

## KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 678/2011,

14. juuli 2011,

millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)) II lisa ja muudetakse direktiivi IV, IX ja XI lisa

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON

arvu. Seepärast on oluline täpsustada, milliseid sõiduki tehnilisi omadusi tuleb võtta aluseks uue sõidukitüübi kindlaksmääramisel.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv),<sup>(1)</sup> eriti selle artikli 39 lõikeid 2 ja 3,

- (4) Kooskõlas komisjoni teatistes õiguskeskkonna lihtsustamise ja parandamise tegevuskava kohta<sup>(2)</sup> ning halduskoormuse vähendamist Euroopa Liidus käsitleva tegevuskava kohta<sup>(3)</sup> esitatud põhimõtetega, on asjakohane vaadata läbi sõidukitüüpide variantide ja versioonide määratlemiseks kasutatavad kriteeriumid, et vähendada sõidukitootjate halduskoormust. Lisaks muutuks tüübikinnituse protsess liikmesriikide pädevate asutuste jaoks läbipaistvamaks.

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiiviga 2007/46/EÜ kehtestatakse ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid kõikidele uutele sõidukitele, süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele. Eelkõige hõlmab see sõidukite spetsiifilisi määratlusi, mis on vajalikud Euroopa tüübikinnitussüsteemi nõuetekohaseks toimimiseks.
- (2) Direktiivi 2007/46/EÜ üks eemärk on laiendada Euroopa sõiduki tüübikinnitussüsteemi kõikidele sõidukite kategooriatele. Direktiivi 2007/46/EÜ II lisa, mis sisaldab asjakohaseid spetsiifilisi määratlusi, tuleb muuta, et võtta arvesse tehnika arengut. Seetõttu on vaja muuta olemasolevaid määratlusi või luua uued määratlused.
- (3) Kogemused on näidanud, et praegused kriteeriumid, mille põhjal määratakse kindlaks, kas uut sõidukimudelit tuleb pidada uut tüüpi sõidukiks, on liiga ebamäärased. Õiguskindluse puudumine võib pidurdada uusi sõidukitüüpe käsitlevates ELi õigusaktides sätestatud uute nõuete rakendamