5. Käiguteed (vt III lisa, joonis 6)
- 7.7.5.1. Sõiduki käigutee peab olema paigutatud ja ehitatud nii, et see võimaldaks kahest järgmiste mõõtmetega (millimeetrites) samateljelisest silindrist ja nende vahel paiknevast tagurpidi pööratud tüvipüramiidist koosneva katsekeha takistamatut läbijuhtimist:

	I klass	II klass	III klass	A klass	B klass
Alumise silindri läbimõõt "A"	450	350	300	350	300
Alumise silindri kõrgus	900	900	900	900	900
Ülemise silindri läbimõõt "C"	550	550	450	550	450
Ülemise silindri kõrgus "B"	500 (*)	500 (*)	500 (*)	500 (*)	300
Kogukõrgus "H"	1 900 (*)	1 900 (*)	1 900 (*)	1 900 (*)	1 500

(\*) Ülemise silindri kõrgust ja koos sellega kogukõrgust võib vähendada 100 mm võrra, kogu käigutee ulatuses, mis jääb järgmistest punktidest tahapoole:

- vertikaalne ristasand tagatelje (rohkem kui ühe tagateljega sõidukite korral kõige eesmise tagatelje) kesk-sirgest 1,5 m eespool ja
- vertikaalne ristasand, mis läbib reisijate teenindamiseks mõeldud ukse või, rohkem kui ühe reisijate teenindamiseks mõeldud ukse korral, kõige tagumise reisijate teenindamiseks mõeldud ukse kõige tagapoolsemat serva.

Ülemise silindri läbimõõt võib ülaosas vähendada kuni 300 mm, kui on ette nähtud kaldkant, mille kalle ei ületa 30° horisontaaljoone suhtes.

Katsekeha võib puutuda kokku haarderihmadega, kui need on paigaldatud, või muude elastsete esemetega, nagu näiteks turvavööde osad, ja neid kõrvale nihutada.

- 7.7.5.1.1. Kui mõne istme või istmerea ees ei ole väljapääsu:
- 7.7.5.1.1.1. peab ettepoole suunatud asendis istmete korral punktis 7.7.5.1 määratletud silindrilist katsekeha olema võimalik nihutada vähemalt vertikaalse ristsandini, mis on kõige esimese istmerea seljatugede kõige eesmise punktiga puutujasuunaline, ja hoida selles asendis. Peab olema võimalik sellest tasandist lähtudes III lisa joonisel 7 kujutatud tasapinnalist katsekeha liigutada nii, et silindrilise katsekehaga kokkupuutepunkti nihkub tasandilise katsekeha sõiduki väliskülje poole suunatud külg 660 mm võrra ettepoole;
- 7.7.5.1.1.2. peab külgsuunas paiknevate istmete korral silindrilise katsekeha esiosa ulatuma vähemalt vertikaalse ristsandini, mis kattub kõige eesmise istme keskpunkti läbiva vertikaaltasandiga (III lisa, joonis 7);
- 7.7.5.1.1.3. tahapoole suunatud asendiga istmete korral peab silindrilise katsekeha esiosa ulatuma vähemalt vertikaalse ristsandini, mis on puutujasuunaline kõige esimese istmerea või istme polstri esiküljega (III lisa, joonis 7).
- 7.7.5.2. I klassi sõidukite korral võib alumise silindri läbimõõtu 450 mm vähendada kuni läbimõõdu 400 mm kogu käigutee ulatuses, mis asub tagapool:
- 7.7.5.2.1. vertikaalsest ristsandist, mis asub tagatelje (rohkem kui ühe tagateljega sõidukite korral kõige eesmise tagatelje) kesksirgest 1,5 m eespool ja
- 7.7.5.2.2. kõige tagumise reisijate teenindamiseks mõeldud ukse tagaserva läbivast vertikaalsest ristsandist.
- 7.7.5.3. III klassi sõidukitel võivad ühel või mõlemal pool käiguteed paiknevad istmed olla külgsuunas nihutatavad; sel juhul võib käigutee laiust vähendada suuruse võrra, mis vastab alumise 220 mm läbimõõduga silindri läbimõõdule, kui iga istme juures olevat ja käiguteel seisva isiku poolt hõlpsasti kättesaadavat seadet käsitsedes saab istet, isegi siis kui see on hõivatud, hõlpsalt ja võimaluse korral automaatselt viia tagasi asendisse, mis vastab minimaalsele laiusele 300 mm.
- 7.7.5.4. Liigendsõidukitel peab punktis 7.7.5.1 kirjeldatud katsekeha olema võimalik takistamatult läbi liigendosa juhtida. Selle sõidukiosa pehme voorderuse mistahes osa, kaasa arvatud lõotsa osad, ei tohi ulatuda käiguteele.
- 7.7.5.5. Käiguteedele on lubatud paigaldada astmeid. Nende astmete laius ei tohi olla väiksem käigutee laiusest astme ülaosas.
- 7.7.5.6. Ei ole lubatud klappistmete kasutamine, mis võimaldaksid reisijatel istuda käiguteel.
- 7.7.5.7. Külgsuunas nihutatavate istmete kasutamine, mis mõnes oma asendis ulatuvad käiguteele, ei ole lubatud; välja arvatud III klassi sõidukite korral punktis 7.7.5.3 sätestatud tingimustel.
- 7.7.5.8. Sõidukitel, mille korral kohaldatakse punkti 7.7.1.9, ei ole käigutee vajalik, eeldusel et arvesse on võetud selles punktis määratletud mõõtmeid juurdepääsuvalisuse kohta.
- 7.7.5.9. Käiguteede ja juurdepääsuteede pind peab olema libisemiskindlate omadustega.
- 7.7.6. Käiguteede kalle
- Horisontaalsel pinnal, rakendamata kallutussüsteemiga, seisva ja koormamata sõiduki korral ei tohi käigutee kalle ületada:
- 7.7.6.1. 8 % I, II ja A klassi sõidukite korral;
- 7.7.6.2. 12,5 % artikli 2 lõikele 2 vastavate madala põrandaga I ja II klassi sõidukite korral käigutee sisemises osas kahe meetri ulatuses mõlemal pool teise ja vajaduse korral kolmanda telje keskjoont, kogupikkuses 2 m;

- 7.7.6.3. 12,5 % III ja B klassi sõidukite korral ja
- 7.7.6.4. 5 % sõiduki pikisuunalise sümmeetriateljega risti oleva tasandi korral.
- 7.7.7. Astmed (vt III lisa, joonis 8)
- 7.7.7.1. Astmete maksimaalsed ja minimaalsed kõrgused reisijate teenindamiseks mõeldud uste ja avariuste juures ning sõidukis sees peavad rakendamata kallutussüsteemi korral olema järgmised:

Klassid		I ja A	II, III ja B
Esimene aste maapinnast "D"	Maksimaalne kõrgus (mm)	340 <sup>(1)</sup>	380 <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(5)</sup>
	Minimaalne sügavus (mm)	300 <sup>(*)</sup>	
Ülejäänud astmed "E"	Maksimaalne kõrgus (mm)	250 <sup>(3)</sup>	350 <sup>(4)</sup>
	Minimaalne kõrgus (mm)	120	
	Minimaalne sügavus (mm)	200	

(\*) 230 mm kuni 22 reisijale mõeldud sõidukitel.

<sup>(1)</sup> 700 mm avariukse korral;

1 500 mm kahekordse sõiduki ülemise korruse avariukse korral.

<sup>(2)</sup> 430 mm ainult mehaanilise vedrustusega sõidukite korral.

<sup>(3)</sup> 300 mm kõige tagumisest teljest tagapool oleva ukse astmete korral.

<sup>(4)</sup> 250 mm kuni 22 reisijale mõeldud sõidukite käiguteedel.

<sup>(5)</sup> Vähemalt ühe reisijate teenindamiseks mõeldud ukse juures, 400 mm teiste reisijate teenindamiseks mõeldud uste juures.

Märkus: 1. Topeltukse korral tuleb sissekäigu kummagi poole astmeid käsitleda eraldi.

2. Mõõde "E", III lisa joonis 8, ei pea olema kõigil astmetel ühesugune.

- 7.7.7.1.1. Üleminekuid süvitatud käiguteelt istekohtade piirkonda ei loeta astmeteks. Vertikaalne kaugus käigutee pinna ja istekohtade piirkonna pörandi vahel ei tohi aga ületada 350 mm.
- 7.7.7.2. Punkti 7.7.7 kohaldamisel tuleb astme kõrgust mõõta tema laiuse keskosast. Lisaks peavad tootjad spetsiaalselt järgima piiratud liikumisvõimega sõitjate juurdepääsu võimalusi; eriti astmete kõrgust, mis peab olema võimalikult väike.
- 7.7.7.3. Esimese astme kõrgust teepinnast tuleb mõõta tasasel pinnal seisva ja sõiduvälis seisundis massiga sõidukil, nagu on määratletud punktis 2.18, kusjuures rehvid ja rehvirõhk peavad vastama tootja poolt maksimaalselt lubatud täismassi kohta kehtivatele tehnilistele andmetele (M), mis on määratletud kooskõlas punktiga 2.19.
- 7.7.7.4. Kui astmeid on rohkem kui üks, võib iga aste ulatuda järgmise astme vertikaalprojektsiooni ala sisse kuni 100 mm võrra ja võib jätta allpool oleva astme projektsiooni vähemalt 200 mm laiuse vaba pinna (vt III lisa joonis 8). Kõik astmeservad peavad olema kujundatud nii, et oleks võimalikult väike oht komistada ja astmeservad peavad olema kontrastse värvusega või värvustega.
- 7.7.7.5. Iga astme laius ja kuju peab olema selline, et järgneva tabelis kirjeldatud risküliku saaks astmele asetada nii, et vastava risküliku pinnast ei jääks üle astme serva ulatuma rohkem kui 5 %. Kahe poolega ukseava korral peab see nõue olema täidetud kummagi uksepoole korral.

Reisijate arv		> 22	≤ 22
Pind	Esimene aste (mm)	400 × 300	400 × 200
	Ülejäänud astmed (mm)	400 × 200	400 × 200

- 7.7.7.6. Kõikidel astmetel peab olema libisemiskindlate omadustega pind.

- 7.7.7.7. Kui koormamata, normaalses sõiduseisundis sõiduk (eelkõige ei tohi olla rakendatud kallutusüsteem) seisab tasasel ja horisontaalsel pinnal, ei tohi astme maksimaalne kalle mitte üheski suunas ületada 5 %.
- 7.7.8. Reisijate istmed ja vaba ruum istuvate reisijate jaoks
- 7.7.8.1. Istme minimaalne laius
- 7.7.8.1.1. Istmepolstri minimaalne laius, mõõde F (III lisa, joonis 9), mõõdetuna selle istekoha keskkoha läbival vertikaaltasapinnal, peab olema:
- |                   |        |
|-------------------|--------|
| I, II, A, B klass | 200 mm |
| III klass         | 225 mm |
- 7.7.8.1.2. Iga istekoha vaba ruumi laius, mõõde G, (III lisa, joonis 9), mõõdetuna selle istekoha keskkoha läbival vertikaaltasapinnal kõrgustevahemikus 270 ja 650 mm koormamata istmepolstri kohal, ei tohi olla väiksem kui:
- |   |        |
|---|--------|
| Üksikistmed:                                  | 250 mm |
| Pikad istmeread kahele või enamale reisijale: | 225 mm |
- 7.7.8.1.3. Kuni 2,35 m laiuste sõidukite korral peab iga istekoha vaba ruumi laius, mõõdetuna selle istekoha keskkoha läbival vertikaaltasapinnal kõrgustevahemikus 270 ja 650 mm koormamata istmepolstri kohal olema vähemalt 200 mm (vt III lisa, joonis 9). Kui see nõue on täidetud, ei kohaldata punkti 7.7.8.1.2 nõudeid.
- 7.7.8.1.4. Kuni 22 reisijale mõeldud sõidukitel sõiduki seina ääres olevate istmete korral ei hõlma vaba ruum istme ülemises osas 20 mm laiust ja 100 mm kõrgust kolmnurkset pinda (vt III lisa, joonis 10). Lisaks tuleb maha arvata turvavööde ja nende kinnituste ning päikesesirmide jaoks vajalik ruum.
- 7.7.8.2. Istmepolstri minimaalne sügavus (mõõde K, vt III lisa, joonis 11)
- Istmepolstri minimaalne sügavus peab olema:
- 7.7.8.2.1. 350 mm I, A ja B klassi korral ning
- 7.7.8.2.2. 400 mm II ja III klassi korral.
- 7.7.8.3. Istmepolstri minimaalne kõrgus (mõõde H, vt III lisa, joonis 11)
- Koormamata istmepolstri kõrgus põrandast peab olema selline, et kaugus põrandast istmepolstri esiservaga puutujasihiliselt paikneva horisontaalpinnani oleks vahemikus 400 kuni 500 mm: rattakoobaste ja mootoriruumi juures tohib seda mõõdet vähendada kuni väärtuseni 350 mm.
- 7.7.8.4. Istmete vahekaugus (vt III lisa, joonis 12)
- 7.7.8.4.1. Kui istmed on samasuunalised, peab kaugus istme seljatoe esikülje ja selle ees oleva istme seljatoe tagakülje vahel horisontaalselt mõõdetuna vastama mistahes kohas istmepolstri ülemise pinna ja põrandast kuni 620 mm kõrgusel asuva punkti vahel vähemalt järgmistele väärtustele:

H	
I, A ja B klass	650 mm
II ja III klass	680 mm

- 7.7.8.4.2. Kõik mõõtmised tuleb teha kukkusurumata istmepolstri ja seljatoega ning sellisel vertikaaltasandil, mis läbib iga vastava istekoha keskjoont.
- 7.7.8.4.3. Ristisuunas paigutatud vastamisi asuvate istmete korral peab kaugus vastamisi paiknevate istmete seljatüvede esikülgede vahel, mõõdetuna istmepolstrite kõrgeimate punktide kohal, olema vähemalt 1 300 mm.
- 7.7.8.4.4. Reisijate allastava seljatoega istmete ja reguleeritava asendiga juhiistmete korral tuleb mõõtmine läbi viia selliselt, et istmete seljatoed ja muud istmeasendid oleksid tootja poolt määratud normaalses kasutusasendis.
- 7.7.8.4.5. Kui istme seljatoes on lahtipööratav laud, tuleb mõõtmine läbi viia kokku pööratud laua korral.
- 7.7.8.4.6. Kui istmed on kinnitatud juhikutele või mõne muu süsteemi abil, mis võimaldab töötajal või kasutajal sõiduki siseruumi kujundust hõlpsasti muuta, tuleb mõõtmised teha tootja poolt tüübikinnituse taotluses märgitud normaalse istmete kasutusseisundi korral.
- 7.7.8.5. Vaba ruum istuvatele sõitjatele (vt III lisa, joonis 13)
- 7.7.8.5.1. Iga reisijaistme ees peab olema minimaalne vaba ruum, nagu on näidatud III lisa joonisel 13. Istme ees asuva istme seljatugi või osa, mille kuju vastab umbkaudu tahapoole kallutatud seljatoe kujule, tohib ulatuda sellesse ruumi, vastavalt sellele, nagu on sätestatud punktide 7.7.8.4. Ka istme jalad võivad ulatuda sellesse ruumi, eeldusel et reisija jalgadele jääb piisavalt ruumi. Kuni 22 reisijale mõeldud sõidukitel juhiistme kõrval olevate istmete korral on lubatud, et sellesse ruumi ulatub armatuurlaud, näidikuplokk, tuuleklaas, päikesesirm, turvavööd ja turvavööde kinnitid.
- 7.7.8.5.2. I ja II klassi sõidukites peab olema üks ja A klassi sõidukites kaks istet piiratud liikumisvõimega reisijatele, mitte ratastooli kasutavatele inimestele, mõeldud ja vastavalt tähistatud ette- või tahapoole suunatud asendiga istet bussi selles osas, mis on sisenemiseks kõige sobivam. Need istmed peavad olema piiratud liikumisvõimega reisijate jaoks kujundatud nii, et seal on piisavalt ruumi, need peavad olema varustatud vastavalt paigutatud käepidemetega, mis hõlbustaksid juurdepääsu istmele ja sealt lahkumist ning istekohal peab olema punkti 7.7.9 kohane märguandevõimalus.
- 7.7.8.5.2.1. Nende istmete jaoks ettenähtud ruum peab moodustama punktis 7.7.8.5.1 ettenähtud ruumist vähemalt 110 %.
- 7.7.8.6. Vaba ruum istekohtade kohal
- 7.7.8.6.1. Kõigi istekohtade kohal ja istme juurde kuuluvas jalgadele mõeldud ruumis, välja arvatud kuni 22 reisijaga sõiduki esimese istmerea istmete korral, peab olema vähemalt 900 mm kõrgune vaba ruum, mõõdetuna kokkusurumata istmepolstri kõige kõrgemast punktist, ning vähemalt 1 350 mm kõrgune vaba ruum mõõdetuna jalgadele mõeldud ruumi põranda keskosast. Sõidukite korral, mille suhtes kohaldatakse punkti 7.7.1.10., võib seda põrandalt arvestatud mõõdet vähendada kuni väärtuseni 1 200 mm.
- 7.7.8.6.2. See vaba ruum peab olema piirkonnas, mis on määratletud:
- 7.7.8.6.2.1. pikisuunaliste vertikaaltasanditega, mis asuvad 200 mm kaugusel kummalgi pool istekoha kesktasandist ja
- 7.7.8.6.2.2. vertikaalse risttasandiga, mis läbib seljatoe kõige tagumist kõrgemat punkti ning vertikaalse risttasandiga 280 mm eespool kokkusurumata istmepolstri kõige eesmist punkti, igal juhul mõõdetuna istekoha vertikaalsel kesktasandil.
- 7.7.8.6.3. Punktides 7.7.8.6.1 ja 7.7.8.6.2 määratletud vabast ruumist tuleb äärtest maha arvata järgmised piirkonnad:
- 7.7.8.6.3.1. sõiduki välisseina ääres asuva istme ülasaosas ristkülikukujuline, 150 mm kõrguse ja 100 mm laiuse ristlõikega piirkond (vt III lisa, joonis 14);
- 7.7.8.6.3.2. sõiduki välisseina ääres asuva istme ülasaosas kolmnurkse ristlõikega piirkond, mille tipp on põrandast 650 mm kõrgusel ja mille aluse laius on 100 mm (vt III lisa, joonis 15);



- 7.7.8.6.3.3. sõiduki välisseina ääres asuva istme korral jalgade jaoks mõeldud ruumis piirkond, mille ristlõikepindala on kuni 0,02 m<sup>2</sup>(0,03 m<sup>2</sup> I klassi madala põrandaga sõidukite korral) ning maksimaalne laius 100 mm (150 mm I klassi madala põrandaga sõidukite korral) (vt III lisa, joonis 16);
- 7.7.8.6.3.4. kuni 22 reisija jaoks mõeldud sõidukitel tohib tagumistele nurkadele kõige lähemal asuvatel istmetel vaba ruumi välimine tagumine serv, pealtvaates vaadatuna, olla kuni 150 mm raadiusega ümardatud (vt III lisa, joonis 17).
- 7.7.8.6.4. Punktides 7.7.8.6.1, 7.7.8.6.2 ja 7.7.8.6.3 määratletud vaba ruumi tohivad täiendavalt ulatuda:
- 7.7.8.6.4.1. teise istme seljatugi, tugiraam ja lisadetailid (näiteks klapplaud);
- 7.7.8.6.4.2. kuni 22 reisijale mõeldud sõidukite korral etteulatuv rattakoobas, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:
- 7.7.8.6.4.2.1. rattakoobas ei ulatu üle istekoha vertikaalse kesktasandi (vt III lisa, joonis 18);
- 7.7.8.6.4.2.2. istuva reisija jalgadele mõeldud ruumi 300 mm sügavusele piirkonnale lähim serv ei ulatu rohkem kui 200 mm üle kokkusurumata istmepolstri serva ja mitte rohkem kui 600 mm istme seljatoe esipinnast ettepoole; need väärtused tuleb mõõta istme vertikaalsel kesktasandil (vt III lisa, joonis 19). Kahe vastamisi paigutatud istme korral kohaldatakse seda nõuet ainult ühele istmele; istuvate reisijate jalgadele mõeldud ruum peab olema vähemalt 400 mm;
- 7.7.8.6.4.3. Kuni 22 reisijale mõeldud sõidukitel on juhiistme kõrval olevate istmete korral lubatud, et sellesse ruumi ulatub klappaken, kui see on avatud ja nende kinnitused, armatuurlaud/näidikuplokk, tuuleklaas, päikesesirm, turvavööd ja nende kinnitid ning eesmine laevooderdis.
- 7.7.9. Kommunikatsioon juhiga
- 7.7.9.1. I, II ja A klassi sõidukitel peavad sõitjad saama anda juhile märku, et sõiduk tuleb peatada. Vastavate kommunikatsiooniseadmete juhtimiseseadmepid peavad olema kontrastse värvusega (-värvustega) etteulatuvad nupud, mis I ja A klassi sõidukites on põrandast kõige rohkem 1 200 mm kõrgusel. Juhtimiseseadmed peavad olema sobival viisil ühtlaselt kogu sõiduki ulatuses jaotatud. Juhtimiseseadmete rakendamisel peab reisijat teavitama ühe või enama valgustatud sildi abil. Sildil võib kuvada näiteks sõnad:
- “peatus”
- “bus stopping”
- “arrêt demandé”
- “parada solicitada”
- “standser”
- “Bus hält”
- “στάση”
- “fermata richiesta”
- “bus stopt”
- “paragem”
- “pysähtyy”
- “stannar”,
- või sellele vastav teade ja/või piktogramm ning see peab jääma valgustatuks kuni reisijate teenindamiseks mõeldud ukse (-uste) avamiseni. Liigendsõidukites peavad sellised sildid olema kõigis sõiduki jäikades osades. Kahekordsetes sõidukites peab silt olema mõlemal korrusel.
- 7.7.9.2. Kommunikatsioon meeskonnaruumiga. Kui on olemas meeskonnaruum, millel puudub juurdepääsu juhi- või reisijateruumile, tuleb tagada kommunikatsioonivõimalus juhi- ja meeskonnaruumi vahele.

- 7.7.10. Kuumade jookide automaadid ja toiduvalmistamisseadmed
- 7.7.10.1. Kuumade jookide automaadid või toiduvalmistamisseadmed tuleb paigutada või kaitsta nii, et avarii korral pidurdamisel või kurvide läbimisel tekkiva jõu toimel ei saaks reisijatele peale loksuda kuumi toite või jooki.
- 7.7.10.2. Kuumade jookide automaatide või toiduvalmistamisseadmetega varustatud sõidukites peavad kõik sõitjate istmed olema varustatud sõiduki liikumise ajal soojade toitude või jookide käest asetamist võimaldavate sobivate seadmetega.
- 7.7.11. Siseruumide ukсед
- Kõik tualettruumi või muudesse siseruumidesse viivad ukсед:
- 7.7.11.1. peavad olema isesulguvad ja neil ei tohi olla seadmeid nende lahtihoidmiseks, kui need ukсед lahtiselt võivad olla takistuseks reisijatele avariolukorras;
- 7.7.11.2. ei tohi lahti olles katta ühegi reisijate teenindamiseks mõeldud ukse, avariukse, avariiväljapääsu, tulekustuti või esmaabikasti käepidet, avamisseadet, või ettenähtud tähistust;
- 7.7.11.3. peavad olema varustatud nii, et ust saab avariolukorras avada väljastpoolt;
- 7.7.11.4. tohivad olla väljastpoolt lukustatavad ainult juhul, kui neid saab igal ajal seestpoolt avada.
- 7.8. *Kunstlik valgustus*
- 7.8.1. Elektrilise sisevalgustusega tuleb valgustada:
- 7.8.1.1. kõiki reisijateruume, meeskonnaruume, tualettruume ja liigendsõidukite liigendosa;
- 7.8.1.2. mistahes treppe või astmeid;
- 7.8.1.3. juurdepääse väljapääsude juurde ja vahetult reisijate teenindamiseks mõeldud ukse (uste) lähedal olevat piirkonda;
- 7.8.1.4. kõigi väljapääsude ja nende sõiduki sees olevate avamisseadmete juures olevaid märgistusi;
- 7.8.1.5. kõiki alasid, kus leidub takistusi.
- 7.8.2. Sisevalgustuseks peab olema vähemalt kaks vooluringi, et ühe väljalangemine ei mõjutaks teist. Üheks vooluringiks võib olla sisse- ja väljapääsude pideva valgustamise vooluring.
- 7.8.3. Tuleb hoolitseda, et juhti ei häiriks kunstlik sisevalgustus ega selle peegeldumine.
- 7.9. *Liigendsõidukite liigendosa*
- 7.9.1. Jäiku sõidukiosi omavahel ühendav liigendosa peab olema kujundatud ja ehitatud nii, et oleks võimalik vähemalt üks pöördliikumine ümber vähemalt ühe horisontaalse telje ja vähemalt üks pöördliikumine ümber vähemalt ühe vertikaalse telje.
- 7.9.2. Kui sõiduvalmis massiga liigendsõiduk seisab tasasel, horisontaalsel pinnal, ei tohi kummagi jäiga sõidukiosa pörandi ja pöörduva pörandaplaadi või seda asendava detaili vahel olla pilu, mille laius on suurem kui:
- 7.9.2.1. 10 mm, kui sõiduki kõik rattad asuvad samal tasandil, või
- 7.9.2.2. 20 mm, kui liigendosa läheduses asuval teljel olevad rattad on tasandil, mis on 150 mm kõrgemal kui tasand, millel on ülejäänud telgede rattad.

- 7.9.3. Jäikade osasõidukite pörand ja pöörleva osa pörand kõrguste erinevus ei tohi liitekohal olla suurem kui:
- 7.9.3.1. 20 mm punktis 7.9.2.1 kirjeldatud tingimustel või
- 7.9.3.2. 30 mm punktis 7.9.2.2 kirjeldatud tingimustel.
- 7.9.4. Liigendsõidukites tuleb vastavate seadmete abil tõkestada reisijate juurdepääs liigendosa mistahes piirkonda, kus:
- 7.9.4.1. pörandas on punkti 7.9.2 nõuetele mitte vastav katmata pilu;
- 7.9.4.2. pörand ei kannu reisijate massi;
- 7.9.4.3. külgsainte liikumine kujutab ohtu reisijatele.
- 7.10. *Liigendsõidukite suunapüsisus*
- Otsesõidul peavad jäikade osasõidukite pikisuunalised kesktasandid kokku langema ja moodustama ühe katkematu tasandi.
- 7.11. *Käsi puud ja käepidemed*
- 7.11.1. Üldnõuded
- 7.11.1.1. Käsi puud ja käepidemed peavad olema piisava tugevusega.
- 7.11.1.2. Need peavad olema kujundatud ja paigaldatud nii, et oleks välistatud reisijate vigastamise oht.
- 7.11.1.3. Käsi puude ja käepidemete profiil peab olema selline, et sõitjad saaksid neid hõlpsalt ja kindlalt haarata. Käsi puud peavad olema vähemalt 100 mm pikkused, et ühele käele oleks piisavalt ruumi. Ükski ristlõike mõõde ei tohi olla väiksem kui 20 mm ja suurem kui 45 mm, välja arvatud uste ja istmete käepidemed ning II, III ja B klassi sõidukite korral juurdepääsude juures olevad käepidemed. Neil juhtudel on lubatud käsi puud minimaalse mõõtmega 15 mm, eeldusel et mõni muu mõõde on vähemalt 25 mm. Käsi puudel ei tohi olla teravaid paindekohti.
- 7.11.1.4. Vaba ruum käsi puu või käepideme ja sõiduki kere külgsuuna detaili või sõiduki seina vahel peab olema vähemalt 40 mm. Ukse või istme juures, II, III ja B klassi sõidukitel läbipääsude juures oleva käsi puu korral, on minimaalne lubatav vahekaugus 35 mm.
- 7.11.1.5. Käsi puude, käepidemete või tugipostide pind peab olema kontrastse värvusega ja libisemiskindla pinnaga.
- 7.11.2. Käsi puud ja käepidemed seisvatele reisijatele
- 7.11.2.1. Seisvatele reisijatele peab kooskõlas punktiga 7.2.2 olema piisaval arvul käsi puud ja/või käepidemeid iga seisvatele reisijatele mõeldud ala kohta. Kui on paigaldatud haarderihmad, võib neid lugeda käepidemeteks, eeldusel et need on sobivate vahenditega oma kohale kinnitatud. See nõue loetakse täidetuks, kui III lisa joonisel 20 kujutatud katseseadme kõigis võimalikes asendites on seadme liikuva käe ulatuses vähemalt kaks käsi puud või käepidet. Katseseadet võib ümber selle vertikaaltelje vabalt pöörata.
- 7.11.2.2. Punktis 7.11.2.1 kirjeldatud menetluse kohaldamisel tohib arvestada ainult neid käsi puud ja haardepidemeid, mis on pörandast vähemalt 800 mm ja mitte rohkem kui 1 900 mm kõrgusel.
- 7.11.2.3. Igal kohal, kus seisev reisija võib paikneda, peab vähemalt üks kahest nõutavast käsi puust või käepidemest olema selle koha pörandapinnast mitte kõrgemal kui 1 500 mm. Seda nõuet ei kohaldata uksele lähedal asuvas piirkonnas, kus uks või selle mehhanism avatud asendis takistab käepideme kasutamist.

- 7.11.2.4. Piirkonnad, kus võivad viibida seisvad reisijad ja mis ei ole istmete poolt sõiduki külgseintest või tagaseintest eraldatud, peavad olema varustatud seintega paralleelsete käsipuudega, mis asuvad põrandast kõrgusvahemikus 800 kuni 1 500 mm.
- 7.11.3. Reisijate teenindamiseks mõeldud uste käsipuud ja käepidemed
- 7.11.3.1. Ukseavad tuleb kummalgi küljel varustada käsipuude või käepidemetega. Topeltuste korral võib seda nõuet täita, paigaldades ühe keskel asetseva tugiposti või käsipuu.
- 7.11.3.2. Reisijate teenindamiseks mõeldud uste käsipuud ja/või käepidemed peavad olema sellised, et ukse lähedal sõiduteel või sisenemisastmel seisva reisija jaoks oleks olemas haardepunktid. Haardepunktid peavad olema vertikaalses asendis 800 kuni 1 100 mm kõrgusel maapinnast või iga astme kohal ja horisontaalses asendis:
- 7.11.3.2.1. sobivas asendis maapinnal seisva isiku suhtes, esimese astme välisservast mitte rohkem kui 400 mm seespool ja;
- 7.11.3.2.2. sobivas asendis vastava astme suhtes, mitte ulatudes väljapoole selle astme välimisest servast ja mitte rohkem kui 600 mm sellest servast seespool.
- 7.11.4. Eelisõigusistme käsipuud
- 7.11.4.1. Punktis 7.7.8.5.2 kirjeldatud eelisõigusistmete ja reisijatele sisenemiseks ja väljumiseks mõeldud ukse vahele tuleb paigaldada käsipuu, mis on põrandast 800 kuni 900 mm kõrgusel. Käsipuu katkestamine on lubatud kohtades, kus see on vajalik juurdepääsuks ratastooli paigutamise kohale, rattakooa kohal asuva istme juurde, trepile, juurdepääsuteele või käiguteele. Käsipuu katkestus ei tohi olla pikem kui 1 050 mm ja vähemal ühel pool katkestust peab olema vertikaalne käsipuu.
- 7.12. *Trepisüvendite barjäär*
- Kui on oht, et istuvad reisijad tugeva pidurduse korral võivad paiskuda ettepoole astmesüvendisse, tuleb vastavasse kohta paigaldada barjäär. See barjäär peab olema põrandast, millel asuvad reisijate jalad, vähemalt 800 mm kõrgusel ja ulatuma sõiduki külgseinast vähemalt 100 mm teisele poole iga sellise istekohta, millel istudes on sõitja ohustatud, pikisuunalist keskjoont või kuni kõige sisemise astme esipinnani; sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem.
- 7.13. *Pagasiriiulid ja reisijate turvalisus*
- Reisijad peavad olema kaitstud esemete eest, mis tugeva pidurdamise või kurvisõidu tõttu võivad pagasiriiulilt alla kukkuda. Kui on paigaldatud pagasiriiulid, tuleb need kujundada nii, et pagas ei saaks neilt äkkipidurdamise korral alla kukkuda.
- 7.14. *Põrandaluugid, kui on olemas*
- Põrandaluugid sõiduki põrandas, mis ei ole avariiluugid, tuleb paigaldada ja kinnitada nii, et neid ei saa ilma tööriistade või võtmeteta liigutada ega avada ning tõste- või lukustusseadmed ei tohi ulatuda üle põrandapinna rohkem kui 8 mm. Väljaulatuvate detailide servad peavad olema ümardatud.
- 7.15. *Visuaalne meelelahutus*
- Sõitjate visuaalseks meelelahutuseks mõeldud seadmed, näiteks televiisorid või videoseadmed, peavad olema väljaspool juhi vaatevälja, kui juht istub normaalses juhtimisasendis. See nõue ei välista siiski televiisorite või analoogsete seadmete olemasolu, mis moodustavad osa sõiduki juhtimis- või kontrollseadmetest, näiteks reisijate teenindamiseks mõeldud uste jälgimiseks.
-

## Liide

**STAATILISE ÜMBERMINEKUPIIRI ARVUTUSLIK KONTROLLIMINE**

1. Katsete teostamist juhtiv tehnilise teenistuse poolt heakskiidetud arvutusmeetodi abil võib näidata, et sõiduk vastab I lisa punktis 7.4 määratletud nõuetele.
2. Katsete teostamist juhtiv tehniline teenistus võib nõuda sõiduki osade kontrollimist, et kontrollida arvutuste aluseks võetavate väärtuste õigsust.
3. **Ettevalmistus arvutusteks**
  - 3.1. Sõiduk peab kujutama endast ruumilist süsteemi.
  - 3.2. Sõiduki kere raskuspunkti asendi ja sõiduki veermiku ning rehvide erinevate vedrustuskonstantide tõttu ei tõuse teljed ühel sõidukipoolel külgiirenduse korral üldiselt üheaegselt. Seetõttu tuleb kere küljkalle iga telje kohal arvutada eeldusel, et teine telg (teised teljed) jäävad aluspinnale.
  - 3.3. Lihtsustades eeldatakse, et vedrustamata masside raskuskese paikneb sõiduki pikiteljel, mis läbib rattatelgede keskpunkte. Momendi rakenduspunkti vähese nihkumise telje läbipainde tõttu võib jätta arvestamata. Õhkvedrustuse reguleerimist ei võeta arvesse.
  - 3.4. Arvesse tuleb võtta vähemalt järgmisi parameetreid:

sõiduki andmed, nagu näiteks teljevahe, veerepinna laius ja vedrustatud/vedrustamata massid, sõiduki raskuskeskme asend, sõiduki vedrustuse sisse- ja väljavedrustus ning vedrukonstandid, kusjuures arvesse tuleb võtta ka mittelineaarsust, rehvide horisontaal- ja vertikaalsuunalist jäikust, kere väändumist ning telgede momendi rakenduspunkti asukohta.
4. **Arvutusliku meetodi paikapidavus**
  - 4.1. Arvutusliku meetodi paikapidavust tuleb tehnilisele teenistusele rahuldavalt tõestada, näiteks sarnase sõidukiga tehtud võrdluskatsete põhjal.

## II LISA

## EÜ TÜÜBIKINNITUSEGA SEOTUD DOKUMENTATSIOON

## Liide 1

## Teatised

## Alamliide 1

## TEATIS nr .....(\*)

**lähtuvalt nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ I lisast sõiduki EÜ tüüvikinnituse kohta seoses lisaks juhiistmele kaheksat või enamit istet sisaldava, reisijate veoks mõeldud sõiduki kohta kehtivate erisätetega (direktiiv.../.../...)**

Vajaduse korral tuleb esitada järgmine info koos sisu loeteluga kolmes eksemplaris. Kõik vajalikud mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Fotod, nende olemasolu korral, peavad olema piisavalt detailsed.

Elektrooniliste juhtimiseadmetega süsteemide, osade ja eraldi seadmetike korral tuleb esitada andmed juhtimiseadmete töötamise kohta.

0. ÜLDOSA
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi):.....
- 0.2. Tüüp:.....
- 0.2.0.1. Šassii: .....
- 0.2.0.2. Kere / komplektne sõiduk: .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile (b):.....
- 0.3.0.1. Šassii: .....
- 0.3.0.2. Kere/komplektne sõiduk: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.3.1.1. Šassii: .....
- 0.3.1.2. Kere / komplektne sõiduk: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria (c):.....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress:.....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....
1. SÕIDUKI KONSTRUKTSIOONI ÜLDISED KARAKTERISTIKUD
- 1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised: .....
- 1.2. Kogu sõiduki mõõtjoonis:.....

(\*) Käesolevas teatises kasutatavad järjekorranumbrid ja joonealused märkused vastavad direktiivi 70/156/EMÜ I lisas sätestatuile. Käesoleva direktiivi tähenduses mittevajalikud punktid on vahele jäetud.

- 1.3 Telgede ja rataste arv: .....
- 1.3.1 Topeltrastestega telgede arv ja asend:.....
- 1.4 Šassii (kui see on olemas) (üldjoonis): .....
- 1.5 Pikikandurites kasutatud materjal (d):.....
- 1.6 Mootori paigutus ja asukoht:.....
- 1.7 Juhikabiin (buldog- või ninamikkabiin) (z): .....
- 1.8 Rooli asukoht: .....
- 1.8.1 Sõiduk on varustatud vastavalt parem-/vasakpoolse (<sup>1</sup>) liikluse jaoks
- 2 MASSID JA MÕÕTMED (e) (kg ja mm) (vajadusel viidata joonisele)
- 2.1 Teljevahe(d) (täiskoormusel) (f):.....
- 2.4 Sõiduki mõõtmised (üldmõõtmised) (\*): .....
- 2.4.1 Kereta šassiide korral
- 2.4.1.1 Pikkus (j):.....
- 2.4.1.2 Laius (k):.....
- 2.4.1.2.1 Maksimaalne lubatud laius: .....
- 2.4.1.3 Kõrgus (töökorras) (l) (reguleeritava kõrgusega vedrustuse korral märkida tavalisele tööasendile vastav kõrgus): .....
- 2.4.2 Kerega šassiide korral
- 2.4.2.1 Pikkus (j):.....
- 2.4.2.2 Laius (k):.....
- 2.4.2.3 Kõrgus (töökorras) (l) (reguleeritava kõrgusega vedrustuse korral märkida tavalisele tööasendile vastav kõrgus): .....
- 2.4.2.9 Maksimaalse tehniliselt lubatud massiga sõiduki raskuskeskme asend piki-, risti- ja vertikaalsuunas:.....
- 2.6 Sõiduki mass koos kerega ning muu kui M1 kategooria sõidukorras veduki korral koos haakeseadisega, kui see on tootja poolt paigaldatud; või šassii või kabiiniga šassii mass ilma kere ja/või haakeseadiseta, kui kere ja/või haakeseadis on tootja poolt paigaldamata (kaasa arvatud vedelikud, tööriistad, varuratas (kui on paigaldatud) ja juht ning autobusside ja reisibusside korral meeskonnaliige, kui sõidukis on meeskonnaliikme iste) (o) (iga variandi maksimaalne ja minimaalne väärtus): .....
- 2.6.1 Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesktelghaagise korral koormus haakepunktis (kõikide variantide korral maksimaalne ja minimaalne):.....
- 2.8 Tootja poolt määratud maksimaalne tehniliselt lubatud täismass (y) (iga variandi korral maksimaalne ja minimaalne): .....
- 2.8.1 Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesktelghaagise korral koormus haakepunktis (kõikide variantide korral maksimaalne ja minimaalne):.....
- 2.9 Igale teljele mõjuv maksimaalne tehniliselt lubatud koormus/mass: .....

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

(\*) NB: punktide numbrid vastavad direktiivi 92/53/EMÜ I(a) lisale, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ.

9. KERE
- 9.1. Kere tüüp: .....
- 9.2. Kasutatud materjalid ja konstruktsioonipõhimõtted: .....
13. ERISÄTTED REISIJATEVEOKS ETTENÄHTUD MOOTORSÕIDUKITE KOHTA, MILLEL ON LISAKS JUHIISTMELE ROHKEM KUI
- 13.1. Sõiduki klass (I klass, II klass, III klass, A klass, B klass): .....
- 13.2. Reisijateruumi pindala (m<sup>2</sup>): .....
- 13.2.1. Kokku (S<sub>0</sub>): .....
- 13.2.2. Ülemine korrus (S<sub>0a</sub>) (!): .....
- 13.2.3. Alumine korrus (S<sub>0b</sub>) (!): .....
- 13.2.4. Seisukohad (S): .....
- 13.3. Reisijate arv (iste- ja seisukohad)
- 13.3.1. Kokku (N): .....
- 13.3.2. Ülemine korrus (S<sub>a</sub>) (!): .....
- 13.3.3. Alumine korrus (N<sub>b</sub>) (!): .....
- 13.4. Reisijate arv (istekohad)
- 13.4.1. Kokku (A): .....
- 13.4.2. Ülemine korrus (A<sub>a</sub>) (!): .....
- 13.4.3. Alumine korrus: (A<sub>b</sub>) (!): .....
- 13.5. Reisijate teenindamiseks kasutatavate uste arv: .....
- 13.6. Avariiväljapääsude arv (uksed, aknad, avariiluugid, ühendustrepp ja pooltrepp)
- 13.6.1. Kokku: .....
- 13.6.2. Ülemine korrus (!): .....
- 13.6.3. Alumine korrus (!): .....
- 13.7. Pagasiruumide ruumala (m<sup>3</sup>): .....
- 13.8. Pagasi veoks kohaldatud katusepind (m<sup>2</sup>): .....
- 13.9. Tehnilised seadmed sõidukisse sissepääsu hõlbustamiseks (näiteks kaldtee, tõstplatvorm, kallutusüsteem), kui on paigaldatud:
- 13.10. Pealisehituse tugevus: .....
- 13.10.1. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on olemas: .....
- 13.10.2. Pealisehituste korral, mis ei ole veel tüübikinnitust saanud
- 13.10.2.1. Sõidukitüübi pealisehituse täpne kirjeldus, kaasa arvatud mõõtmed, kujundus ja koostismaterjalid ning kinnitusmeetod šassii raami külge: .....
- 13.10.2.2. Sõiduki ja pealisehituse tugevust või ülejäänud ruumi suurust mõjutavate sisustuselementide joonised: .....
- 13.10.2.3. Kasutusvalmis sõiduki raskuskeskme asend piki-, rist- ja vertikaalsuunas: .....
- 13.10.2.4. Maksimaalne kaugus sõiduki välisseina ääres asetsevate reisijaistmete keskjoonte vahel: .....

(!) Mittevajalik maha tõmmata.



## Alamliide 2

**TEATIS nr ...(\*)**

**eraldi seadmestiku moodustavale kerele EÜ tüübikinnituse taotlemise kohta seoses lisaks juhiistmele kaheksat või enamat istet sisaldava, reisijate veoks mõeldud sõiduki kohta kehtivate erisätetega (direktiiv .../.../...)**

Vajaduse korral tuleb esitada järgmine info koos sisu loeteluga kolmes eksemplaris. Kõik vajalikud mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis lehel või A4 formaadis voldikul. Fotod, nende olemasolu korral, peavad olema piisavalt detailsed.

Elektrooniliste juhtimisseadmetega süsteemide, osade ja eraldi seadmestike korral tuleb esitada andmed juhtimisseadmete töötamise kohta.

0. ÜLDOSA
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp: .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile (b)
- 0.3.0.2. Kere / komplektne sõiduk: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht
- 0.3.1.2. Kere / komplektne sõiduk: .....
- 0.7. Osade ja eraldi seadmestike korral EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:  
.....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....
1. SÕIDUKI KONSTRUKTSIOONI ÜLDISED KARAKTERISTIKUD
- 1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised: .....
- 1.2. Kogu sõiduki mõõtjoonis: .....
- 1.3. Telgede ja rataste arv: .....
- 1.4. Šassii (kui see on olemas) (üldjoonis): .....
- 1.5. Pikikandurites kasutatud materjal (d): .....
- 1.6. Mootori paigutus ja asukoht: .....
- 1.7. Juhikabiin (buldog- või ninamikkabiin) (z): .....
- 1.8. Rooli asukoht: .....
2. MASSID JA MÕÕTMED (e) (kg ja mm) (vajadusel viidata joonisele)
- 2.1. Teljevahe(d) (täiskoormusel) (f): .....
- 2.4. (\*\*). Sõiduki mõõtmed (üldmõõtmed)

(\*) Käesolevas teatises kasutatavad järjekorranumbrid ja joonealused märkused vastavad direktiivi 70/156/EMÜ I lisas sätestatuile. Käesoleva direktiivi tähenduses mittevajalikud punktid on vahele jäetud.

(\*\*) NB: punktide numbrid vastavad direktiivi 92/53/EMÜ I(a) lisale, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ.

- 2.4.1. Ilma šassiita kinnituse saanud kere korral
- 2.4.1.1. Pikkus (j):.....
- 2.4.1.2. Laius (k):.....
- 2.4.1.3. Kõrgus (töökorras) (l) (reguleeritava kõrgusega vedrustuse korral märkida tavalisele tööasendile vastav kõrgus): .....
9. KERE
- 9.1. Kere tüüp: .....
- 9.2. Kasutatud materjalid ja konstruktsioonipõhimõtted: .....
13. ERISÄTTED REISIJATEVEOKS ETTENÄHTUD MOOTORSÕIDUKITE KOHTA, MILLEL ON LISAKS JUHIISTMELE ROHKEM KUI KAHEKSA ISTEKOHTA
- 13.1. Sõiduki klass (I klass, II klass, III klass, A klass, B klass):.....
- 13.1.1. Šassiitüübid, millele võib paigaldada EÜ tüübikinnitusega kere (tootja(d) ja sõiduki(te) tüüp): .....
- 13.2. Reisijateruumi pindala (m<sup>2</sup>):
- 13.2.1. Kokku (S<sub>0</sub>):.....
- 13.2.1.1. Ülemine korrus (S<sub>0a</sub>) (l): .....
- 13.2.1.2. Alumine korrus (S<sub>0b</sub>) (l): .....
- 13.2.2. Seisukohad (S<sub>j</sub>): .....
- 13.3. Reisijate arv (iste- ja seisukohad)
- 13.3.1. Kokku (N):.....
- 13.3.2. Ülemine korrus (N<sub>a</sub>) (l) .....
- 13.3.3. Alumine korrus (N<sub>b</sub>) (l) .....
- 13.4. Istekohtade arv
- 13.4.1. Kokku (A):.....
- 13.4.2. Ülemine korrus (A<sub>a</sub>) (l) .....
- 13.4.3. Alumine korrus (A<sub>b</sub>) (l) .....
- 13.5. Reisijate teenindamiseks kasutatavate uste arv:.....
- 13.6. Avariiväljapääsude arv (uksed, aknad, avariiluugid, ühendustrepp ja pooltrepp)
- 13.6.1. Kokku: .....
- 13.6.2. Ülemine korrus: (l) .....
- 13.6.3. Alumine korrus: (l) .....
- 13.7. Pagasiruumide ruumala (m<sup>3</sup>): .....
- 13.8. Pagasi veoks kohaldatud katusepind (m<sup>2</sup>): .....

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

- 13.9. Tehnilised seadmed sõidukisse sissepääsu hõlbustamiseks (näiteks kaldtee, tõsteplatvorm, kallutusüsteem), kui on paigaldatud:
- 13.10. PEALISEHITUSE TUGEVUS
- 13.10.2. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on olemas:.....
- 13.10.2. Pealisehituste korral, mis ei ole veel tüübikinnitust saanud
- 13.10.2.1. Sõidukitüübi pealisehituse täpne kirjeldus, kaasa arvatud mõõtmed, kujundus ja koostismaterjalid ning kinnitusmeetod šassii raami külge:.....
- 13.10.2.2. Sõiduki ja pealisehituse tugevust või ülejäänud ruumi suurust mõjutavate sisustuselementide joonised:.....
- 13.10.2.3. Kasutusvalmis sõiduki raskuskeskme asend piki-, rist- ja vertikaalsuunas:  
.....
- 13.10.2.4. Maksimaalne kaugus sõiduki välisseina ääres asetsevate reisijaistmete keskjoonte vahel:.....
- 13.11. Käesoleva direktiivi punktid, mida kohaldatakse ja kehtestatakse selle eraldi seadmestiku kohta:.....
-

## Alamliide 3

## TEATIS nr ... (\*)

**lähtuvalt nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ I lisast sellise sõiduki EÜ tüübikinnituse kohta, mille kerele on juba eraldi seadmestikuna tüübikinnitus antud, seoses lisaks juhüstmele kaheksat või enamat istet sisaldava, reisijate veoks mõeldud sõiduki kohta kehtivate erisätetega (direktiiv .../.../...)**

Vajaduse korral tuleb esitada järgmine info koos sisu loeteluga kolmes eksemplaris. Kõik vajalikud mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Fotod, nende olemasolu korral, peavad olema piisavalt detailsed.

Elektrooniliste juhtimisseadmetega süsteemide, osade ja eraldi seadmestike korral tuleb esitada andmed juhtimisseadmete töötamise kohta.

0. ÜLDOSA
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp: .....
- 0.2.0.1. Šassii: .....
- 0.2.0.2. Kere / komplektne sõiduk:.....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile (b):.....
- 0.3.0.1. Šassii: .....
- 0.3.0.2. Kere / komplektne sõiduk: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.3.1.1. Šassii: .....
- 0.3.1.2. Kere / komplektne sõiduk:.....
- 0.4. Sõiduki kategooria (c): .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress:.....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....
1. SÕIDUKI KONSTRUKTSIOONI ÜLDISED KARAKTERISTIKUD
- 1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised: .....
- 1.2. Kogu sõiduki mõõtjoonis: .....
- 1.3. Telgede ja rataste arv: .....
- 1.3.1. Topeltratastega telgede arv ja asend:.....
- 1.4. Šassii (kui see on olemas) (üldjoonis): .....
- 1.5. Pikikandurites kasutatud materjal (d):.....
- 1.6. Mootori paigutus ja asukoht: .....

(\*) Käesolevas teatises kasutatavad järjekorranumbrid ja joonealused märkused vastavad direktiivi 70/156/EMÜ I lisas sätestatuile. Käesoleva direktiivi tähenduses mittevajalikud punktid on vahele jäetud.

- 1.8. Rooli asukoht: .....
- 1.8.1. Sõiduk on varustatud vastavalt parem-/vasakpoolse <sup>(1)</sup> liikluse jaoks:
2. MASSID JA MÕÕTMED (e) (kg ja mm) (vajadusel viidata joonisele)
- 2.1. Teljevahe(d) (täiskoormusel) (f):.....
- 2.4. Sõiduki mõõtmed (üldmõõtmed): .....
- 2.4.1. Kereta šassiide korral
- 2.4.1.1. Pikkus (j): .....
- 2.4.1.2. Laius (k):.....
- 2.4.1.2.1. Maksimaalne laius: .....
- 2.4.1.3. Kõrgus (töökorras) (l) (reguleeritava kõrgusega vedrustuse korral märkida tavalisele tööasendile vastav kõrgus):
- 2.6. Sõiduki mass koos kerega ning muu kui M1 kategooria sõidukorras veduki korral koos haakeseadisega, kui see on tootja poolt paigaldatud; või šassii või kabiiniga šassii mass ilma kere ja/või haakeseadiseta, kui kere ja/või haakeseadis on tootja poolt paigaldamata (kaasa arvatud vedelikud, tööriistad, varuratas (kui on paigaldatud) ja juht ning autobusside ja reisibusside korral meeskonnaliige, kui sõidukis on meeskonnaliikme iste) (o) (iga variandi maksimaalne ja minimaalne väärtus): .....
- 2.6.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesketelhaagise korral koormus haakepunktis (kõikide variantide korral maksimaalne ja minimaalne):.....
- 2.8. Tootja määratud maksimaalne tehniliselt lubatud täismass (y) (maksimaalne ja minimaalne):
- 2.8.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise või kesketelhaagise puhul koormus haakepunktis (maksimaalne ja minimaalne): .....
- 2.9. Igale teljele mõjuv maksimaalne tehniliselt lubatud koormus/mass: .....
- 13.10. Pealisehituse tugevus .....
- 13.10.1. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on olemas: .....
- 13.10.2. Pealisehituste korral, mis ei ole veel tüübikinnitust saanud .....
- 13.10.2.1. Sõidukitüübi pealisehituse täpne kirjeldus, kaasa arvatud mõõtmed, kujundus ja koostismaterjalid ning kinnitusmeetod šassii raami külge:.....
- 13.10.2.2. Sõiduki ja pealisehituse tugevust või ülejäänud ruumi suurust mõjutavate sisustuselementide joonised: .....
- 13.10.2.3. Kasutusvalmis sõiduki raskuskeskme asend piki-, rist- ja vertikaalsuunas: .....
- 13.10.2.4. Maksimaalne kaugus sõiduki välisseina ääres asetsevate reisijaistmete keskjoonte vahel:.....

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

(\*) NB: punktide numbrid vastavad direktiivi 92/53/EMÜ I(a) lisale, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ.

## 2. liide

## Alamliide 1

**NÄIDIS**

(maksimaalne formaat: A4 (210 × 297 mm))

## EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

EÜ tüübikinnitusasutuse pitser

Teatis sõiduki- / osa / eraldi seadmestiku <sup>(1)</sup> tüübile

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

kohta seoses direktiiviga .../.../EÜ, mida on viimati muudetud direktiiviga .../.../EÜ

EÜ tüübikinnitusnr: .....

Laiendamise põhjus: .....

## I JAGU

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp: .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile / osale / eraldi seadmestikule <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria <sup>(1)</sup>, <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress: .....
- 0.7. Osade ja eraldi seadmestike korral EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis: .....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....

<sup>(1)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.<sup>(2)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga: "?" (nt ABC??123??).<sup>(3)</sup> Direktiivi 70/156/EMÜ II lisapunktis A esitatud määratluse kohaselt.

## II JAGU

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

---

EÜ tüübikinnitustunnistuse nr... *addendum*

seoses sõiduki tüübikinnitusega, võttes arvesse direktiivi .../.../EÜ, mida on viimati muudetud direktiiviga .../.../EC

1. Lisateave
- 1.1. Sõiduki kategooria ( $M_2, M_3$ ) (¹): .....
- 1.2. Kere kontseptsioon (ühekorruseline/kahekorruseline, liigendiga, madala põrandaga) (¹): .....
- 1.3. Maksimaalne tehniliselt lubatud mass (kg): .....
- 1.4. Reisijate arv (iste- ja seisukohad):
- 1.4.1. Kokku (N): .....
- 1.4.2. Ülemine korrus ( $N_a$ ) (¹): .....
- 1.4.3. Alumine korrus ( $N_b$ ) (¹): .....
- 1.4.4. Istekohtade arv:
- 1.4.4.1. Kokku (A): .....
- 1.4.4.2. Ülemine korrus ( $A_a$ ) (¹): .....
- 1.4.4.3. Alumine korrus ( $A_b$ ) (¹): .....
- 1.5. Pagasiruumide ruumala ( $m^3$ ): .....
- 1.6. Pagasi veoks kohaldatud katusepind ( $m^2$ ): .....
- 1.7. Tehnilised seadmed sõidukisse sissepääsu hõlbustamiseks (näiteks kaldtee, tõsteplatvorm, langetusseade): .....
- 1.8. Koormatud sõiduki raskuskeskme asend piki-, rist- ja vertikaalsuunas: .....
- 1.9. Pealisehituse tugevus
- 1.9.1. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on nõutav: .....
5. Märkused: .....

(¹) Mittevajalik maha tõmmata.



## Alamliide 2

**NÄIDIS**

(maksimaalne formaat: A4 (210 × 297 mm))

**EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS**

EÜ tüübikinnitusasutuse pitser

Teatis sõiduki- / osa / eraldi seadmestiku <sup>(1)</sup> tüübile

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

kohta seoses direktiiviga .../.../EÜ, mida on viimati muudetud direktiiviga .../.../EÜ

EÜ tüübikinnitusnr: .....

Laiendamise põhjus: .....

**I JAGU**

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp: .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile / osale / eraldi seadmestikule <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria <sup>(1)</sup>, <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress: .....
- 0.7. Osade ja eraldi seadmestike korral EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:  
.....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....

<sup>(1)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.<sup>(2)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga: "?" (nt ABC??123??).<sup>(3)</sup> Direktiivi 70/156/EMÜ II lisapunktis A esitatud määratluse kohaselt.

## II JAGU

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

---

## EÜ tüübikinnitustunnistuse nr... addendum

seoses eraldi seadmestikku moodustava kere EÜ tüübikinnitusega, võttes arvesse direktiivi .../.../EÜ, mida on viimati muudetud direktiiviga .../.../EÜ

1. Lisateave
  - 1.1. Sõiduki kategooria ( $M_2$ ,  $M_3$ ) <sup>(1)</sup>, millele keret võib paigaldada: .....
  - 1.2. Kere kontseptsioon (ühekorruseline/kahekorruseline, liigendiga, madala põrandaga) <sup>(1)</sup> .....
  - 1.3. Šassii tüüp (tüübid), millele keret võib paigaldada: .....
  - 1.4. Reisijate arv (iste- ja seisukohad)
    - 1.4.1. Kokku (N): .....
    - 1.4.2. Ülemine korrus ( $N_a$ ) <sup>(1)</sup>: .....
    - 1.4.3. Alumine korrus ( $N_b$ ) <sup>(1)</sup>: .....
    - 1.4.4. Istekohtade arv
      - 1.4.4.1. Kokku (A): .....
      - 1.4.4.2. Ülemine korrus ( $A_a$ ) <sup>(1)</sup>: .....
      - 1.4.4.3. Alumine korrus ( $A_b$ ) <sup>(1)</sup>: .....
  - 1.5. Pagasiruumide ruumala ( $m^3$ ): .....
  - 1.6. Pagasi veoks kohaldatud katusepind ( $m^2$ ): .....
  - 1.7. Tehnilised seadmed sõidukisse sissepääsu hõlbustamiseks (näiteks kaldtee, tõsteplatvorm, langetusseade): .....
  - 1.9. Pealisehituse tugevus
    - 1.9.1. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on nõutav: .....
5. Märkused: .....
6. Punktid, mida kohaldatakse ja kehtestatakse selle eraldi seadmestiku kohta: .....

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

## Alamliide 3

**NÄIDIS**

(maksimaalne formaat: A4 (210 × 297 mm))

**EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS**

EÜ tüübikinnitusasutuse pitser

Teatis sõiduki- / osa / eraldi seadmestiku <sup>(1)</sup> tüübile

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

kohta seoses direktiiviga .../.../EÜ, mida on viimati muudetud direktiiviga .../.../EÜ

EÜ tüübikinnitusnr: .....

Laiendamise põhjus: .....

**I JAGU**

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp: .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile / osale / eraldi seadmestikule <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria <sup>(1)</sup>, <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress: .....
- 0.7. Osade ja eraldi seadmestike korral EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis: .....
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id): .....

<sup>(1)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.<sup>(2)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga: "?" (nt ABC??123??).<sup>(3)</sup> Direktiivi 70/156/EMÜ II lisapunktis A esitatud määratluse kohaselt.

## II JAGU

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

---

## EÜ tüübikinnitustunnistuse nr... addendum

seoses eraldi seadmestikku moodustava kere EÜ tüübikinnitusega, võttes arvesse direktiivi .../.../EÜ, mida on viimati muudetud direktiiviga .../.../EÜ

1. Lisateave
- 1.1. Sõiduki kategooria ( $M_2, M_3$ ) <sup>(1)</sup>: .....
- 1.2. Maksimaalne tehniliselt lubatud mass (kg): .....
- 1.8. Koormatud sõiduki raskuskeskme asend piki-, rist- ja vertikaalsuunas: .....
- 1.9. Pealishituse tugevus
- 1.9.1. EÜ tüübikinnitusnumber, kui on nõutav: .....
5. Märkused: .....

\_\_\_\_\_

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

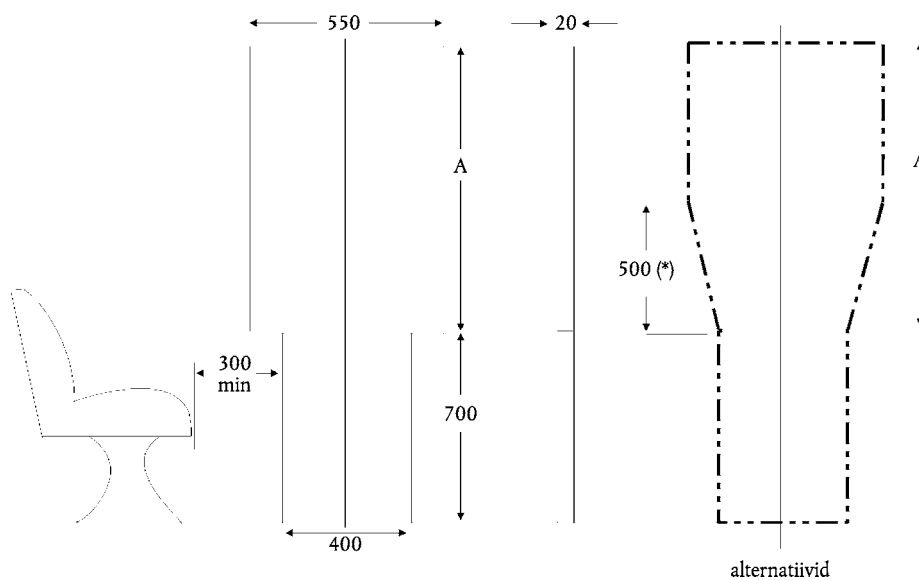
## III LISA

## SELGITAVAD JOONISED

(Kõik mõõtmed on antud millimeetrites)

Joonis 1

Juurdepääs reisijate teenindamiseks mõeldud ustele  
(vt I lisa, punkt 7.7.1)



alternatiivid

I, II ja III klass: A = 1 100 mm

A ja B klass: A = 950 mm

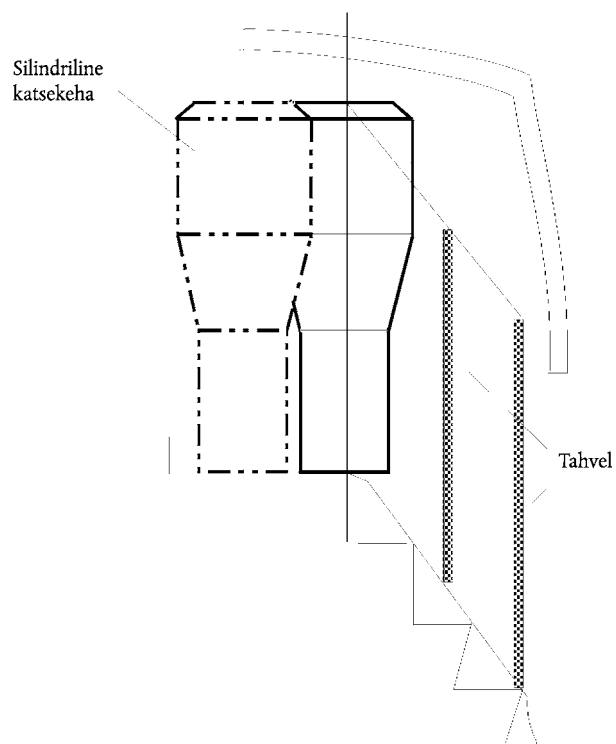
Reisijate arv	≤ 22 <sup>(1)</sup>		> 22		
	A	B	I	II	III
Mõõde A (mm)	950	700	1 100	950	850
Kaheosalise katsekeha kogukõrgus (mm)	1 650	1 400	1 800	1 650	1 550

<sup>(1)</sup> Vt vastavaid joonealuseid märkusi I lisa punktis 7.7.1.2.

(\*) Vt vastavaid joonealuseid märkusi I lisa punktis 7.7.1.2.

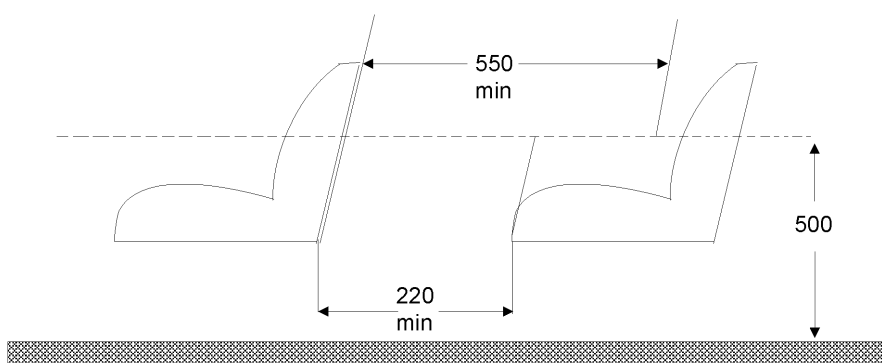
Joonis 2

**Juurdepääs reisijate teenindamiseks mõeldud ustele**  
(vt I lisa, punkt 7.7.1.4)



Joonis 3

**Vaba juurdepääsu määratlemine uksele**  
(vt I lisa, punkt 7.7.1.9.1)

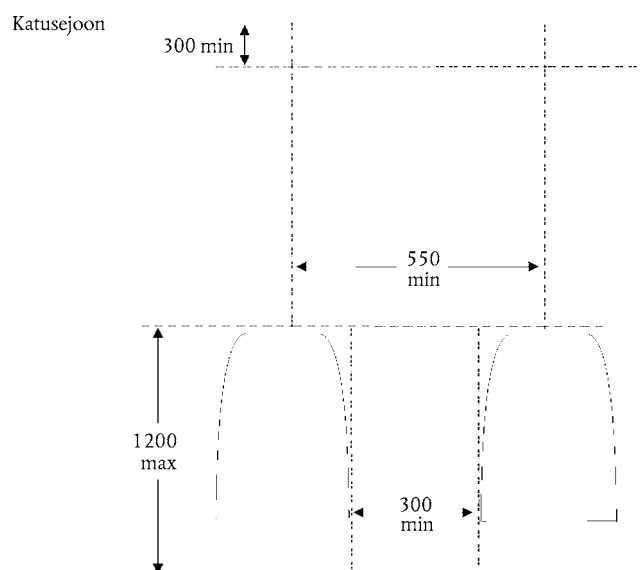




Joonis 4

**Vaba juurdepääsu määratlemine uksele**

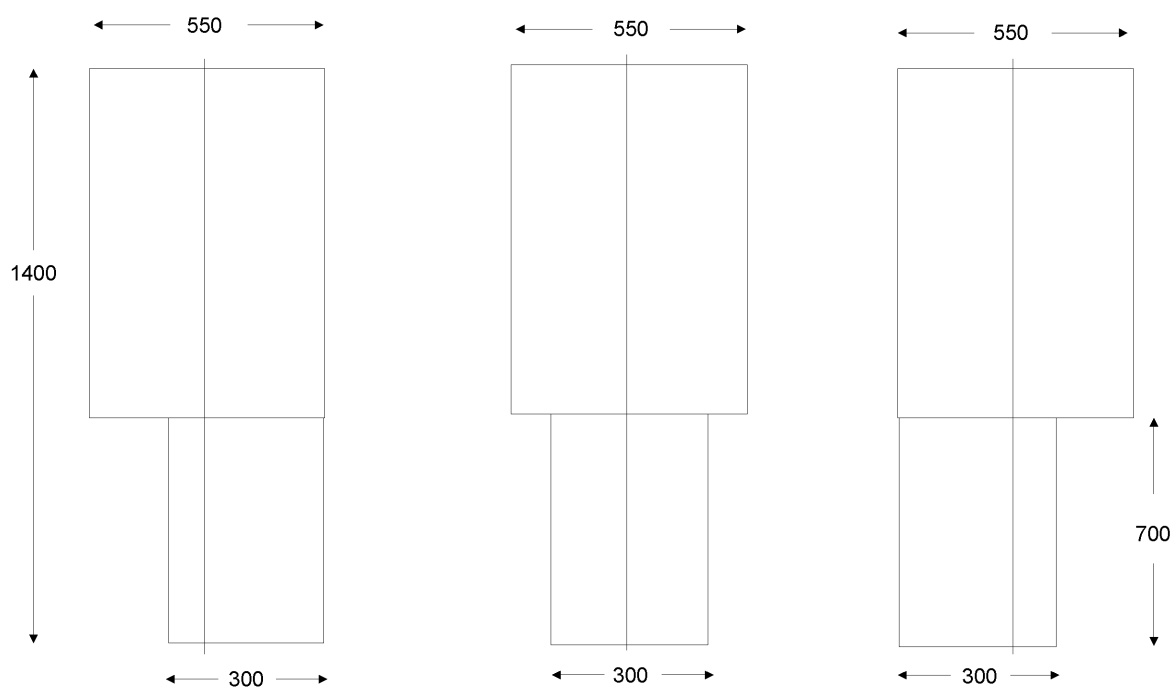
(vt I lisa, punkt 7.7.1.9.2)



Joonis 5

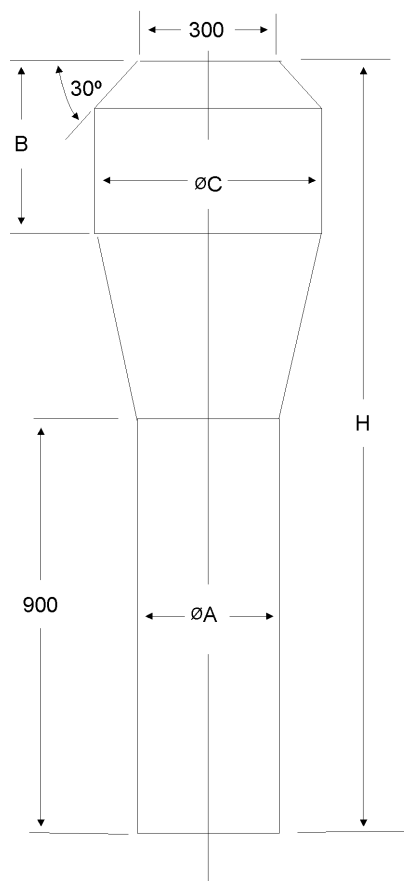
**Juurdepääs avariuste**

(vt I lisa, punkt 7.7.2)



Joonis 6

**Käiguteed**  
(vt I lisa, punkt 7.7.5)

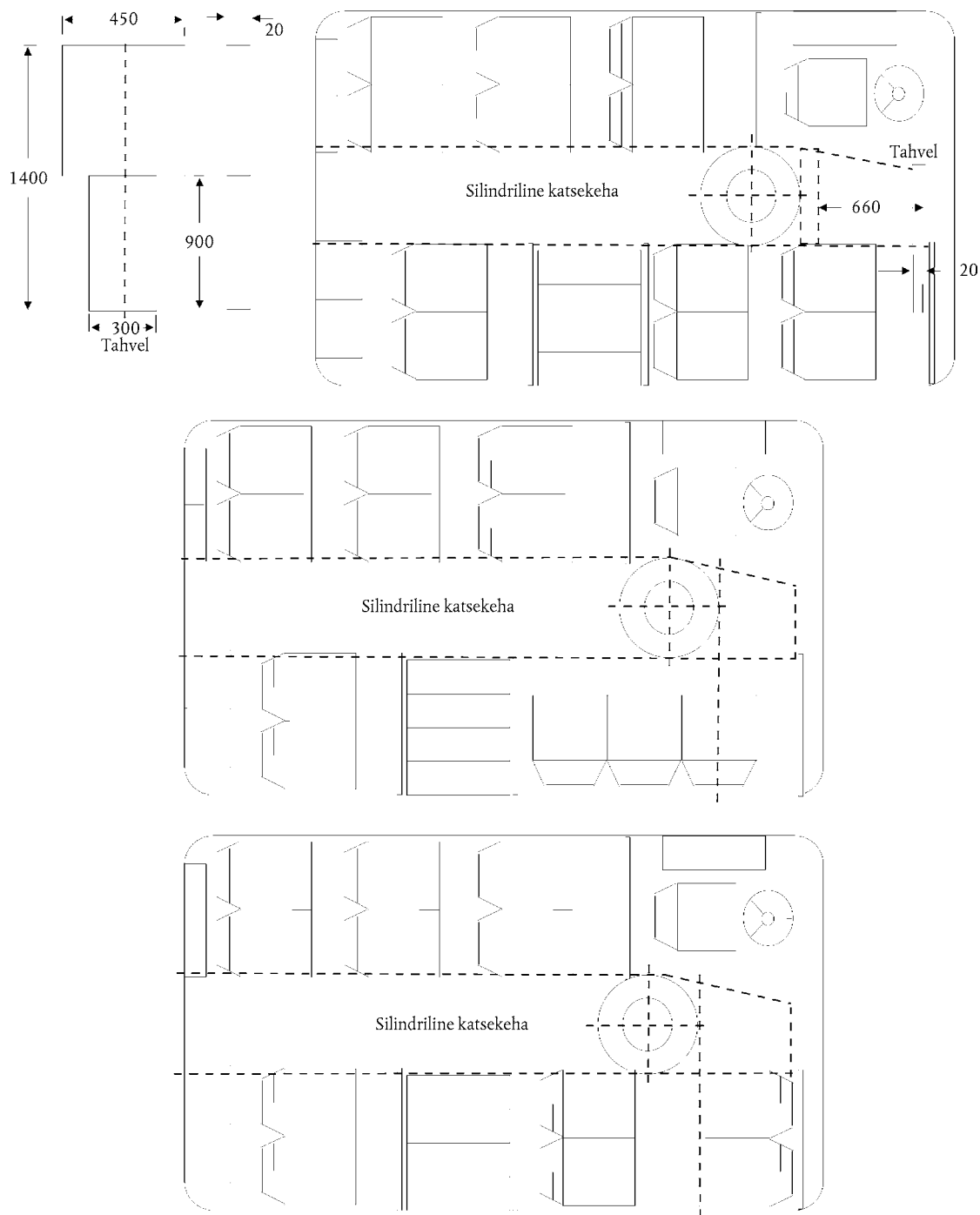


Klassid		A	B	I	II	III
Mõõtmed (mm)	A	350	300	450	350	300
	C	550	450	550	550	450
	B	500 (*)	300	500 (*)	500 (*)	500 (*)
	H	1 900 (*)	1 500	1 900 (*)	1 900 (*)	1 900 (*)

(\*) Vt vastavat joonealust märkust (\*\*\*) punktis 7.7.5.1.

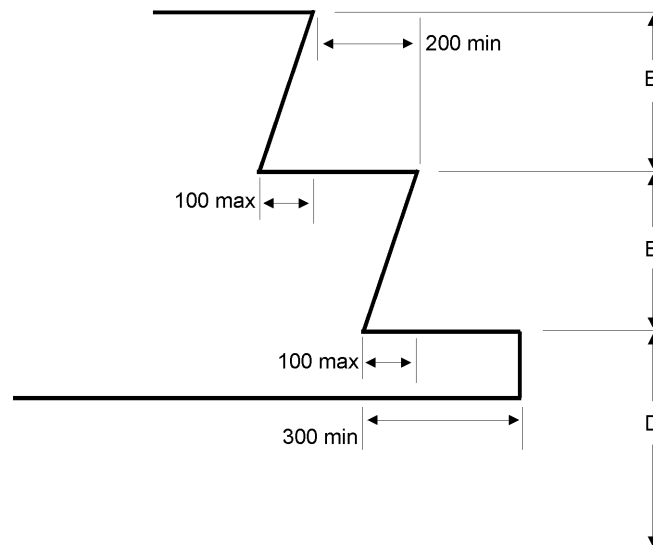
Joonis 7

**Käigutee piiramine eestpoolt**  
(vt I lisa, punkt 7.7.5.1.1.1)



Joonis 8

**Astmed reisijatele**  
(vt I lisa, punkt 7.7.7)



**Kõrgus maapinnast koormamata sõiduki korral**

Klassid		I ja A	II, III ja B
Esimene aste maapinnast "D"	Maksimaalne kõrgus (mm)	340 <sup>(1)</sup>	380 <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(5)</sup>
	Minimaalne sügavus (mm)	300 <sup>(*)</sup>	
Ülejäänud astmed "E"	Maksimaalne kõrgus (mm)	250 <sup>(3)</sup>	350 <sup>(4)</sup>
	Minimaalne kõrgus (mm)	120	
	Minimaalne sügavus (mm)	200	

(\*) 230 mm kuni 22 reisijale mõeldud sõidukitel.

<sup>(1)</sup> 700 mm avariikuks korral.

1 500 mm kahekordse sõiduki ülemise korruse avariikuks korral.

<sup>(2)</sup> 430 mm ainult mehaanilise vedrustusega sõidukite korral.

<sup>(3)</sup> 300 mm kõige tagumisest teljest tagapool oleva ukse astmete korral.

<sup>(4)</sup> 250 mm kuni 22 reisijale mõeldud sõidukite käiguteedel.

<sup>(5)</sup> Vähemalt ühe reisijate teenindamiseks mõeldud ukstel; 400 mm teiste reisijate teenindamiseks mõeldud ustel.

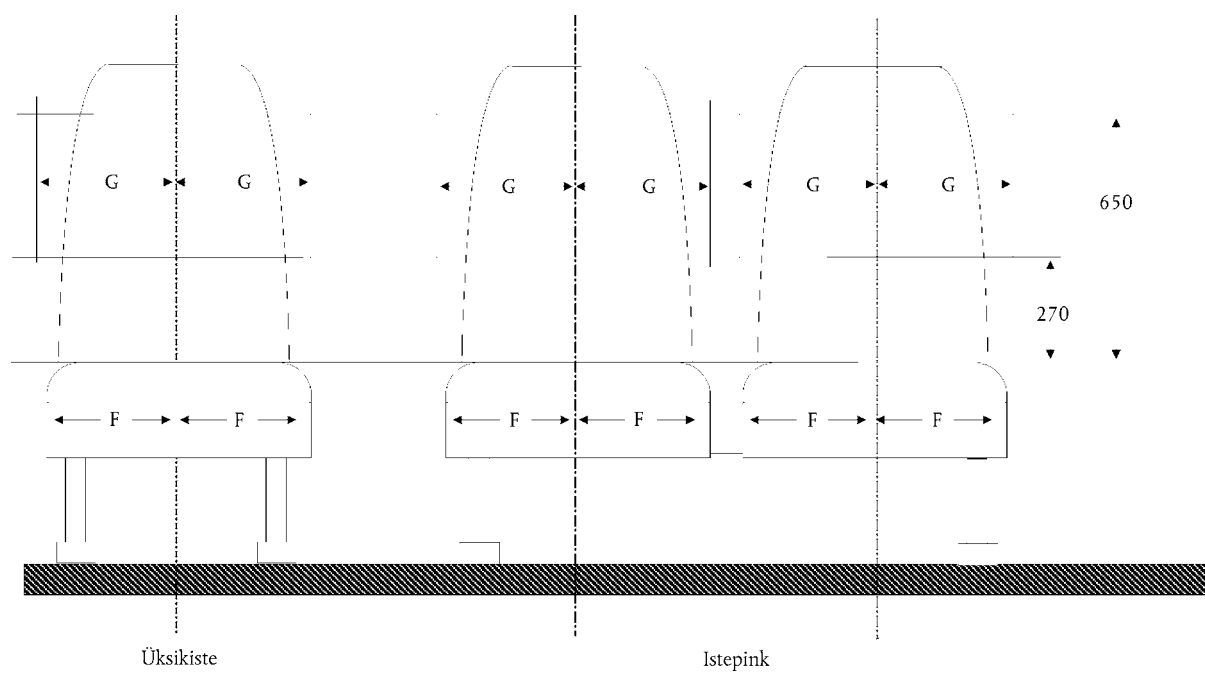
Märkus: 1. Topeltukse korral tuleb sissekäigu kummagi poole astmeid käsitleda eraldi.

2. Mõõde "E" ei pea olema kõigi astmete korral sama.

Joonis 9

## Reisijate istekohtade mõõtmed

(vt I lisa, punkt 7.7.8.1)



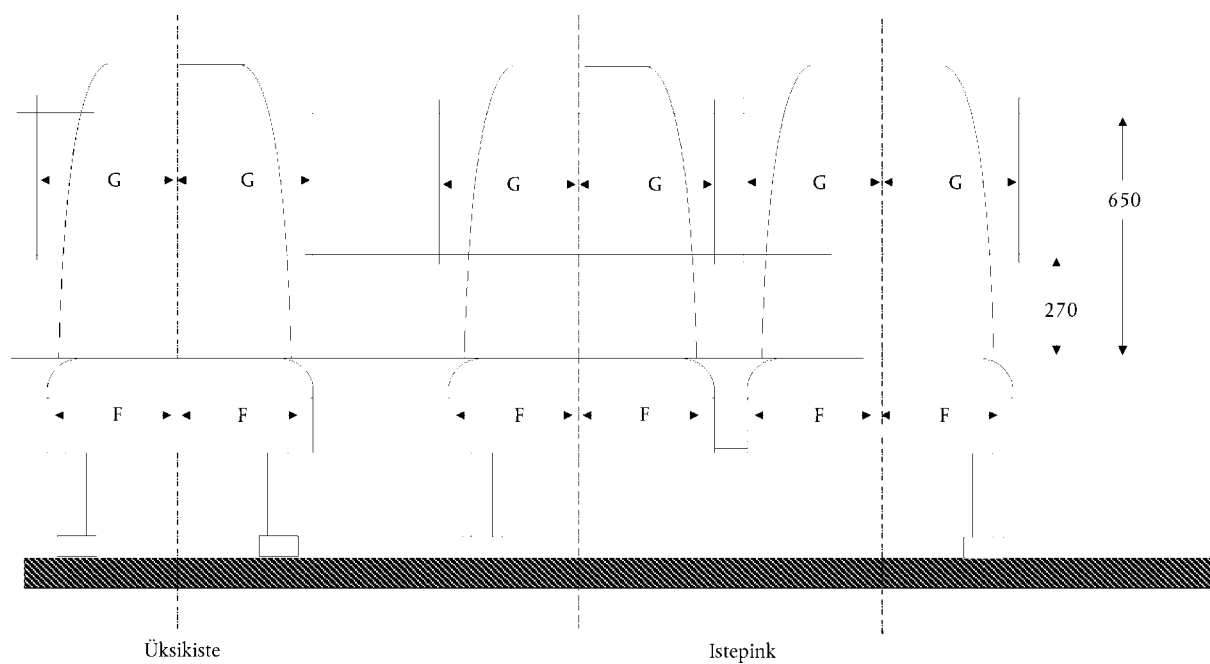
F (mm) minimaalne	G (mm) minimaalne	
	Istepingid	Üksikistmed
200 (*)	225	250

(\*) 225 III klassi korral

Joonis 9 bis

## Reisijate istekohtade mõõtmed

(vt I lisa, punkt 7.7.8.1.3)

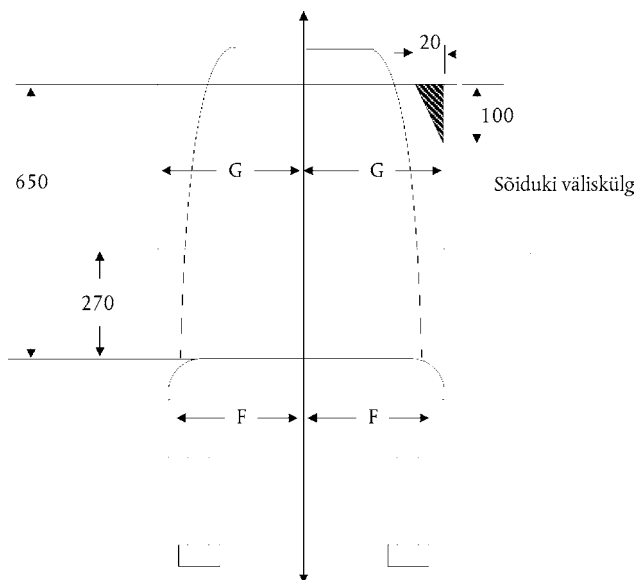


F (mm) minimaalne	G (mm) minimaalne	
	Istepingid	Üksikistmed
200	200	200

Joonis 10

## Lubatud kitsenemine õlgade kõrgusel

Minimaalse vaba ruumi ristlõige sõiduki seina ääres oleva istekoha õlgade kõrgusel  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.1.4)



G = 225 mm istepingi korral

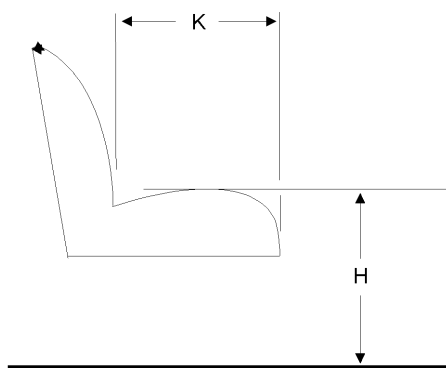
G = 250 mm üksikistme korral

G = 200 mm kitsamate kui 2,35 m sõidukite korral

Joonis 11

## Istmepolstri sügavus ja kõrgus

(vt I lisa, punktid 7.7.8.2 ja 7.7.8.3)



H = 400/500 mm(\*)

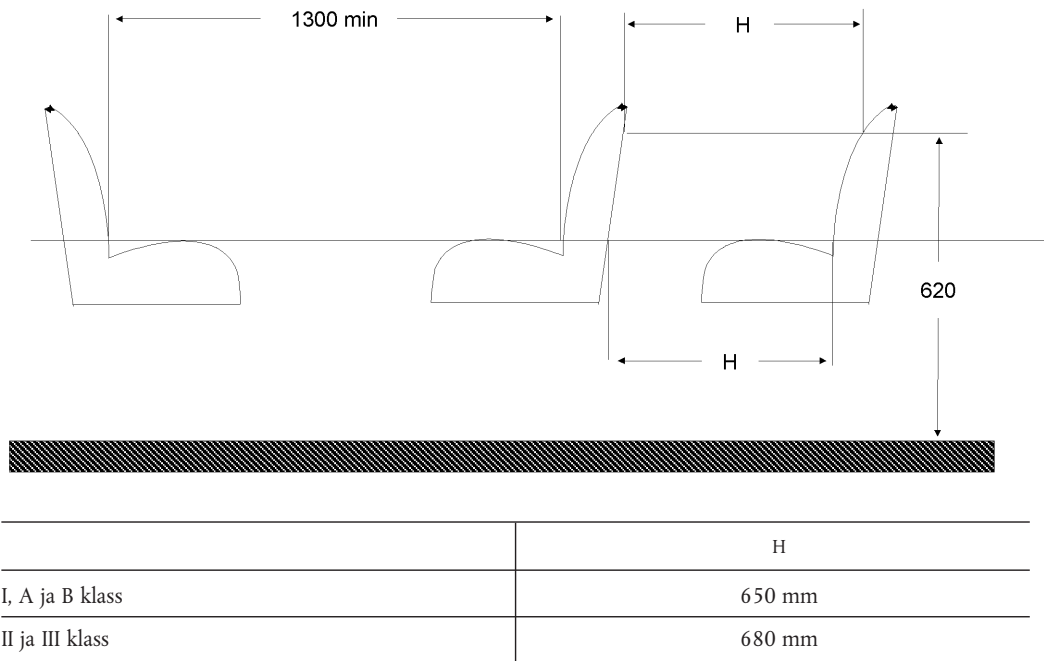
K = 350 mm min(\*\*)

(\*) 350 mm rattakoobaste ja mootoriruumi juures

(\*\*) 400 mm II ja III klassi sõidukite korral

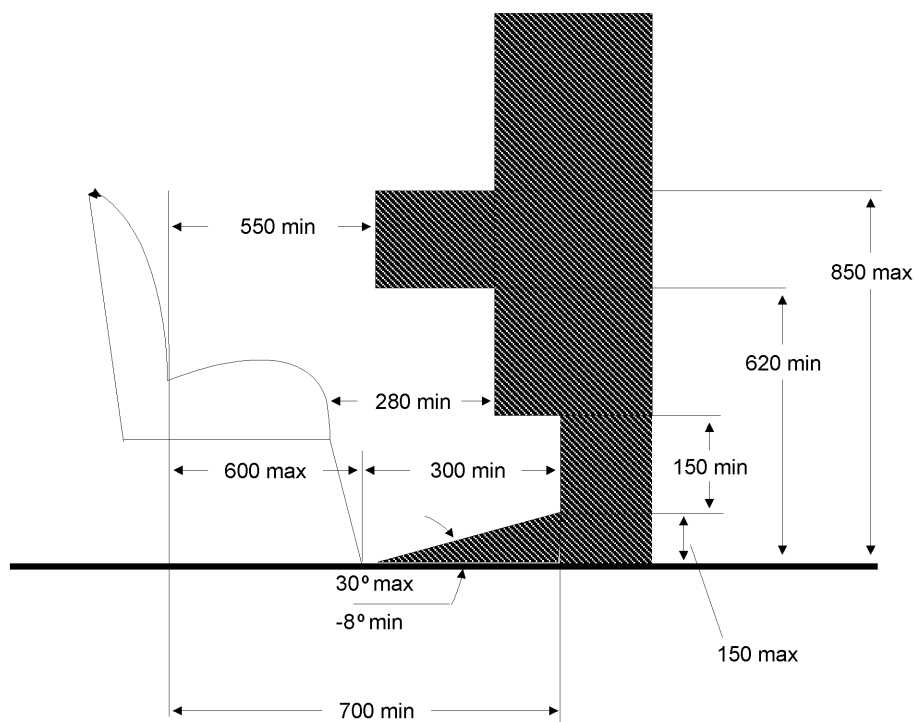
Joonis 12

**Istmete vahekaugus**  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.4)



Joonis 13

**Vaba ruum istuvatele reisijatele**  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.5)

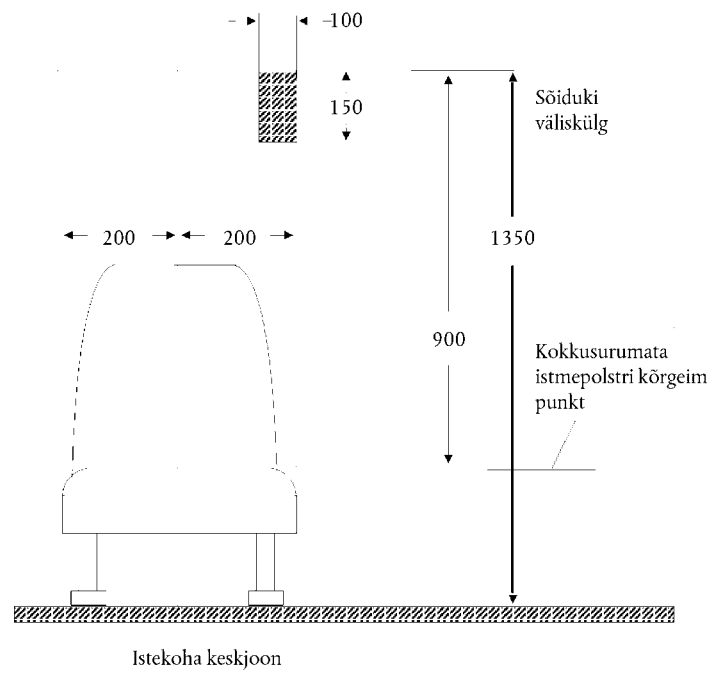




Joonis 14

**Lubatud ulatuvus istme kohal olevasse alasse**

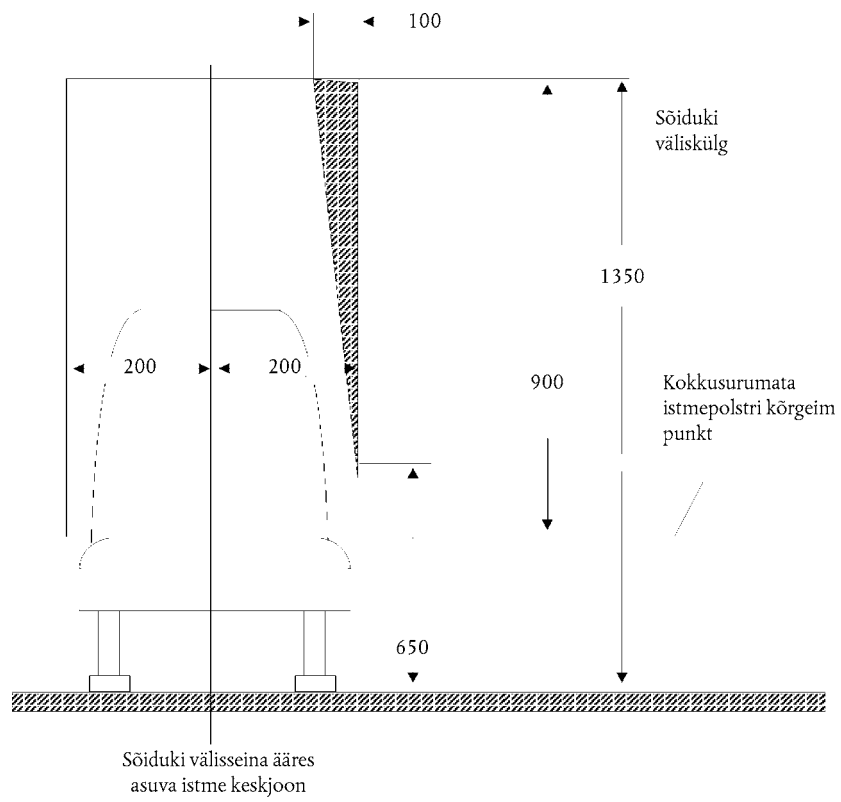
Minimaalse vaba ruumi ristlõige sõiduki seinaga piirneva istme kohal  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.6.3.1)



Joonis 15

**Lubatud ulatuvus istme kohale**

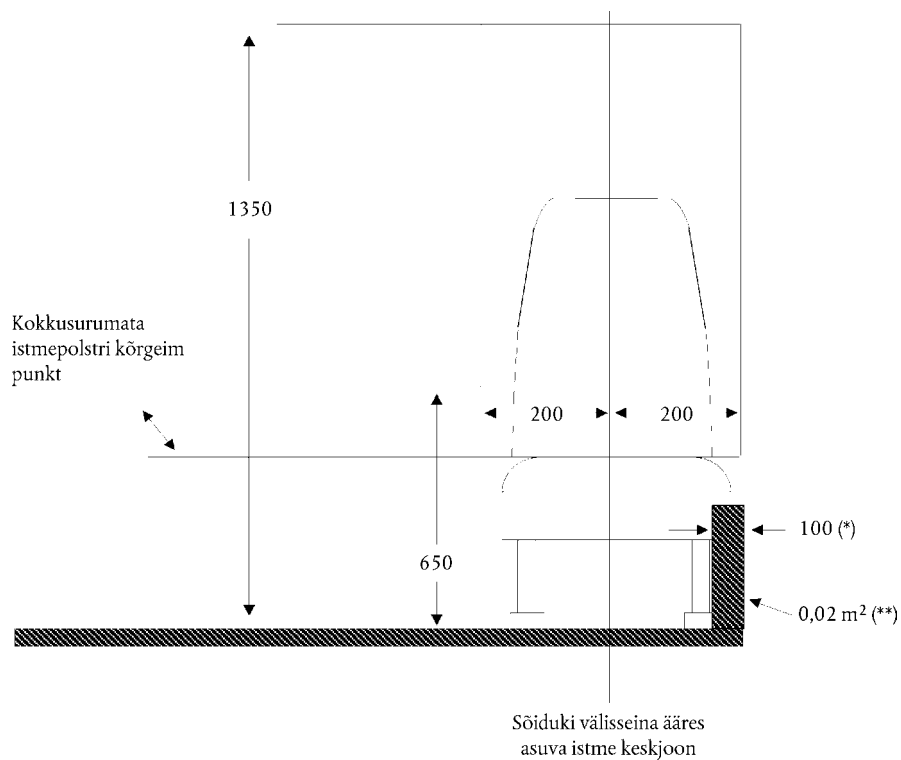
(vt I lisa, punkt 7.7.8.6.3.2)



Joonis 16

## Lubatud ulatuvus reisijateruumi alumisse ossa

(vt I lisa, punkt 7.7.8.6.3.3)

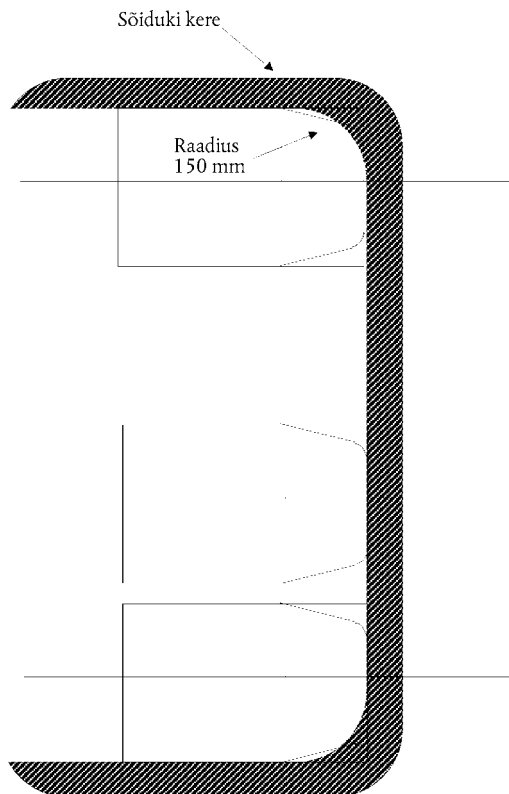


(\*) 150 mm I klassi madala põrandaga sõidukite korral

(\*\*) 0,03 m<sup>2</sup> I klassi madala põrandaga sõidukite korral

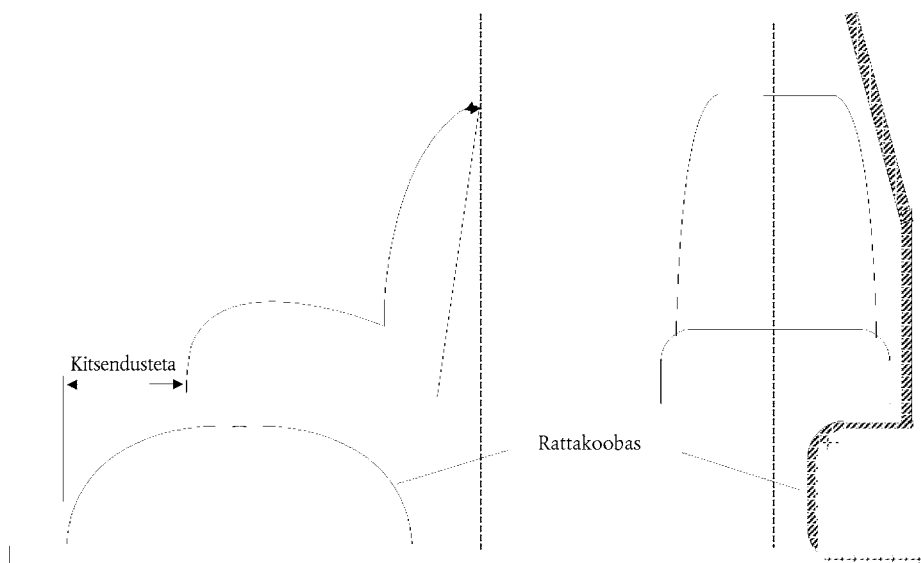
Joonis 17

**Lubatud ulatus tagumiste nurgakohtade korral**  
Vaade istmele ette nähtud alale (mõlemad äärmised tagumised istmed)  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.6.3.4)



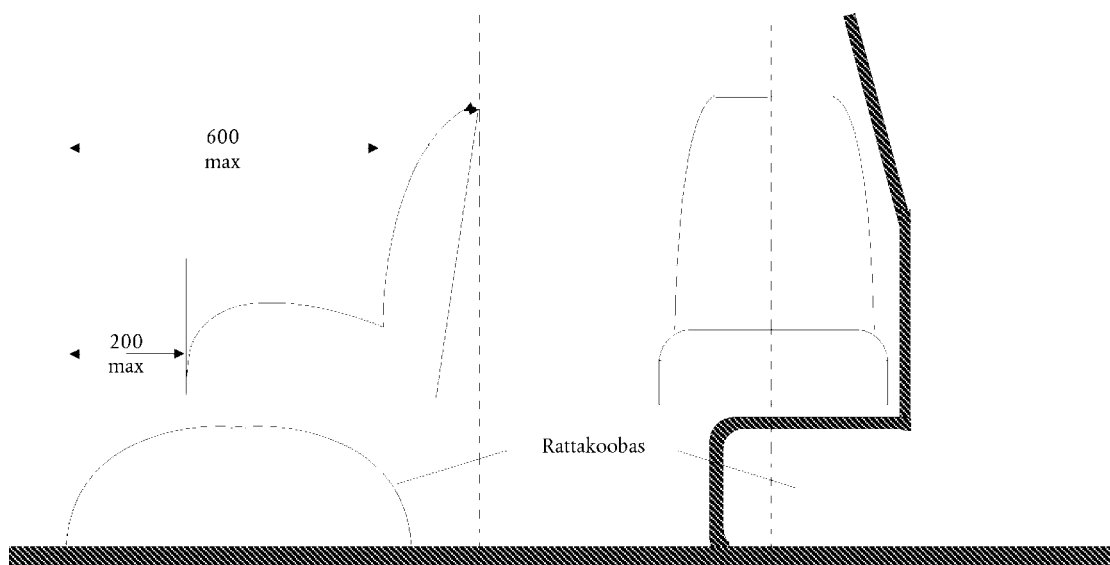
Joonis 18

**Sõiduki välisseina pool oleva istekoha keskteljest mitte üle ulatuva rattakoopa lubatud ulatus**  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.6.4.2.1)



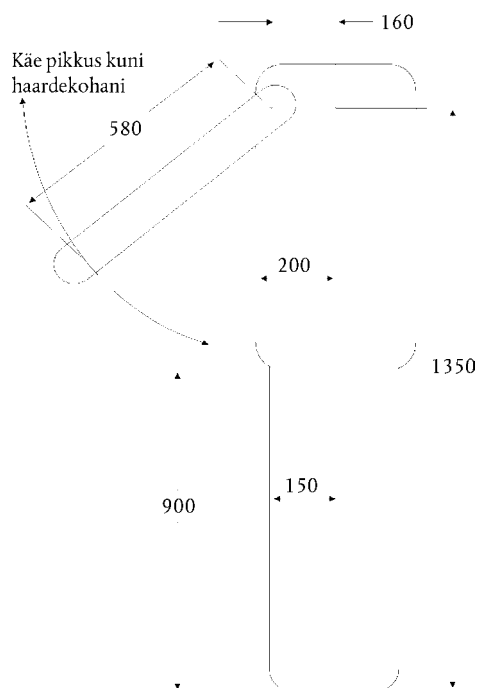
Joonis 19

Üle külgmise istekohe keskelje ulatuva rattakoopa lubatud ulatuvus  
(vt I lisa, punkt 7.7.8.6.4.2.2)



Joonis 20

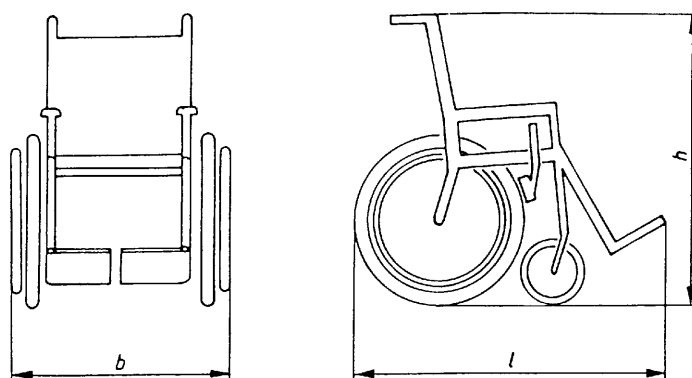
Katseseade käsipuude ja käepidemete paigutuse kindlaksmääramiseks  
(vt I lisa, punkt 7.11.2.1)



Joonis 21

**Tinglik ratastool**

(vt VII lisa, punkt 3.6.4)



Kogupikkus, l: 1 200 mm

Kogulaius, b: 700 mm

Kogukõrgus, h: 1 090 mm

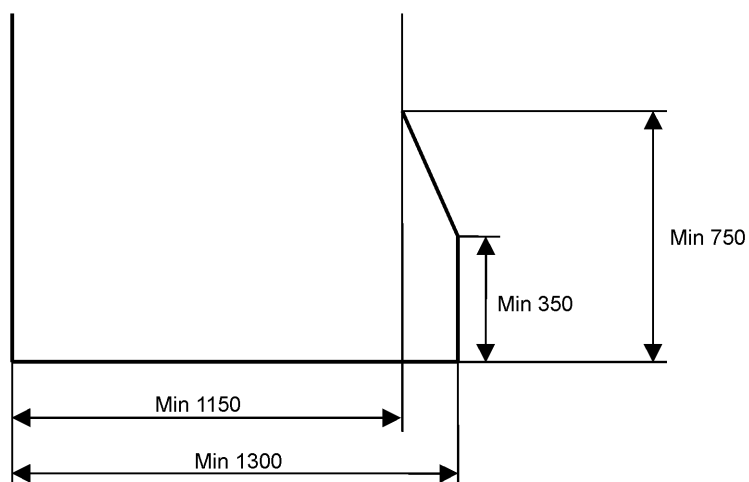
*Märkus:*

Ratastoolis istuv ratastooli kasutaja suurendab kogupikkust 50 mm võrra ja kogukõrgust põrandast 1 350 mm.

Joonis 22

**Minimaalne vaba ruum ratastooli kasutajale ratastooli paigutamise koha juures**

(vt VII lisa, punkt 3.6.1)



Joonis 23

(vt VII lisa, punkt 3.4)

Ratastooli kasutajat tähistav piktogramm (23 a)



Teisi piiratud liikumisvõimega reisijaid, välja arvatud ratastooli kasutajaid, tähistav piktogramm (23 b)



## IV LISA

## PEALISEHITUSE TUGEVUS

1. **Kohaldamisala**

Käesolevat lisa kohaldatakse kõigi ühekorruseliste II ja III klassi sõidukite korral.

2. **Mõisted**

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 2.1. *järelejääv ruum* — ruum, mis peab reisijateruumis üle jääma kerekonstruksiooni suhtes käesolevas lisas ettenähtud katsetuste teostamise ajal ja pärast seda;
- 2.2. *pealisehitus* — sõiduki konstruksiooni osa(d), mis annab sõidukile tugevuse õnnetusjuhtumi korral, millega kaasneb sõiduki ümberminek;
- 2.3. *kere sektsioon* — sektsioon, millel on kummalgi küljel vähemalt kaks ühesugust tugiposti, mis moodustavad sõiduki konstruksiooni osa või osad;
- 2.4. *kogu energia* — sõiduki kogu konstruksiooni poolt eeldatavalt neelatav energia. Selle saab kindlaks määrata vastavalt käesolevale lisale.

3. **Üldised tehnilised andmed ja nõuded**

Kui pealisehitus on saanud tüübikinnituse kooskõlas Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga ÜRO/EMK nr 66, lähtutakse sellest, et kerekonstruksioon vastab käesolevatele üldistele tehnilistele andmetele ja nõuetele.

- 3.1. Sõiduki pealisehitus peab olema piisava tugevusega, et katsetuste või punkti 4 kohaste arvutuste ajal ja järel:
  - 3.1.1. mitte ükski asukohta muutnud sõiduki detail ei tungiks järelejäävasse ruumi, mis on määratletud punktis 5, ja
  - 3.1.2. mitte ükski järelejääva ruumi detail ei eenduks deformeeritud kerekonstruksioonist väljapoole.
- 3.2. Punkti 3.1 kohased nõuded kehtivad sõidukile millel on olemas kõik kandvad detailid, kandurid ja vooderdused ning kõigi eenduvad jäigad detailid, nagu näiteks pagasiriivulid, ventilatsiooniseadmed jne. Punkti 3.1 kohaldamisel ignoreeritakse aga vahe- ja eraldusseinu, rõngakujulisi või muid kandureid, mis sõiduki kerekonstruksiooni tugevdavad, ning paikseid sisseseadeid, nagu baarid, kööginišid või tualettruumid.
- 3.3. Liigendsõiduki korral peab sõiduki iga osa vastama punktis 3.1 sätestatud nõuetele.

4. **Katsemeetodid**

- 4.1. Iga sõidukitüüp tuleb kontrollida, kasutades tootja valikul ühte järgmistest meetoditest või mõnda muud kompetentse asutuse poolt tunnustatud alternatiivset meetodit:
  - 4.1.1. sõiduki ümberminekukatse komplektse sõidukiga kooskõlas 1. liites sätestatud meetodiga;
  - 4.1.2. ümberminekukatse komplektse sõiduki kereosa või kereosadega kooskõlas 2. liitega;
  - 4.1.3. pendellöökkatse kereosaga või kereosadega kooskõlas 3. liitega; või
  - 4.1.4. kerekonstruksiooni tugevuse arvutuslik kontrollimine kooskõlas 4. liitega.



- 4.2. Kui punktides 4.1.2, 4.1.3 või 4.1.4 kirjeldatud meetoditega ei tuvastata olulisi erinevusi sõiduki erinevate seksioonide vahel, näiteks kliimaseade katusel, tuleb tehnilisele teenistusele esitada andmed täiendavate katsemeetodite või arvutuste kohta. Kui selline lisainformatsioon puudub, võidakse nõuda, et sõiduk läbiks punktis 4.1.1 sätestatud katsed.

5. **Järelejääv ruum**

- 5.1. Punkti 2.1 kohaldamisel on järelejääv ruum reisijateruumi sees olev ruumiosa, mis tekib, kui joonisel 1(a) kujutatud vertikaalset risttasandit liigutatakse sirgjooneliselt nii, et joonisel 1(a) kujutatud R-punkt viiakse alates tagumise välimise istme R-punktist läbi kõigi vahepealsete välimiste istmete R-punktide kuni esimese välimise reisijaistme R-punktini.
- 5.2. Joonisel 1(b) kujutatud R-punkt asub eeldatavalt 500 mm kõrgusel põrandapinnast, 300 mm kaugusel sõiduki seina sisepinnast ja 100 mm seljatoest eespool, sõiduki välisseina ääres asuvate istmete keskel.

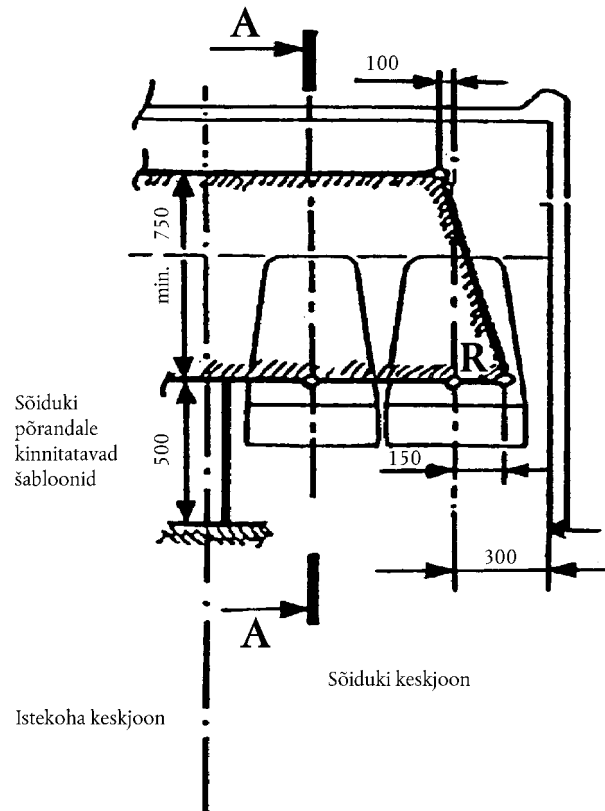
6. **Katsetulemuste tõlgendamine**

- 6.1. Kere detailide kontrollimisel on katsetusi teostava tehnilise teenistuse ülesandeks määrata, et sõiduk vastab 3. liite 2. alamliites sätestatud tingimustele, mis hõlmab nõudeid energiat neelavate olulisemate kerekonstruktsiooni detailide jaotuse kohta.

Joonis 1

Järelejääv ruum  
(Kõik mõõdud millimeetrites)

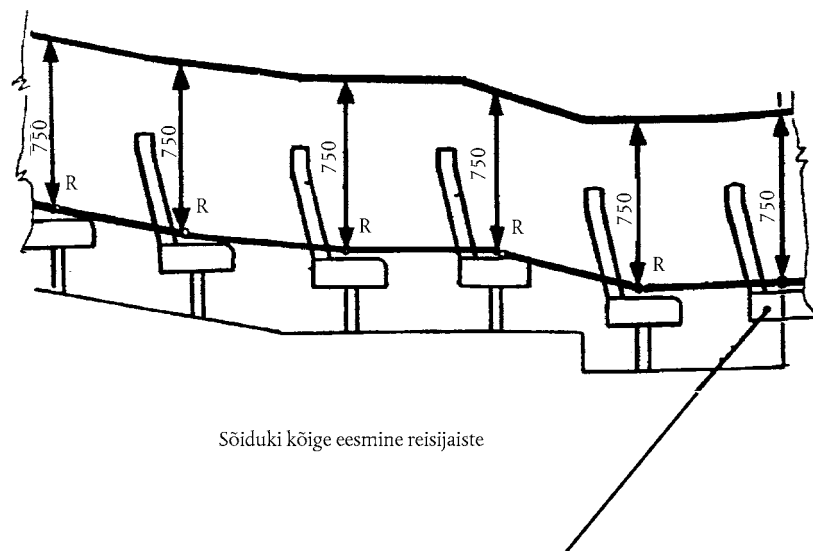
1(a) Ristlõige



Märkus: vt punkti 5.1 kohaseid nõudeid.

1(b) Pikilõige

Sõiduki lõige A-A sõiduki seespoolsete istmete keskjoont läbival vertikaaltasandil



Märkus: vt punkti 5.2 kohaseid nõudeid.

## Liide 1

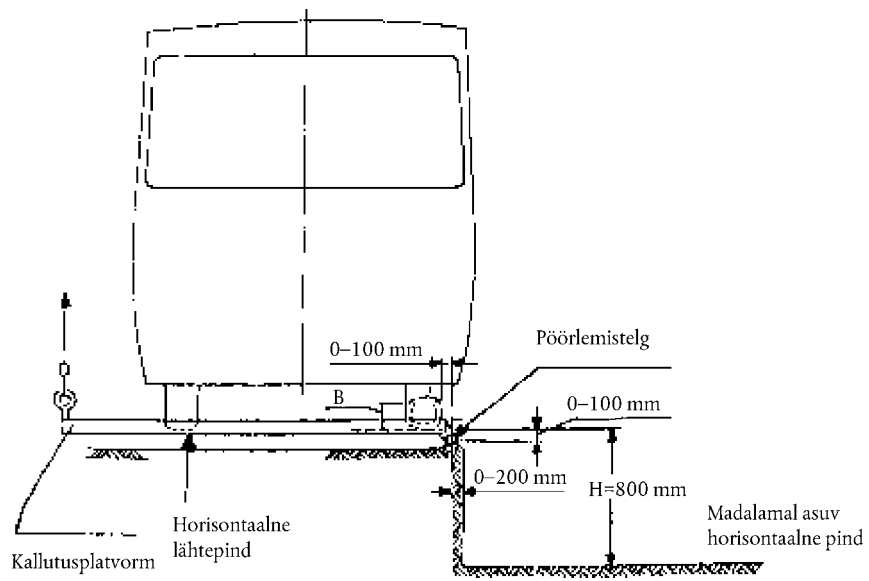
**KOMPLEKTSE SÕIDUKI ÜMBERMINEKUKATSE****1. Katsetustingimused**

- 1.1. Sõiduk ei pea olema lõplikult viimistletud seisundis, see peab aga olema representatiivsõiduk tootja poolt määratud sõiduvalmis sõiduki massi, raskuskeskme ja massijaotuse osas.
- 1.2. Juhij ja reisijate istmete reguleeritavad seljatoed tuleb viia nende võimalikult püstisesse asendisse. Reguleeritava istmekõrguse korral tuleb see seada kõige ülemisse asendisse.
- 1.3. Kõik sõiduki ukсед ja avanevad aknad peavad olema suletud ja riivis, kuid mitte lukustatud. Aknad ja klaasitud vahe- või eraldusseinad, võivad taotleja soovil olla klaasitud või klaasimata. Kui need on klaasimata, peab sõidukisse vastavatesse kohtadesse paigutama vastavad massid.
- 1.4. Rehvides peab olema sõiduki tootja poolt ettenähtud rõhk, õhkvedrustuse korral peab olema tagatud õhkvedrude õhuvarustus. Automaatne kõrguse regulaator tuleb seada tootja poolt ette nähtud kõrgusele ning sõiduk peab seejuures seisma tasasel horisontaalsel pinnal. Amortisaatorid peavad töötama normaalselt.
- 1.5. Kütus, akuhape ja muud kergsüttivad, plahvatusohtlikud või söövitavad ained võib asendada muude ainetega, eeldusel et on täidetud punktis 1.1 sätestatud tingimused.
- 1.6. Kokkupõrkepind peab olema betoonist või muust jäigast materjalist.

**2. Katsetuse käik (vt joonis 1)**

- 2.1. Sõiduk tuleb asetada platvormile nii, et oleks võimalik ümberminek ühele küljele. Selle külje määrab kindlaks tootja.
- 2.2. Sõiduki asend platvormil peab olema selline, et platvormi horisontaalasendi korral:
  - 2.2.1. pöörlemistelg on paralleelne sõiduki pikiteljega,
  - 2.2.2. pöörlemistelg on 0 kuni 200 mm kaugusel kahe kõrgusetaseme vahelisest vertikaalastmest,
  - 2.2.3. pöörlemistelg on 0 kuni 100 mm kaugusel kõige laiema teljel asuva rehvi küljest,
  - 2.2.4. pöörlemistelg on 0 kuni 100 mm kaugusel allpool horisontaalset lähtepinda, millele rehvid toetuvad, ja
  - 2.2.5. kõrguste vahe horisontaalse lähtepinna ja madalamal asuva horisontaalse pinna, millega toimub pöörde, vahel ei tohi olla vähem kui 800 mm.
- 2.3. Tuleb võtta vastavad meetmed, et vältida sõiduki liikumine oma pikitelje suunas.
- 2.4. Katseseadmel peavad olema külgeinad, et välistada rehvide libisemise võimalus ümbermineku suunas.
- 2.5. Katseseade peab tagama sõiduki telgede üheaegse üleskerkimise.
- 2.6. Sõidukit tuleb kallutada õõtsutamata ja ilma dünaamiliste mõjutusteta kuni ümberminekuni. Nurkkiirus ei tohi ületada 5 kraadi sekundis (0,087 rad/s).
- 2.7. Käesoleva lisa punkti 3.1 nõuete täitmist tuleb kontrollida kiirfotografeerimise, deformeeritavate šabloonide või muude sobivate vahenditega.. Seda tuleb kontrollida vähemalt kahes kohas, nimelt reisijateruumi ees- ja tagaosas, kusjuures täpse asukoha määrab tehniline teenistus. Šabloonid tuleb kinnitada konstruktsiooni osadele, mis oluliselt ei deformeeru.

Joonis 1



## Liide 2

**KERESEKTSIOONI ÜMBERMINEKUKATSE****1. Katsetustingimused**

- 1.1. Keresektsioon peab endast kujutama koormamata sõiduki osa.
- 1.2. Keresektsiooni mõõtmed, pöörlemistelg ja raskuskeskme asend vertikaal- ning külgsuunas peavad vastama komplektse representatiivsõiduki vastavatele näitajatele.
- 1.3. Keresektsiooni mass, väljendatuna protsentides sõiduvalmis seisundis sõiduki massi suhtes, peab olema määratletud tootja poolt.
- 1.4. Keresektsiooni poolt vastuvõetav energia, väljendatuna protsentides kogu energiast, mille neelaks komplektne sõiduk, peab olema määratletud tootja poolt.
- 1.5. Punkti 1.4 kohane koguenergia protsendimäär ei tohi olla väiksem kui protsendimäär sõiduvalmis seisundis sõiduki massist, mida on kirjeldatud punktis 1.3.
- 1.6. Kohaldatakse liite 1 punktis 1.6 ja liite 3 punktides 2.1 kuni 2.6 määratletud katsetustingimusi.

**2. Katse käik**

- 2.1. Rakendada tuleb sama katsemeetodit, mida on kirjeldatud liites 1, välja arvatud see, et komplektse sõiduki asemel kasutatakse eespool kirjeldatud keresektsiooni.
-

## Liide 3

**KERESEKTSIOONI PENDELLÖÖGIKATSE****1. Energiatase ja löögi suund**

- 1.1. Üksikule keresektsioonile edasi antav energia on tootja poolt määratletud energiatega summa, mis tuleb neelata igal selle sektsiooni juurde kuuluval ristsuunalisel tugikaarel.
- 1.2. Käesoleva liite alamliites 1 ettenähtud energia tuleb suunata pendli abil keresektsioonile nii, et löögi hetkel moodustaks pendli liikumine keresektsiooni vertikaalse pikisuunalise kesktasandiga nurga 25 kraadi (+0°; -5°). Täpne nurk nimetatud piires tuleb määrata sõiduki tootja poolt.

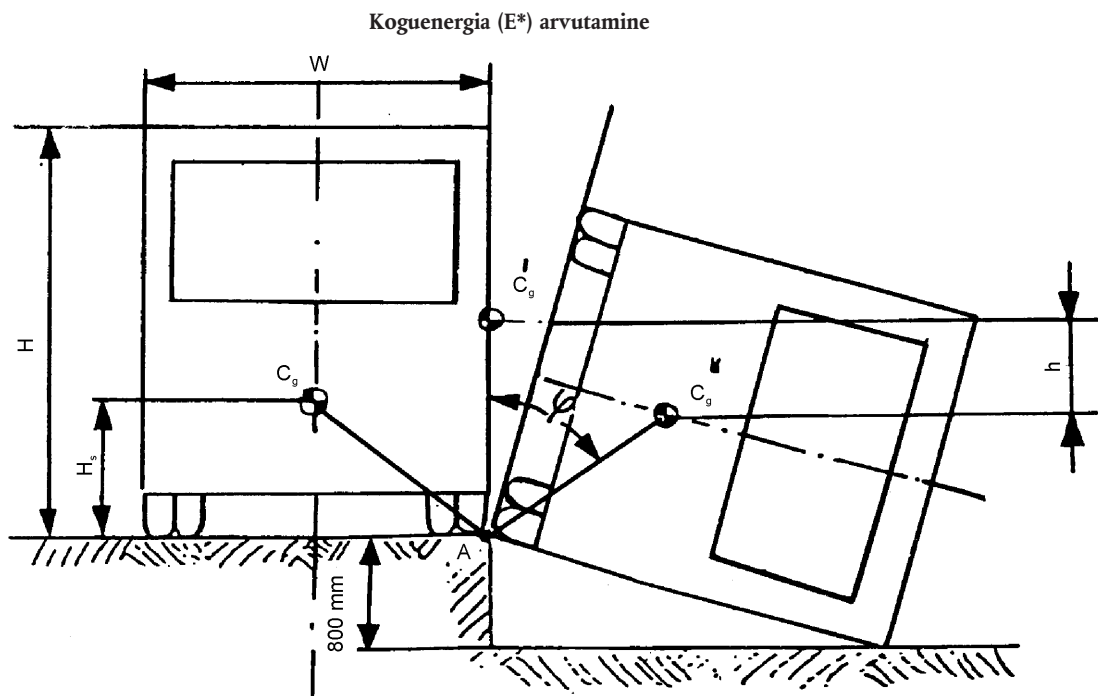
**2. Katsetustingimused**

- 2.1. Tuleb teha piisav arv katsetusi, et katsetusi läbiviiv tehniline teenistus veenduks, et käesoleva lisa punkti 3.1 kohased nõuded on täidetud.
- 2.2. Katsetamiseks peavad tugipostide vahele olema paigaldatud normaalse kerekonstruktsiooni osad, mis vastavad põrandale, abiraamile, külgeinteile ja laele. Sisustus, nagu näiteks pagasiriivlid, ventilatsiooniorud jne, peavad nende olemasolu korral olema samuti paigaldatud.
- 2.3. Kõik keresektsiooni ukсед ja avatavad aknad peavad olema suletud ja riivis, kuid mitte lukustatud. Aknad ja klaasitud vahe- või eraldusseinad, võivad taotleja soovil olla klaasitud või klaasimata.
- 2.4. Tootja valikul võivad ka istmed olla paigaldatud ja seda keresektsiooni suhtes normaalses asendis. Paigaldada tuleb kandurite ja liidetavate detailide vahelised normaalsed kinnitus- ja ühendusdetailid. Istmete reguleeritavad seljatoed peavad olema võimalikult püstises asendis, reguleeritava kõrgusega istmed kõige ülemises asendis.
- 2.5. Keresektsiooni külj, millele mõjub pendlilööök, määratakse tootja poolt. Kui katsetatakse rohkem kui ühte keresektsiooni, tuleb katsetamine läbi viia alati samal küljel.
- 2.6. Käesoleva lisa punktis 3.1 määratletud nõuete täitmist tuleb kontrollida kiirfotografeerimise, deformeeritavate šabloonide või muude sobivate vahenditega. Šabloonid tuleb kinnitada konstruktsiooni osale, mis oluliselt ei deformeeru.
- 2.7. Katsetatav keresektsioon tuleb ristkandurite või neid asendavate detailide abil tugevalt ja kindlalt katsetusseadmele kinnitada nii, et pendlilöögi ajal ei neelaks olulist osa energiast katsetusseade ja selle kinnitusdetailid.
- 2.8. Pendli langemiskõrgus tuleb valida selliselt, et pendel kohtuks keresektsiooniga kiirusvahemikus 3 kuni 8 m/s.

**3. Pendli kirjeldus**

- 3.1. Pendli löögipind peab olema terasest või 20 mm–5 mm paksusest vineerist ja pendli mass peab olema ühtlaselt jaotatud. Löögipind peab olema ristkülikukujuline ja tasane ning vähemalt katsetatava keredetaili laiune ja vähemalt 800 mm kõrgune. Selle nurgad peavad olema vähemalt 15 mm raadiusega ümardatud.
- 3.2. Pendli kere peab olema kinnitatud järgalt kahele jäigale haarale. Kaugus pendlihaarade pöördtelje ja pendli kere geomeetrilise keskpunkti vahel ei tohi olla vähem kui 3 500 mm.

Alamliide 1



Kehtivad järgmised eeldused:

1. kere ristlõige on täisnurkse kujuga;
2. vedrustussüsteem on jäigalt fikseeritud;
3. keresektsiooni liikumine on ainult pöördumine ümber punkti "A".

### Koguenergia (E\*) arvutamine

Kui raskuskeskme liikumine allapoole (h) on määratletud graafilisel meetodil, võib energia E\* väärtuse arvutada valemiga:

$$E^* = 0,75M \cdot g \cdot h \text{ (Nm)}$$

Alternatiivselt võib E\* arvutada valemiga:

$$E^* = 0,75M \cdot g \cdot \left[ \sqrt{\left(\frac{W}{2}\right)^2 + H_s^2} - \frac{W}{2H} \sqrt{H^2 - 0,8^2} + 0,8 \frac{H_s}{H} \right] \text{ (Nm)}$$

kus:

M = koormata sõiduki mass (kg),

G = 9,8 m/s<sup>2</sup>,

W = sõiduki kogulaius (m),

H<sub>s</sub> = koormamata sõiduki raskuskeskme kõrgus (m),

H = sõiduki kõrgus (m).

## Alamliide 2

**Nõuded olulisemate energiat neelavate detailide jaotuse kohta pealisehituses**

1. Tuleb teostada piisav arv katsetusi, et tehnilise teenistuse jaoks oleks rahuldavalt tõestatud, et käesoleva lisa punkti 3.1 nõuded on täidetud. See ei tähenda tingimata, et oleks nõutav rohkem kui üks katsetus.
2. Ühe keresektsiooni katsetulemuste põhjal võib teha arvutusi, et näidata, et nõuetele vastab ka teine keresektsioon, mis ei ole juba katsetatud keresektsiooniga identne, kuid suures osas sarnaneb sellele üldstruktuurilt.
3. Tootja peab kindlaks määrama, millised pealisehituse tugipostid on mõeldud tugevuse suurendamiseks ja millise osa energiast ( $E_i$ ) on iga tugipost kavandatud neelama. Nende andmed peavad vastama järgmistele kriteeriumitele:

$$1) \quad \sum_{i=1}^{i=m} E_i > E^* \quad \text{kus } m \text{ on kindlaksmääratud tugipostide koguarv.}$$

$$2) \text{ (a)} \quad \sum_{i=1}^{i=n} E_{iF} \geq 0,4 E^* \quad \text{kus } n \text{ on sõiduki raskuskeskmest eespool asuvate kindlaksmääratud tugipostide arv;}$$

$$\text{(b)} \quad \sum_{i=1}^{i=p} E_{iR} \geq 0,4 E^* \quad \text{kus } p \text{ on sõiduki raskuskeskmest tagapool asuvate kindlaksmääratud tugipostide arv.}$$

$$3) \quad L_F \geq 0,4 l_f$$

$$4) \quad L_R \geq 0,4 l_r$$

$$5) \quad \frac{d_{\max}}{d_{\min}} \leq 2,5 \quad \text{see kehtib ainult juhul, kui } d_{\max} \text{ on suurem kui } 0,8 \times \text{maksimaalne deformatsioon,}$$

mis on lubatud ilma ulatuvuseta järelejäävasse ruumi,

kus:

$E_i$  on kindlaks määratud energiaosa, mille pealisehituse tugipost  $i$  võib neelata;

$E_{iF}$  on kindlaks määratud energiaosa, mille sõiduki raskuskeskmest eespool asuv pealisehituse tugipost  $i$  võib neelata,

$E_{iR}$  on kindlaks määratud energiaosa, mille sõiduki raskuskeskmest tagapool asuv pealisehituse tugipost  $i$  võiks neelata;

$E^*$  on koguenergia, mille võib neelata kogu sõiduki kerekonstruktsiooni,

$d_{\max}$  on iga keredetaili maksimaalne deformatsioon pärast sellele detailile antud kindlaksmääratud löögienergia neelamist, mõõdetuna löögi suunas,

$d_{\min}$  on mistahes keredetaili minimaalne deformatsioon pärast sellele detailile antud löögienergia neelamist, mõõdetuna löögi suunas ja samas punktis kui  $d_{\max}$ ;

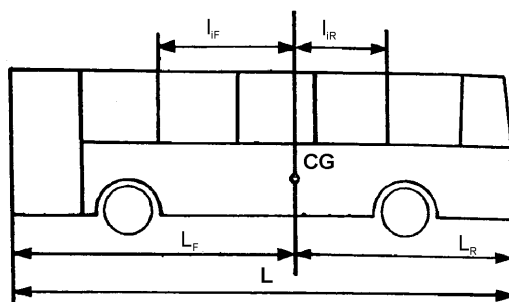
$$L_F = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} (E_{iF} l_{iF})}{\sum_{i=1}^{i=n} E_{iF}} = \text{sõiduki raskuskeskmest eespool olevate kindlaksmääratud tugipostide kaalutud keskmine kaugus raskuskeskmest}$$

$$L_R = \frac{\sum_{i=1}^{i=p} (E_{iR} l_{iR})}{\sum_{i=1}^{i=p} E_{iR}} = \text{sõiduki raskuskeskmest tagapool olevate kindlaksmääratud tugipostide kaalutud keskmine kaugus raskuskeskmest}$$



kus:

- $l_{iF}$  on eespool raskuskeset oleva tugiposti  $i$  kaugus sõiduki raskuskeskmest,  
 $l_{iR}$  on tagapool raskuskeset oleva tugiposti  $i$  kaugus sõiduki raskuskeskmest,  
 $L_F$  on sõiduki esiosa kaugus sõiduki raskuskeskmest,  
 $L_R$  on sõiduki tagaosa kaugus sõiduki raskuskeskmest.



## Liide 4

**PEALISEHITUSE TUGEVUSE ARVUTUSLIK KONTROLL**

1. Katsete teostamise eest vastutava tehnilise teenistuse poolt heakskiidetud arvutusmeetodi abil võib näidata, et pealmine konstruktsioon või pealmise konstruktsiooni osad vastavad I lisa punktis 3.1 määratletud nõuetele.
2. Kui kerekonstruktsiooni deformeeritakse tõenäoliselt üle kasutatud materjalide elastsuspiiri, peab arvutustes võtma arvesse kerekonstruktsiooni käitumist suurte plastsete deformatsioonide korral.
3. Katsete teostamist juhtiv tehniline teenistus võib nõuda kerekonstruktsiooni liitekohtade või osade kontrollimist, et kontrollida arvutuste aluseks võetavate väärtuste õigsust.
4. **Ettevalmistused arvutusteks**
  - 4.1. Arvutamist saab alustada alles siis, kui kerekonstruktsiooni on analüüsitud ja sellest on koostatud matemaatiline mudel. Sellega määratakse kindlaks eraldi raamiosad, mida tuleb arvesse võtta, ning määratletakse punktid, kus võivad toimuda plastsed deformatsioonid. Tuleb anda raamiosade mõõtmed ja kasutatud materjalide omadused. Praktilised katsed tuleb teostada ühenduspunktides, et määrata seoseid jõu (pöördemomendi) ja deformatsioonikäitumise vahel plastses piirkonnas, kuna need andmed on arvutuste tegemisel hädavajalikud. Tuleb määrata deformatsioonikiirus ja vastav dünaamiline elastsuspiir (pikenemispiir). Kui arvutuslik meetod ei võimalda näidata, millal toimub oluline purunemine, tuleb see kindlaks määrata katsetustega, eraldi analüüsiga või vastavate dünaamiliste kontrollimistega. Tuleb esitada andmed koormuse jaotuse kohta sõiduki pikkuse ulatuses.
  - 4.2. Arvutusmeetod peab sisaldama deformatsioone kuni materjali elastsuspiirini ja vastavate punktide osutamist, milles tekivad plastsed deformatsioonid koos edasiste plastsete deformatsioonide kujunemisega, välja arvatud juhul, kui plastsete deformatsioonide asukoht ja järgnevus on teada varasemate kogemuste põhjal. Meetod peab võtma arvesse kerekonstruktsiooni geomeetria muudatusi, seda vähemalt piirini, mil deformatsioonid ületavad lubatud väärtused. Arvutused peavad võtma arvesse löögienergiat ja suunda, mis võiksid tekkida, kui vastava kerekonstruktsiooniga teostada ümberminekukatse, nagu on ette nähtud liites 1. Arvutusmeetodi õigsus peab olema tõestatud, võrreldes seda praktiliste katsetustega, mis ei pea tingimata olema tehtud seoses parajasti tüübikinnituseks esitatud sõidukiga.
5. **Pealisehituse osade katsed**

Kui arvutusmeetodit kasutatakse komplektse kerekonstruktsiooni osa korral, kohaldatakse samu tingimusi, mida on mainitud eespool komplektse sõiduki korral.

## V LISA

(vt I lisa, punkt 7.6.5.6.1.1)

**JUHISED ELEKTRILISELT JUHITAVATE USTE SULGUMISJÕUDUDE MÕÕTMISEKS****1. Üldist**

Elektriliselt juhitava ukse sulgemine on dünaamiline protsess. Kui liikuv uks pörkub takistusega, tekib dünaamiline reaktsioonijõud, mis (ajaliselt) sõltub mitmest faktorist (näiteks ukse mass, kiirendus, mõõtmised).

**2. Mõisted**

2.1. Sulgemisjõud  $F(t)$  on funktsioon ajast, mõõdetuna ukse sulgevatest servadest (vt punkti 3.2 allpool).

2.2. Tippväärtuseks  $F_s$  on sulgemisjõu maksimaalne väärtus.

2.3. Efektiivväärtus  $F_E$  on sulgemisjõu keskmine väärtus impulsi ulatuses:

$$F_E = \frac{1}{T} \int_{t_1}^{t_2} F(t) dt$$

2.4. Impulsi kestvus  $T$  on ajavahemik  $t_1$  ja  $t_2$  vahel:

$$T = t_2 - t_1$$

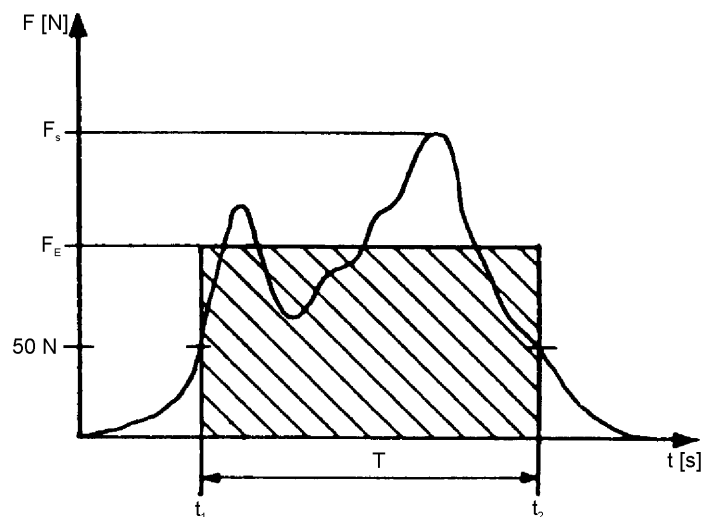
kus:

$t_1$  = laine algushetk, mil sulgemisjõud ületab 50 N,

$t_2$  = laine väljalülitushetk, mil sulgemisjõud langeb alla 50 N.

2.5. Ülaltoodud parameetrite vaheline suhe on (näitena) esitatud joonisel 1:

Joonis 1



- 2.6. Sulgumisjõud  $F_c$  on samas masspunktis korduvalt mõõdetud efektiivsete jõudude aritmeetiline keskvärtus:

$$F_c = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} (F_E)_i}{n}$$

### 3. Mõõtmised

#### 3.1. Mõõtmistingimused:

3.1.1. temperatuurivahemik: 10 °C kuni 30 °C;

3.1.2. sõiduk peab asuma horisontaalsel pinnal.

#### 3.2. Mõõtepunktid:

3.2.1. ukse põhi-sulgemisservadel:

— üks ukse keskel,

— üks 150 mm kaugusel ukse alumisest servast;

3.2.2. uste korral, mis on avamiseks varustatud kinnikiilumiskaitsega:

ukse sekundaarsetel sulgemisservadel kõige suurema kinnikiilumisohuga punktis;

3.2.3. kinnikiilumisjõu määramiseks punkti 2.6 kohaselt tuleb igas mõõtepunktis teha vähemalt kolm mõõtmist.

3.3. Sulgemisjõu signaali kujutatakse madalpääsufiltri abi piirsagedusega 100 Hz.. Nii laine algushetk kui ka laine väljalülitushetk on impulsi kestvuse piiramiseks 50 N juures.

3.5. Loetud väärtus ei tohi nimiväärtusest erineda rohkem kui  $\pm 3$  %.

### 4. Mõõteseade

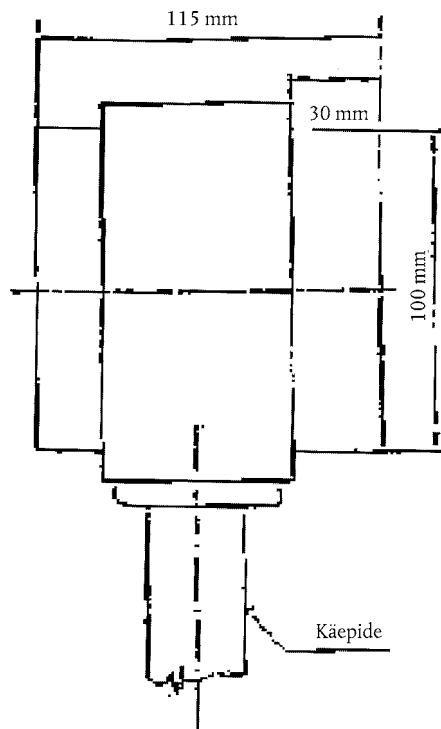
4.1. Mõõteseade koosneb kahest osast: käepide ja mõõtetootsist koosnev mõõteosa (vt joonis 2).

4.2. Mõõtetootsil on järgmised karakteristikud:

4.2.1. see koosneb kahest omavahel nihutatavast osast välisläbimõõduga 100 mm ja laiusega 115 mm. Jõumõõtetootsi sees on kahe korpuseosa vahele paigutatud survevedru selliselt, et mõõteelement surutakse vastava jõu rakendamisel kokku.

4.2.2. jõumõõtetootsi jäikus on  $10 \pm 0, 2$  N/mm. Maksimaalne sissevetrumine on piiratud väärtusega 30 mm, nii et maksimaalne mõõdetav jõud on 300 N.

Joonis 2



## VI LISA

## ERINÕUDED KUNI 22 REISIJALE MÕELDUD SÕIDUKITELE

## 1.1. Väljapääsude minimaalsed mõõtmed

Erinevat liiki väljapääsude minimaalsed mõõtmed on järgmised:

Ava	Mõõtmed	Märkused
Reisijate teenindamiseks mõeldud uks	Sisenemiskõrgus Klass: A: 1 650 mm B: 1 500 mm	Reisijate teenindamiseks mõeldud ukse sisenemiskõrgus on vertikaaltasandis mõõdetud vertikaalne vahekaugus ukseava keskpunkti ja alumise astme ülaserava horisontaalprojektsioonide vahel.
	Ava kõrgus	Reisijate teenindamiseks mõeldud ukse ava kõrgus peab olema piisav I lisa punktis 7.7.1.1 viidatud kaheosalise katsekeha takistamatuks läbiviimiseks. Ülemised servad võivad olla ümardatud kuni 150 mm raadiusega ümardustega.
	Laius Üksikuks: 650 mm Topeltuks: 1 200 mm	B klassi sõidukitel peab reisijate teenindamiseks mõeldud ukse ava kõrgusega vahemikus 1 400 kuni 1 500 mm korral ühekordse ukse ava minimaalne laius olema 750 mm. Kõigil sõidukitel võib reisijate teenindamiseks mõeldud uste laiust 100 mm võrra vähendada, kui mõõtmise toimub käepidemete kõrgusel ja 250 mm võrra, kui etteulatuvad rattakoopad, auto- ja maastike või kaugjuhitavate uste mehhanism või esiklaasi kalle seda nõuavad.
Avariiuks	Kõrgus: 1 250 mm Laius: 550 mm	Laiust võib 300 mm võrra vähendada, kui etteulatuvad rattakoopad seda nõuavad, eeldusel et laius on vähemalt 550 mm vähemalt 400 mm kõrgusel ukseava madalaima punkti kohal. Ülemisi nurkasid võib ümardada raadiusega kuni 150 mm.
Avariiakn	Ava pind: 4 000 cm <sup>2</sup>	Tüübikinnituste korral, mis on antud aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist, on selles piirkonnas lubatud tolerants 5 %. Sellesse piirkonda peab olema võimalik paigutada ristkülik mõõtmetega 500 mm × 700 mm.

- 1.1.1. Sõiduk, mille suhtes kohaldatakse I lisa punkti 7.7.1.9, peab vastama I lisa punkti 7.6.3.1 või käesoleva lisa punkti 1.1 nõuetele avariiakende ja avariiluukide kohta ning reisijate teenindamiseks mõeldud uste ja avariuste kohta kehtivatele järgmistele miinimumnõuetele:

Ava	Mõõtmed	Märkused
Reisijate teenindamiseks mõeldud uks	Ava kõrgus: 1 100 mm	Möödet võib ava nurkades vähendada, ümardades seda raadiusega 150 mm.
	Laius	Möödet võib ava nurkades vähendada, ümardades seda raadiusega 150 mm. Laiust võib 100 mm võrra vähendada, kui möötmine toimub käepidemete kõrgusel ja 250 mm võrra, kui etteulatuvad rattakoopad, automaatuste või kaugjuhitavate uste mehhanism või esiklaasi kalle seda nõuavad.
	Üksikuks: 650 mm Topeltuks: 1 200 mm	
Avariiluuk	Kõrgus: 1 100 mm Laius: 550 mm	Laiust võib 300 mm võrra vähendada, kui etteulatuvad rattakoopad seda nõuavad, eeldusel et laius on vähemalt 550 mm vähemalt 400 mm kõrgusel ukseava madalaima punkti kohal. Ülemisi nurkasid võib ümardada raadiusega kuni 150 mm.

## 1.2. Väljapääsude paigutus

- 1.2.1. Reisijate teenindamiseks mõeldud uks(ed) peab (peavad) asuma sõiduki teeservale lähemal oleval küljel, vastavalt riigis, kus sõiduk registreeritakse, kehtivale liiklusuunale, või sõiduki tagaseinas.
- 1.2.2. Väljapääsud peavad olema paigutatud selliselt, et kummalgi sõiduki kummalgi küljel on vähemalt üks väljapääs.
- 1.2.3. Nii reisijateruumi esimeses kui ka tagumises pooles peab olema vähemalt üks väljapääs.
- 1.2.4. Vähemalt üks väljapääs peab olema kas sõiduki taga- või esiküljel, välja arvatud juhul, kui sinna on paigutatud avariiluuk.

## VII LISA

## NÕUDED TEHNILISTELE SEADMETELE, MIS HÖLBUSTAVAD PIIRATUD LIIKUMISVÕIMEGA REISIJATE JUURDEPÄÄSU

## 1. ÜLDOSA

KÄesolev lisa sisaldab sätteid, mida kohaldatakse sõidukite suhtes, mis on kavandatud juurdepääsuvõimalusega piiratud liikumisvõimega reisijatele ja ratastooli kasutavatele inimestele.

## 2. KOHALDAMISALA

KÄesolevaid nõudeid kohaldatakse sõidukitele, mis on võimaldavad hõlpsamat juurdepääsu piiratud liikumisvõimega reisijatele.

## 3. NÕUDED

## 3.1. Astmed

Esimese astme kõrgus maapinnast ei tohi vähemalt ühe reisijate teenindamiseks mõeldud ukse juures olla suurem kui 250 mm I ja A klassi sõidukite korral ning 320 mm II, III ja B klassi sõidukite korral.

Alternatiivselt ei tohi I ja A klassi sõidukitel esimese astme kõrgus maapinnast olla suurem kui 270 mm kahe ukseava juures, vastavalt ühe sissepääsu ja ühe väljapääsu juures.

Kallutussüsteem ja/või kokkupandav aste võib olla rakendatud.

Kõigi astmete kõrgus, välja arvatud esimene aste maapinnast eespoolnimetatud uste juures, juurdepääsuteel või käiguteel ei tohi olla suurem kui 200 mm I ja A klassi sõidukite korral ning 250 mm II, III ja B klassi sõidukite korral.

Üleminekut süvistatud käiguteelt istme piirkonda ei loeta astmeks.

## 3.2. Eelisõigusistmed ja ruum piiratud liikumisvõimega reisijatele

3.2.1. Sisenemiseks ja väljumiseks mõeldud reisijate teenindamiseks mõeldud ukse (uste) lähedal peab olema minimaalne arv sõidusuunas või sõidusuunale vastupidises suunas paigutatud istmeid, mis on mõeldud eelisõigusistmetena kasutamiseks piiratud liikumisvõimega reisijatele. I klassi sõidukites peab olema vähemalt neli, II ning III klassi sõidukites vähemalt kaks ja A ning B klassi sõidukis üks eelisõigusiste. Istmeid, mis nende mittekasutamise korral üles pööratakse, ei tohi kasutada eelisõigusistmetena. I lisa punkti 7.7.8.5.2 ei kohaldata sõidukitele, mis rahuldavad seda nõuet.

3.2.2. Vähemalt ühe eelisõigusistme all või kõrval peab olema piisav ruum pimedate juhtkoerale.

3.2.3. Istekoha ja käigutee vahel peavad olema käetoed, mida saab kergesti teelt kõrvaldada, et võimaldada vaba juurdepääsu istmele.

Eelisõigusistmete lähedale tuleb paigaldada käsipuud või käetoed selliselt, et sõitjad saaksid neid kergesti haarata.

3.2.4. Eelisõigusistme istmepolstri laius peab ulatuma selle istekoha keskpunkti läbivast verikaaltasandist vähemalt 220 mm kummalegi poole, istepingi iga istekoha korral 220 mm kummalegi poole.

3.2.5. Kokkusurumata istmepolstri kõrgus põrandast peab olema selline, et kaugus põrandast istmepolstri esiservaga puutujasihiliselt paikneva horisontaaltasandini oleks 400 ja 500 mm vahel.

3.2.6. Eelisõigusistmete jalgaderuum peab ulatuma istmepolstri esiserva läbivast vertikaaltasandist ettepoole. Jalgaderuumi maksimaalne kalle ei tohi mitte üheski suunas olla suurem kui 8 %.



3.2.7. Iga eelisõigusistme istekoha kohal peab I ja A klassi sõidukitel olema vähemalt 1 300 mm ja II klassi sõidukitel 900 mm vaba ruumi, mõõdetuna koormamata istmepolstri kõige kõrgemast punktist. Vaba ruum peab olema kogu istme ja juurdekuuluva jalgaderuumi vertikaalprojektsiooni ulatuses. Seljatugi või muu ese võib sellesse ruumi sisse ulatuda, eeldusel et 230 mm ulatuses jääb istmepolstri ette vertikaalne vaba ruum. Kui eelisõigusiste on paigutatud nii, et selle vastas on rohkem kui 1,2 m kõrgusega vahesein, peab selle vaba ruumi ulatus olema 300 mm.

### 3.3. Kommunikatsiooniseadmed

3.3.1. Eelisõigusistme lähedusse ja ratastooli paigutamise piirkonda tuleb pörandast 700 mm kuni 1 200 mm kõrgusele paigaldada kommunikatsiooniseadmed.

3.3.2. Kui istmed puuduvad, peavad kommunikatsiooniseadmed olema madala pörandaga piirkonnas paigaldatud kõrgusele 800 mm kuni 1 500 mm.

3.3.3. Kõiki sisemisi kommunikatsiooniseadmeid peab olema võimalik kasutada käelaba abil ja need peavad olema kontrastse värvusega või värvustega ja kontrastses toonis.

3.3.4. Kui sõiduk on varustatud kaldtee või tõsteseadmega, tuleb paigaldada kommunikatsioonivahend juhile märguannete andmiseks sõidukist väljapoole ukse kõrvale ja mitte kõrgemale kui 1 300 mm maapinnast.

### 3.4. Piktogramm

3.4.1. Sõidukitel, mis on varustatud vastava kohaga ratastooli paigutamiseks ja/või eelisõigusistmetega, peavad olema III lisa joonise 23a kohased väljastpoolt nähtavad piktogramm, mis näitavad sõiduki esiosa lähedal kui ka reisijate teenindamiseks mõeldud vastavate uste lähedal. Sobivad piktogramm tuleb paigaldada ka sõiduki sisse ratastooli paigutuskoha ja/või eelisõigusistekoha lähedusse.

### 3.5. Pörandakalle

Käiguteede, juurdepääsuteede või pörandapiirkondade kalle mistahes eelisõigusistme või ratastooli paigutuskoha ja vähemalt ühe sissepääsu ja ühe väljapääsu või kombineeritud sisse- ja väljapääsu vahel ei tohi olla suurem kui 8 %. Need kaldus piirkonnad peavad olema kaetud libisemiskindla pinnakattega.

### 3.6. Sätted ratastoolide paigutamise võimaluse kohta

3.6.1. Iga reisijateruumi ettenähtud ratastoolikasutaja jaoks peab reisijateruumis olema vähemalt 750 mm laiune ja 1 300 mm pikkune spetsiaalne ala. Selle spetsiaalse ala pikitasand peab olema paralleelne sõiduki pikitasandiga ja ratastooli paigutuskoha pörandakatte peab olema libisemiskindel.

Ratastooli iga sõidusuunas kujundatud paigutuskoha korral, võivad selle ees asuvate istmete seljatoed ulatuda ratastooli paigutuskoha, eeldusel et jääb III lisa joonisel 22 näidatud vaba ruum.

3.6.2. Peab olema vähemalt üks uks, mida ratastooli kasutajad saavad kasutada. I klassi sõidukitel peab vähemalt üks reisijate teenindamiseks mõeldud uks olema juurdepääsetav ratastooli kasutajale. Ratastooli kasutajale juurdepääsu võimaldav uks peab olema varustatud käesoleva lisa punkti 3.11.2 sätetele vastava sisenemist hõlbustava seadmega (kallutusüsteem); see peab olema seotud käesoleva lisa punkti 3.11.3 (tõsteseade) või punkti 3.11.4 (kaldtee) sätetega.

3.6.3. Ratastooli kasutajatele juurdepääsuvõimalusega uks, mis ei ole reisijate teenindamiseks mõeldud uks, peab olema vähemalt 1 400 mm kõrgune. Kõik ratastooli kasutajatele sõidukisse juurdepääsu võimaldavad ukse peavad olema vähemalt 900 mm laiused; see laius võib olla 100 mm võrra väiksem, kui mõõtmine tehakse käepidemete kõrgusel.

3.6.4. Tingratastooliga, mille mõõtmed on näidatud III lisa joonisel 21, peab olema võimalik väljastpoolt sõidukit vähemalt ühe ratastooli kasutajatele juurdepääsu võimaldava ukse kaudu liikuda ratastooli spetsiaalse paigutuskohani (-kohtadeni).

**3.7. Istmed ratastoolide paigutuskohas**

- 3.7.1. Ratastoolide paigutuskoha võib paigaldada klappistmeid. Ülespööratud ja kasutamata asendis ei tohi need istmed siiski ratastoolide paigutuskoha ulatuda.
- 3.7.2. Sõiduki võib ratastoolide paigutuskohas varustada eemaldatavate istmetega, eeldusel et juht või meeskonnaliige saab neid kergesti eemaldada.
- 3.7.3. Kui mistahes istme jalgaderuum või kasutusasendis klappistme osa ulatub ratastooli paigutuskoha, tuleb sellele istmele või selle kõrvale paigutada järgmine tekst: "Palun loovutada see koht ratastooli kasutajale".

**3.8. Ratastoolide stabiilsus**

- 3.8.1. Ratastooli hoidesüsteem. Alternatiivselt punktides 3.8.1.1 kuni 3.8.1.2.3 toodud nõuetele võib hoidesüsteem olla vastavuses punktides 3.8.2 kuni 3.8.2.11 toodud nõuetega.

- 3.8.1.1. Sõidukites, mille reisijaistmetel ei ole istuvat reisijat hoidva mistahes süsteemi kasutamine nõutav, tuleb ratastoolide paigutuskohas varustada hoidesüsteemiga, et tagada ratastooli stabiilsus.

Tuleb läbi viia järgmine staatiline kontroll kooskõlas järgmiste nõuetega:

- a) hoidesüsteem peab rakendama igale ratastoolile jõudu  $250 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ ;
  - b) jõud peab mõjuma horisontaaltasandis, sõiduki esiosa suunas, kui hoidesüsteem ei ole kinnitatud sõiduki põrandale. Kui hoidesüsteem on kinnitatud sõiduki põrandale, peab jõud mõjuma sõiduki horisontaaltasandi suhtes  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all ja sõiduki esiosa suunas;
  - c) jõud peab püsima vähemalt 1,5 sekundit;
  - d) hoidesüsteem peab katsetusele vastu pidama. Jääddeformatsiooni, kaasa arvatud hoidesüsteemi osalist või täielikku purunemist, ei loeta katsest läbikukkumiseks, kui süsteem pidas ettenähtud koormusele vastu ettenähtud aja jooksul. Lukustusseadmed, kui on olemas, mis võimaldavad ratastooli kasutajal sõidukist lahkuda, peavad pärast tõmbejõu kõrvaldamist olema käsitsi avatavad.
- 3.8.1.2. Kui reisijaistmed peavad olema varustatud istuvat reisijat hoidva süsteemiga, tuleb iga ratastooli paigutuskoha varustada hoidesüsteemiga, mis on võimeline hoidma nii ratastooli kui selle kasutajat.

See hoidesüsteem ja selle kinnitused peavad olema kujundatud nii, et need peaksid vastu samasugustele jõududele nagu ülejäänud reisijaistmed ja hoidesüsteemid.

Tuleb läbi viia järgmine staatiline kontroll kooskõlas järgmiste nõuetega:

- a) allpool nimetatavad jõud peavad mõjuma sõiduki esi- ja tagaosas, nii eraldi kui ka hoidesüsteemile endale;
- b) jõud peab püsima vähemalt 0,2 sekundit;
- c) hoidesüsteem peab katsetusele vastu pidama. Jääddeformatsiooni, kaasa arvatud hoidesüsteemi osalist või täielikku purunemist, ei loeta katsest läbikukkumiseks, kui süsteem pidas ettenähtud koormusele vastu ettenähtud aja jooksul. Lukustusseadmed, kui on olemas, mis võimaldavad ratastooli kasutajal sõidukist lahkuda, peavad pärast tõmbejõu kõrvaldamist olema käsitsi avatavad.

3.8.1.2.1. *Jõu mõju sõiduki esiosa suunas eraldi hoidesüsteemide korral ratastoolile ja ratastooli kasutajale*

3.8.1.2.1.1.  $M_2$  kategooria:

- a) 1 110 daN  $\pm$  20 daN sülerihma korral. Jõud peab mõjuma ratastooli kasutaja hoidesüsteemile horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas, kui hoidesüsteem ei ole kinnitatud sõiduki põrandale. Kui hoidesüsteem on kinnitatud põrandale, peab jõud mõjuma sõiduki horisontaaltasandi suhtes  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki esiosa suunas;
- b) 675 daN  $\pm$  20 daN sülerihmale horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas ning 675 daN  $\pm$  20 daN õlarihmale horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas kolme kinnituspunktiga turvavöö korral;
- c) 1 715 daN  $\pm$  20 daN ratastooli hoidesüsteemile  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas;
- d) jõud peavad mõjuma üheaegselt.

3.8.1.2.1.2.  $M_3$  kategooria:

- a) 740 daN  $\pm$  20 daN sülerihma korral. Jõud peab mõjuma ratastooli kasutaja hoidesüsteemile horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas, kui hoidesüsteem ei ole kinnitatud sõiduki põrandale. Kui hoidesüsteem on kinnitatud põrandale, peab jõud mõjuma sõiduki horisontaaltasandi suhtes  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki esiosa suunas;
- b) 450 daN  $\pm$  20 daN sülerihmale horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas ning 450 daN  $\pm$  20 daN õlarihmale horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas kolme kinnituspunktiga turvavöö korral;
- c) 1 130 daN  $\pm$  20 daN ratastooli hoidesüsteemile  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas;
- d) jõud peavad mõjuma üheaegselt.

3.8.1.2.2. *Jõu mõju sõiduki esiosa suunas kombineeritud hoidesüsteemide korral ratastoolile ja ratastooli kasutajale*

3.8.1.2.2.1.  $M_2$  kategooria:

- a) 1 110 daN  $\pm$  20 daN ratastooli kasutaja hoidesüsteemile  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas sülerihma korral;
- b) 675 daN  $\pm$  20 daN sülerihmale  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas ning 675 daN  $\pm$  20 daN õlarihmale sõiduki horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas kolme kinnituspunktiga turvavöö korral;
- c) 1 715 daN  $\pm$  20 daN ratastooli hoidesüsteemile  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas;
- d) jõud peavad mõjuma üheaegselt.

3.8.1.2.2.2.  $M_3$  kategooria:

- a) 740 daN  $\pm$  20 daN ratastooli kasutaja hoidesüsteemile  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas sülerihma korral;
- b) 450 daN  $\pm$  20 daN sülerihmale  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas ning 450 daN  $\pm$  20 daN õlarihmale sõiduki horisontaaltasandis sõiduki esiosa suunas kolme kinnituspunktiga turvavöö korral;
- c) 1 130 daN  $\pm$  20 daN ratastooli hoidesüsteemile  $45^\circ \pm 10^\circ$  nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki esiosa suunas;
- d) jõud peavad mõjuma üheaegselt.

- 3.8.1.2.3. *Sõiduki tagaosa suunas mõjuv jõud*
- a) 810 daN ± 20 daN ratastooli hoidesüsteemile 45° ± 10° nurga all sõiduki horisontaaltasandi suhtes sõiduki tagaosa suunas.
- 3.8.2. Alternatiivne ratastooli hoidesüsteem:
- 3.8.2.1. ratastooli paigutuskoht tuleb varustada ratastooli hoidesüsteemiga, mis sobib üldiseks kasutamiseks ratastoolide korral ja võimaldab ratastooli paigutamist koos ratastoolisõitjaga suunaga sõiduki esiosa poole;
- 3.8.2.2. ratastooli paigutuskoht tuleb varustada ratastooli kasutaja hoidesüsteemiga, millel on vähemalt kaks kinnituskohta ja üks vaagnarihm (sülerihihm), mis on kujundatud ja konstrueeritud sellistest elementidest, mis on kavandatud toimima direktiivile 77/541/EMÜ vastavate turvavõõdega sarnasel viisil;
- 3.8.2.3. hoidesüsteemi, millega ratastooli paigutuskoht on varustatud, peab olema avarii korral võimalik kergesti avada;
- 3.8.2.4. ratastooli hoidesüsteem peab kas:
- 3.8.2.4.1. vastama punktis 3.8.2.8 kirjeldatud dünaamilistele katsetustele kehtivatele nõuetele ja olema kindlalt kinnitatud sõiduki kinnituskohtadega, mis vastavad punkti 3.8.2.6 kohaste staatiliste katsetuste nõuetele; või
- 3.8.2.4.2. olema kindlalt sõiduki kinnituskohtade külge kinnitatud, et hoideseadme ja kinnituskohtade kombinatsioon vastab punkti 3.8.2.8 nõuetele;
- 3.8.2.5. ratastooli kasutaja iga hoidesüsteem peab kas:
- 3.8.2.5.1. vastama punktis 3.8.2.9 kirjeldatud dünaamilistele katsetustele kehtivatele nõuetele ja olema kindlalt kinnitatud sõiduki kinnituskohtadega, mis vastavad punkti 3.8.2.6 kohaste staatiliste katsetuste nõuetele; või
- 3.8.2.5.2. olema kindlalt sõiduki kinnituskohtade külge kinnitatud, et hoideseadme ja kinnituskohtade kombinatsioon vastaks punkti 3.8.2.9 nõuetele, kui see on kinnitatud punkti 3.8.2.6.7 kohaselt paigutatud kinnituskohtade külge;
- 3.8.2.6. nii ratastooli hoidesüsteemide kui ka ratastooli kasutaja hoidesüsteemide kinnituskohtadega tuleb teostada staatiline katsetus, mis vastab järgmistele nõuetele:
- 3.8.2.6.1. punktis 3.8.2.7 määratletud jõud tuleb rakendada seadme abil, mis vastab ratastooli hoidesüsteemi geomeetriaile;
- 3.8.2.6.2. punktis 3.8.2.7.3 määratletud jõud tuleb rakendada seadme abil, mis vastab ratastooli kasutaja hoidesüsteemi geomeetriaile ja direktiivi 76/115/EMÜ I lisa punktis 5.3.4 määratletud tõmbeseadme abil;
- 3.8.2.6.3. punktides 3.8.2.6.1 ja 3.8.2.6.2 nimetatud jõud tuleb rakendada korraga sõiduki esiosa suunas ja 10° ± 5° nurga all horisontaaltasandi kohal;
- 3.8.2.6.4. punktis 3.8.2.6.1 nimetatud jõud tuleb rakendada sõiduki tagaosa suunas ja 10° ± 5° nurga all horisontaaltasandi kohal;
- 3.8.2.6.5. jõud peavad võimalikult kiiresti mõjuma piki ratastooli paigutuskoha vertikaalset keskelge; ja
- 3.8.2.6.6. jõud peab püsima vähemalt 0,2 sekundit;
- 3.8.2.6.7. katsetus tuleb läbi viia sõiduki konstruktsiooni representatiivseksiooniga, millele on paigaldatud sõidukile ettenähtud seadmed, mis võivad tõenäoliselt konstruktsiooni tugevust või jäikust suurendada.
- 3.8.2.7. Punktis 3.8.2.6 määratletud jõud on:
- 3.8.2.7.1. ratastooli hoidesüsteemi kinnituskohtade korral M<sub>2</sub> kategooria sõidukis;

- 3.8.2.7.1.1. 1 110 daN rakendatuna sõiduki pikitasandil sõiduki esiosa suunas vähemalt 200 mm ja mitte rohkem kui 300 mm kõrgusel, mõõdetuna vertikaalselt ratastooli paigutuskoha põranda suhtes, ja
- 3.8.2.7.1.2. 550 daN rakendatuna sõiduki pikitasandil sõiduki tagaosa suunas vähemalt 200 mm ja mitte rohkem kui 300 mm kõrgusel, mõõdetuna vertikaalselt ratastooli paigutuskoha põranda suhtes.
- 3.8.2.7.2. Ratastooli hoidesüsteemi kinnituskohdade korral  $M_3$  kategooria sõidukis:
- 3.8.2.7.2.1. 740 daN rakendatuna sõiduki pikitasandil sõiduki esiosa suunas vähemalt 200 mm ja mitte rohkem kui 300 mm kõrgusel, mõõdetuna vertikaalselt ratastooli paigutuskoha põranda suhtes, ja
- 3.8.2.7.2.2. 370 daN rakendatuna sõiduki pikitasandil sõiduki tagaosa suunas vähemalt 200 mm ja mitte rohkem kui 300 mm kõrgusel, mõõdetuna vertikaalselt ratastooli paigutuskoha põranda suhtes.
- 3.8.2.7.3. Ratastooli kasutaja hoidesüsteemi kinnituskohdade korral peavad jõud vastama direktiivi 76/115/EMÜ I lisa punkti 5.1 nõuetele.
- 3.8.2.8. Ratastooli hoidesüsteemiga tuleb teostada dünaamilised katsetused, mis vastavad järgmistele nõuetele:
- 3.8.2.8.1. 85 kg massiga representatiivratastooli katsevankrit pidurdatakse kiiruselt vahemikus 48 km/h kuni 50 km/h seismajäämiseni, rakendades sealjuures järgmiste aeglustusväärtuste ja -aegadega impulssi:
- 3.8.2.8.1.1. rohkem kui 20 g sõiduki esiosa suunas kumulatiivse ajavahemikuga vähemalt 0,015 sekundit;
- 3.8.2.8.1.2. rohkem kui 15 g sõiduki esiosa suunas kumulatiivse ajavahemikuga vähemalt 0,04 sekundit;
- 3.8.2.8.1.3. kestvusega rohkem kui 0,075 sekundit;
- 3.8.2.8.1.4. mitte rohkem kui 28 g ja mitte kauem kui 0,08 sekundit;
- 3.8.2.8.1.5. mitte kauem kui 0,12 sekundit, ja
- 3.8.2.8.2. 85 kg massiga representatiivratastooli katsevankrit pidurdatakse kiiruselt vahemikus 48 km/h kuni 50 km/h seismajäämiseni, rakendades sealjuures järgmiste aeglustusväärtuste ja -aegadega impulssi:
- 3.8.2.8.2.1. rohkem kui 5 g sõiduki tasaosa suunas kumulatiivse ajavahemikuga vähemalt 0,015 sekundit;
- 3.8.2.8.2.2. mitte rohkem kui 8 g sõiduki tagaosa suunas ja mitte kauem kui 0,02 sekundit;
- 3.8.2.8.3. punktile 3.8.2.8.2 vastavat katsetust ei teostata, kui sõiduki esiosa suunas ja sõiduki tagaosa suunas kasutatakse sama hoidesüsteemi või kui on teostatud samaväärne katsetus;
- 3.8.2.8.4. eespool nimetatud katsetuste jaoks kinnitatakse ratastooli hoidesüsteem kas:
- 3.8.2.8.4.1. katseseadmele kinnitatud kinnituskohdade külge, mis vastavad selle sõiduki kinnituskohdade geomeetrialet, mille jaoks hoidesüsteem on ette nähtud, või
- 3.8.2.8.4.2. vastavalt punktile 3.8.2.6.7 paigutatud kinnituskohdadega, mis moodustavad osa selle sõiduki representatiivseksioonist, mille jaoks on hoidesüsteem mõeldud.
- 3.8.2.9. Ratastooli kasutaja hoidesüsteem peab vastama direktiivi 77/541/EMÜ I lisa punktis 2.7.8.4 toodud katsenõuetele või samaväärsetele katsetustele punkti 3.8.2.8.1 kohaste aeglustusväärtuste ja -aegadega. Direktiivi 77/541/EMÜ kohaselt kinnituse saanud turvavaõ loetakse nõuetele vastavaks.
- 3.8.2.10. Punktide 3.8.2.6, 3.8.2.8 või 3.8.2.9 kohased katsetused loetakse läbikukkunuks, kui ei ole täidetud järgmised tingimused:
- 3.8.2.10.1. üheski süsteemi osas ei tohi olla riket ega ükski süsteemi osa ei tohi katsetamise käigus oma kinnitusest või sõiduki küljest lahti tulla;

- 3.8.2.10.2. pärast katsetuste lõpetamist peab olema võimalik ratastooli ja ratastooli kasutajat vabastada;
- 3.8.2.10.3. punkti 3.8.2.8 kohaselt teostatava katsetuse käigus ei tohi ratastool sõiduki pikitasandi suunas liikuda rohkem kui 200 mm;
- 3.8.2.10.4. süsteemi osad ei tohi katsetuse lõppemisel olla deformeerunud sellises ulatuses, et need võivad teravate servade või muude esileulatuvate osade tõttu tekitada vigastusi.
- 3.8.2.11. Kasutusjuhend peab asuma selle läheduses ja olema selgelt nähtav.
- 3.8.3. Alternatiivselt punkti 3.8.1.1 sätetele võib ratastooli paigalduskoha kujundada selliselt, et ratastooli kasutaja ei ole transportimise ajal turvavõõga kinnitatud, kuid kelle ratastool on suunaga sõiduki tagaosa poole vastu tuge või seljatuge, kooskõlas järgmiste sätetega:
- a) üks ratastooli hoidekoha pikisuunalistest külgedest ühtib sõiduki küljega või seinaga;
  - b) ratastooli paigutuskoha ees on ette nähtud sõiduki pikiteljega ristisuunas paiknev tugi või seljatugi;
  - c) tugi või seljatugi on kujundatud nii, et ratastooli rattad või tagakülj toetuvad toele või seljatoele ning välistavad ratastooli ümbermineku;
  - d) ratastooli paigalduskoha ees paikneva istmerea tugi või seljatugi peab iga ratastooli kohta taluma jõudu  $250 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ . Jõud peab mõjuma sõiduki horisontaalpinnas toe või seljatoe keskosas sõiduki esiosa suunas. Jõud peab püsima vähemalt 1,5 sekundit;
  - e) sõiduki küljele või seinalle tuleb paigaldada käsipuu või käepide nii, et ratastoolisõitja saaks sellest hõlpsalt haarata;
  - f) ratastooli paigutuskoha vastasküljele tuleb kinnitada kokkupööratav hoidevarras või samaväärne seade, mis takistaks ratastooli külgsuunas libisemist ja millest ratastoolisõitja saaks hõlpsalt kinni haarata;
  - g) ratastooli paigutuskoha põrand peab olema libisemiskindla kattega;
  - h) ratastooli paigutuskoha lähedal peab olema silt järgmise tekstiga:  
*“See koht on reserveeritud ratastooli kasutajatele. Ratastool paigutada suunaga sõiduki tagaosa poole toe või seljatoe vastu ja rakendada pidurid”*
- 3.9. **Ükseavamiseseadmed**
- 3.9.1. Uste kõrval olevad avamiseseadmed, millele on viidatud punktis 3.6, olenemata sellest, kas need asuvad sees- või väljaspool sõidukit, olla maapinnast või põrandast kuni 1 300 mm kõrgusel.
- 3.10. **Valgustus**
- 3.10.1. Sõiduki sees ja vahetult väljaspool seda peab olema tagatud piisav valgustus, et piiratud liikumisvõimega inimesed saaksid turvaliselt siseneda ja väljuda. Mistahes valgustit, mis võib mõjutada nähtavust juhi jaoks, tohib kasutada ainult seisva sõiduki korral.
- 3.11. **Sätted sisenemist hõlbustavate seadmete kohta**
- 3.11.1. **Üldnõuded**
- 3.11.1.1. Sisenemist hõlbustavate seadmete juhtseadmed peavad olema sellistena selgelt tähistatud. Kui sisenemist hõlbustavad seadmed on väljapööratud või allalastud asendis, peab juhti sellest märgutule abil teavitama.

- 3.11.1.2. Ohutusseadme rikke korral peavad töteseadmed, kaldteed ja kallutussüsteem olema välja lülitatud, välja arvatud juhul, kui neid saab ohutult käsitsi kasutada. Avariijuhtimisseadme tüüp ja asukoht peab olema selgelt tähistatud. Elektrisüsteemi rikke korral peab olema võimalik käitada töteseadmeid ja kaldteid käsitsi.
- 3.11.1.3. Juurdepääs käigu- või avariuksele võib olla sisenemist hõlbustava seadme poolt takistatud, eeldusel et nii sõiduki sees kui sellest väljaspool on täidetud kaks järgmist tingimust:
- sisenemist hõlbustav seade ei blokeeri ukse käepidet või muud ukse avamiseadet,
  - sisenemist hõlbustavat seadet saab avarii korral kergesti teisaldada, et võimaldada juurdepääs uksele.
- 3.11.2. *Kallutussüsteem*
- 3.11.2.1. Kallutussüsteemi kasutamise võimaldamiseks on nõutav vastav lüliti.
- 3.11.2.2. Mistahes juhtseade, mis võimaldab sõiduki kere ühe osa või kogu kere langetamist või tõstmist teepinna suhtes, peab olema selgelt tähistatud ja juhi vahetu järelevalve all.
- 3.11.2.3. Langetus- või tõstmisprotsessi peab olema võimalik peatada ja viivitamatult vastupidiseks muuta nii juhtseadme abil, mis asub juhi käeulatuses, kui juht istub parajasti oma kabiinis, kui ka muude juhtsüsteemide läheduses asuvate kallutussüsteemi rakendamiseks mõeldud juhtseadmete abil.
- 3.11.2.4. Sõidukile paigaldatud kallutussüsteem ei tohi võimaldada:
- suuremat sõidukiirust kui 5 km/h, kui sõiduk on langetatud allapoole normaalset sõiduasendit, või sõiduki tõstmist või langetamist, kui reisijate teenindamiseks mõeldud ukse käsitsemine ei ole mingil põhjusel võimalik.
- 3.11.3. *Töteseadede*
- 3.11.3.1. Üldsätted
- 3.11.3.1.1. Töteseadmete käitsemine peab olema võimalik ainult seisva sõiduki korral. Platvormi tõstmisel või enne langetamist peab automaatselt rakenduma seade, mis takistab ratastooli allaveeremist.
- 3.11.3.1.2. Töteseadme platvormi laius peab olema vähemalt 800 mm ja pikkus vähemalt 1 200 mm ning võimeline töötama 300 kg koormuse korral.
- 3.11.3.2. Täiendavad tehnilised nõuded elektriliselt juhtitavatele töteseadmetele
- 3.11.3.2.1. Juhtimisseade tuleb kujundada nii, et selle vabastamisel pöörduks see automaatselt väljalülitatud asendisse tagasi. Sealjuures peab töteseadme liikumine kohe peatuma ja peab olema võimalik jätkata liikumist mõlemas suunas.
- 3.11.3.2.2. Piirkonnad, mida seadet juhtiv isik ei näe, kus esineb oht, et liikuv töteseadme võib esemeid kaasa haarata või muljuda, peavad olema varustatud ohutusseadmega (näiteks reverseeriv mehhanism).
- 3.11.3.2.3. Ühe sellise ohutusseadme rakendamisel tuleb töteseadme liikumine kohe peatada ja alustada liikumist vastupidises suunas.
- 3.11.3.3. Elektriliselt käitavate töteseadmete käitsemine
- 3.11.3.3.1. Kui töteseadme asub reisijate teenindamiseks mõeldud ukse juures, mis on juhi otseses vaateväljas, võib töteseadet käitseda juhi kohal istuv juht.

- 3.11.3.3.2. Kõigil muudel juhtudel peab vastav juhtimisseade asuma tõsteseadme juures. Juhtimisseadet peab olema võimalik rakendada ja välja lülitada ainult juhi kohal istuva juhi poolt.
- 3.11.3.4. Käsitsi juhitud tõsteseade
- 3.11.3.4.1. Tõsteseade peab olema konstrueeritud nii, et seda saab käsitseda tõsteseadme lähedal asuvate juhtseadmete abil.
- 3.11.3.4.2. Tõsteseade peab olema konstrueeritud nii, et selle juhtimiseks ei kulu liigselt jõudu.
- 3.11.4. *Kaldtee*
- 3.11.4.1. Üldsätted
- 3.11.4.1.1. Kaldtee kasutamine peab olema võimalik ainult seisva sõiduki korral.
- 3.11.4.1.2. Välisservad peavad olema vähemalt 2,5 mm raadiusega ümardatud. Välisnurkade ümardusraadius peab olema vähemalt 5 mm.
- 3.11.4.1.3. Kaldtee laius peab olema vähemalt 800 mm. Kaldtee kalle ei tohi ületada 12 %, kui see on välja nihutatud või välja pööratud 150 mm kõrgusele äärekivile. Selle tingimuse tagamiseks võib kasutada kallutusüsteemi.
- 3.11.4.1.4. Kaldtee, mis kasutusvalmis seisundis on pikem kui 1 200 mm peab olema varustatud seadmega, mis takistab ratastooli külgsuunalist mahaveeremist.
- 3.11.4.1.5. Kaldtee kasutamine peab olema ohutu koormusel 300 kg.
- 3.11.4.2. Juhtimisviisid
- 3.11.4.2.1. Kaldtee välja- ja sissenihutamine võib toimuda kas käsitsi või elektrilise juhtimisseadme abil.
- 3.11.4.3. Täiendavad tehnilised nõuded elektriliselt juhitud kaldteedele
- 3.11.4.3.1. Kaldtee sisse- ja väljanihutamisest tuleb teavitada kollaste vilkurite ja helisignaali abil; kaldtee välisserval peavad olema selgesti nähtavad tagasipeegeldavad punased ja valged hoiatusmärgistused.
- 3.11.4.3.2. Kaldtee horisontaalsuunaline liikumine peab olema kaitstud ohutusseadmega.
- 3.11.4.3.3. Kui üks neist ohutusseadmetest rakendatakse, peab kaldtee liikumine kohe peatuma.
- 3.11.4.3.4. Kaldtee horisontaalne liikumine peab peatuma, kui seda koormatakse massiga 15 kg.
- 3.11.4.4. Elektriliselt juhitud kaldteede käsitsemine
- 3.11.4.4.1. Kui kaldtee asub reisijate teenindamiseks mõeldud ukse juures, mis on juhi otseses vaateväljas, võib kaldtee seadme tööle rakendada juhi kohal istuva juhi poolt.
- 3.11.4.4.2. Kõigil muudel juhtudel peab juhtimisseade asuma kaldtee juures. Juhtimisseadet peab olema võimalik rakendada ja välja lülitada ainult juhi kohal istuva juhi poolt.
- 3.11.4.5. Käsitsi juhitud kaldteede käsitsemine
- 3.11.4.5.1. Kaldtee peab olema konstrueeritud nii, et selle juhtimiseks ei kulu liigselt jõudu.
-



## VIII LISA

## ERINÕUDED KAHEKORRUSELISTELE SÕIDUKITELE

Käesolev lisa sisaldab erinõudeid kahekorruseliste sõidukitele, kui need I lisa põhinõuetest erinevad. Allpool toodud punktid või alapunktid asendavad I lisa vastavate numbritega punkte või alapunkte. Kui allpool ei ole teisiti märgitud, kohaldatakse kõiki muid I lisa nõudeid ka kahekorruseliste sõidukitele. Allpool toodud punktide numeratsioon vastab I lisa numeratsioonile.

7.4.2.1. Kõigile ülemise korruse reisisaistmetele tuleb asetada koormused Q (nagu on määratletud direktiivi 97/27/EÜ I lisa punktis 7.4.3.3.1). Kui sõiduk on ette nähtud kasutamiseks mitteistuva meeskonnaliikmaga, paigutatakse meeskonnaliiget esindav mass 75 kg ülemise korruse käiguteele 875 mm kõrgusele. Pagasiruumid ei tohi sisaldada pagasit.

7.5.5. Tulekustutid ja esmaabikomplektid

7.5.5.1. Tuleb ette näha ruum kahe tulekustuti paigutamiseks, millest üks on juhiistme lähedal ja teine ülemisel korrusel. Selle ruumi suurus peab olema vähemalt 15 dm<sup>3</sup>.

7.6. Väljapääsud

7.6.1. Väljapääsude arv

7.6.1.1. Iga kahekorruselise sõiduki alumisel korrusel peab olema kaks väljapääsu (vt ka punkt 7.6.2.2). Minimaalne reisirijate teenindamiseks mõeldud uste arv on:

Sõitjate arv	Reisirijate teenindamiseks mõeldud uste arv kahekorruselistel sõidukitel		
	I ja A klass	II klass	III ja B klass
9–45	1	1	1
46–70	2	1	1
71–100	2	2	1
> 100	4	3	1

7.6.1.4. Avariiväljapääsude minimaalne arv peab vastama allpool toodud väljapääsude koguarvule, kusjuures väljapääsude arv määratakse eraldi iga korruse ja eraldatud ruumi kohta. Tualettruume ja kööke ei arvestata avariiväljapääsude arvu määramisel eraldi ruumidena. Avariiluuke võib avariiväljapääsudeks lugeda ainult eelpoolnimetatud avariiväljapääsude arvu piires:

Reisirijate ja meeskonnaliikmete arv ruumi kohta, mis on iga ruumi või korruse kohta arvestatud	Avariiväljapääsude minimaalne koguarv
1–8	2
9–16	3
17–30	4
31–45	5
46–60	6
61–75	7
76–90	8
91–110	9
111–130	10
> 130	11

- 7.6.1.11. II ja III klassi sõidukitel peab lisaks avariistele ja avariikendele ülemise korruse lakke olema paigaldatud avariiluugid. Avariiluuke võib paigaldada ka I klassi sõidukitele. Sel juhul peab avariiluukide minimaalne arv olema:

Reisijate koguarv ülemisel korrusel ( $A_n$ )	Avariiluukide arvkuini
50	1
üle 50	2

- 7.6.1.12. Iga ühendustreppi arvestatakse ülemise korruse väljapääsuna.
- 7.6.1.13. Kõik alumisel korrusel olevad isikud peavad saama avariikorrast sõidukist lahkuda ilma ülemisele korrusele minemata.
- 7.6.1.14. Ülemise korruse käigutee peab olema ühe või mitme ühendustrepi abil ühendatud reisijate teenindamiseks mõeldud ukse juurdepääsuteega või alumise korruse käiguteega mitte rohkem kui 3 m kaugusel reisijate teenindamiseks mõeldud uksest.
- a) I ja II klassi sõidukitel peab olema kaks treppi või vähemalt üks trepp ja üks pooltrepp, kui ülemisel korrusel veetakse rohkem kui 50 reisijat.
- b) III klassi sõidukitel peab olema kaks treppi või vähemalt üks trepp ja üks pooltrepp, kui ülemisel korrusel veetakse rohkem kui 30 reisijat.

#### 7.6.2. Väljapääsude paigutus

- 7.6.2.2. Punktis 7.6.1.1 nimetatud ustest kaks peavad asuma üksteisest nii kaugel, et nende keskpunkte läbivate risttasandite vahemaa oleks vähemalt 25 % sõiduki kogupikkusest või 40 % alumise korruse reisijateruumi kogupikkusest. Seda nõuet ei kohaldata, kui ukseid on sõiduki erinevatel külgedel. Kui üks neist ustest on topehtuks, tuleb mõõta üksteisest kõige kaugemal asuvate uste vahelist kaugust.
- 7.6.2.3. Väljapääsud tuleb mõlemal korrusel paigutada nii, et nende arv sõiduki mõlemal küljel on enam-vähem võrdne.
- 7.6.2.4. Igal ülemisel korrusel peab vähemalt üks avariiväljapääs peab olema sõiduki tagaküljel või esiküljel.

#### 7.6.4. Tehnilised nõuded kõigile reisijate teenindamiseks mõeldud ustele

- 7.6.4.6. Ebapiisava otsenähtavuse korral peavad olema paigaldatud optilised või muud seadmed, mille abil juht võib oma kohalt kindlaks teha, kas mõni sõitja asub väljaspool sõidukit mõne mitte automaatselt avaneva külgmise reisijate teenindamiseks mõeldud ukse vahetus läheduses. I klassi sõidukite korral kehtib see nõue ka seespool reisijate teenindamiseks mõeldud ukse oleva ruumi ja iga ülemisele korrusele mineva ühendustrepi vahetu läheduse kohta.

#### 7.6.7. Tehnilised nõuded avariistele

- 7.6.7.3. Kõik juhtimisseadmed või mehhanismid alumisel korrusel olevate avariistade väljastpoolt avamiseks peavad olema maapinnast 1 000 kuni 1 500 mm kõrgusel ja uksest mitte kaugemal kui 500 mm. I, II ja III klassi sõidukitel peavad kõik juhtimisseadmed või mehhanismid avariistade avamiseks seestpoolt olema põrandapinnast või seadmele lähima astme pinnast 1 000 kuni 1 500 mm kõrgusel ja uksest mitte kaugemal kui 500 mm. See ei kehti juhi piirkonnas olevate seadmete korral.

## 7.7.5. Käiguteed (vt joonis 1)

- 7.7.5.1. Sõiduki käiguteed peab olema paigutatud ja ehitatud nii, et see võimaldaks kahest järgmiste mõõtmetega samateljelisest silindrist ja nende vahel paiknevast tagurpidi pööratud tüvipüramiidist koosneva katsekeha takistamatut läbijuhtimist:

(mm)

Ülemine/ alumine korrus:	I klass (*)		II klass (*)		III klass (*)	
	UD	LD	UD	LD	UD	LD
Alumise silindri läbimõõt	450	450	350	350	300	300
Alumise silindri kõrgus	900	1 020 (900/990)	900	1 020 (900/990)	900	1 020 (900/990)
Ülemise silindri läbimõõt	550	550	550	550	450	450
Ülemise silindri kõrgus	500	500	500	500	500	500
Kogukõrgus	1 680	1 800 (1 680/1 770)	1 680	1 800 (1 680/1 770)	1 680	1 800 (1 680/1 770)

(\*) Sulgudes toodud mõõtmised kehtivad ainult alumise korruse kõige tagumise osa ja esitelje lähedal oleva osa korral (vt punkt 7.7.5.10)

Katsekeha võib puudutada ja kõrvale nihutada seisvatele sõitjatele mõeldud haarderihmasid, kui need on paigaldatud. Ülemise silindri läbimõõtu võib ülas osas vähendada kuni 300 mm, kui on ette nähtud kaldkant, mille kalle ei ületa 30 kraadi horisontaalpinna suhtes (joonis 1).

- 7.7.5.3. Liigendbussides või reisibussides peab olema võimalik viia punktis 7.7.5.1 kirjeldatud katsekeha takistamatult läbi liigendosa igal korral, kus sõiduki kaks osa võimaldavad reisijate läbipääsu. Selle sõidukiosa pehme vooderduse mistahes osa, kaasa arvatud lõõtsa osad, ei tohi ulatuda käiguteele.

- 7.7.5.10. Punktis 7.7.5.1 kirjeldatud katsekeha kogukõrgust võib vähendada:

- 1 800 millimeetrilt 1 680 millimeetrini alumise korruse käigutee igas osas tagapool vertikaalset risttasandit, mis on tagatelje (mitme tagateljega sõidukite korral neist kõige eesmise tagatelje) keskjoonest 1 500 mm eespool,
- esiteljest eespool asuva reisijate teenindamiseks mõeldud ukse korral 1 800 millimeetrilt 1 770 millimeetrini igal pool käiguteel esitelje keskjoonest 800 mm ees- ja tagapool asuva kahe vertikaalse risttasandi vahel.

## 7.7.7. Astmed

- 7.7.7.1. Maksimaalselt 850 mm alumisel korral oleva avariukse ja 1 500 mm ülemisel korral oleva avariukse korral.

## 7.7.8.6. Istekohtade kohal oleva vaba ruumi kõrgus

- 7.7.8.6.1. Iga istekohta kohal peab olema vähemalt 900 mm vaba ruumi, mõõdetuna kokkusurumata istmepolstri kõige kõrgemast punktist. Vaba ruum peab olema kogu istme ja juurdekuuluva jalgaderuumi vertikaalprojektsiooni ulatuses. Ülemisel korral võib selle vaba ruumi kõrgust vähendada kuni 850 millimeetrini.

## 7.7.13 Ühendustrepp (vt III lisa, joonis 1)

- 7.7.12.1. Mistahes ühendustrepi minimaalne laius peab olema selline, mis võimaldaks ühekordsest uksest läbipääsemise katsekeha, nagu on kirjeldatud III lisa punktis 1, takistamatult läbi juhtida. Katsekeha peab olema võimalik nihutada alumise korruse käiguteel treppi kasutava isiku tõenäolises liikumissuunas kuni viimase astmeni.

- 7.7.12.2. Ühendustrepid peavad olema kujundatud nii, et edasisuunas sõitva sõiduki tugeva pidurdamise korral ei tekiks reisija allakukkumise ohtu.

See nõue loetakse täidetuks, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:

- 7.7.12.2.1. trepi mitte üheski osas ei ole astmed ettepoole laskuvad;
- 7.7.12.2.2. trepp on varustatud käsipuude või muude sarnaste seadmetega;
- 7.7.12.2.3. trepi ülaosas on automaatne seade, mis takistab trepi kasutamist liikuva sõiduki korral; see seade peab olema avarii korral kergesti avatav.
- 7.7.12.3. Punkti 7.7.5.1 kohase silindri abil tuleb kontrollida, et käiguteedelt (ülemisel ja alumisel korrusel) trepile on olemas piisav juurdepääsuvõimalus.

#### 7.11. *Käsipuud ja käepidemed*

##### 7.11.5. Ühendustreppide käsipuud ja käepidemed

- 7.11.5.1. Kõigil ühendustreppidel peavad kummalgi küljel olema sobivad käsipuud või käepidemed. Need peavad olema iga astme servast mõõdetuna kõrgusevahemikus 800 mm kuni 1 100 mm.
- 7.11.5.2. Käsipuud ja/või käepidemed tuleb paigaldada nii, et ülemisel või alumisel korrusel ühendustrepi kõrval või mistahes järgmisel astmel seisva reisija jaoks oleks olemas koht haaramiseks. Sellised haaramiseks mõeldud kohad peavad olema paigutatud vertikaalselt 800 kuni 1 100 mm kõrgusel alumise korruse või iga astme kohal, ja:
- 7.11.5.2.1. sobivas asendis alumisel korrusel seisva isiku suhtes, esimese astme välisservast mitte rohkem kui 400 mm seespool, ja
- 7.11.5.2.2. sobivas asendis vastava astme suhtes, mitte ulatudes väljapoole selle astme välimisest servast ja mitte rohkem kui 600 mm sellest samas servast seespool.

##### 7.14. *Barjäär trepisüvendite ja kaitsmata istmete juures*

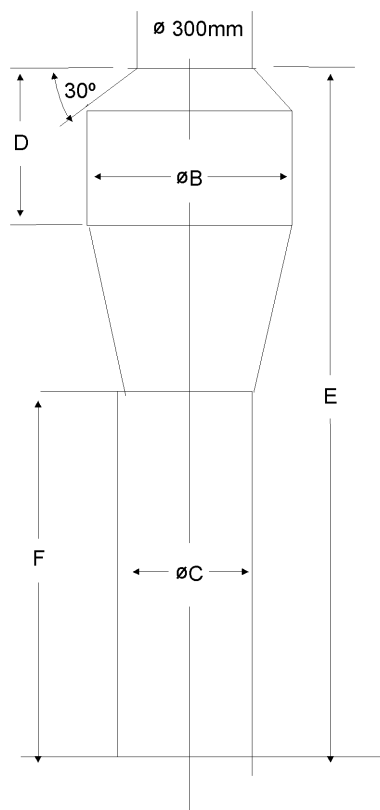
- 7.14.2. Kahekordse sõiduki ülemise korruse trepisüvend peab olema kaitstud tarana konstrueeritud barjääriga, mis on põrandast mõõdetuna vähemalt 800 mm kõrge. Barjääri alumine serv ei tohi olla põrandast rohkem kui 100 mm kõrgusel.
- 7.14.3. Ülemise korruse eesmistest istmetest ees olev tuuleklaas peab olema varustatud polsterdatud barjääriga. Selle seadme ülaseriv peab olema vertikaalne ja põrandast, millele toetuvad sõitja jalad, kõrgusevahemikus 800 mm kuni 900 mm.
- 7.14.4. Trepi kõigi astmete esipind peab olema kinnine.

Liide

Joonis 1

**Käiguteed**

(vt VIII lisa punkt 7.7.5)



	B (mm)	C (mm)	D (mm)	E (mm) <sup>(1)</sup>	F (mm) <sup>(1)</sup>
I klass	550	450	500	1 800 (1 680/1 770)	1 020 (900/990)
II klass	550	350	500	1 800 (1 680/1 770)	1 020 (900/990)
III klass	450	300 (220 külgsuunas nihutatavate istmete korral)	500	1 800 (1 680/1 770)	1 020 (900/990)

<sup>(1)</sup> Sulgudes toodud mõõtmed kehtivad ainult ülemise korruse ja/või alumise korruse kõige tagumise osa ja/või alumise korruse esitelje lähedal oleva osa korral (vt punkt 7.7.5.10).

## IX LISA

**EÜ TÜÜBIKINNITUS ERALDI SEADMESTIKULE JA SÕIDUKI EÜ TÜÜBIKINNITUS SÕIDUKILE, MILLE KERELE ON JUBA ERALDI SEADMESTIKUNA TÜÜBIKINNITUS ANTUD****1. EÜ tüüvikinnitus eraldi seadmestikule**

- 1.1. Selleks et sõiduki kerele kui eraldi seadmestikule antaks tüüvikinnitus lähtuvalt käesolevast direktiivist, peab tootja tüüvikinnitust andvale ametkonnale rahuldavalt näitama, et tootja poolt esitatud tingimused on täidetud. Käesoleva direktiivi ülejäänud tingimuste täitmine ja selle näitamine toimub kooskõlas punktiga 2.
- 1.2. Tüüvikinnitust võib anda tingimusel, et valmis sõiduk vastab teatavatele kindlatele nõuetele (näiteks sobiva šassii karakteristikud, kasutuspiirangud või piirangud paigaldamise osas); need tingimused märgitakse tüüvikinnitustunnistusele.
- 1.3. Kõik sellised tingimused tuleb sõidukikere ostjale või sõiduki järgmise tootmisetapi teostajale teatavaks teha.

**2. EÜ tüüvikinnitus sõidukile, millele on paigaldatud kere, mis on juba eraldi seadmestikuna tüüvikinnituse saanud**

- 2.1. Kui selle sõiduki tootja, mille kerele on juba eraldi seadmestikuna EÜ tüüvikinnitus antud, taotleb käesoleva direktiivi kohaselt tüüvikinnitust, peab tootja tüüvikinnitust andvale ametkonnale rahuldaval viisil tõestama, et täidetud on käesoleva direktiivi nõuded, millele vastavus ei olnud juba lähtuvalt punktist 1 tagatud ja näidatud, võttes seejuures arvesse mittetäieliku sõiduki varasemaid tüüvikinnitusi.
  - 2.2. Kooskõlas punktiga 1.2 sätestatud tingimused peavad olema täidetud.
-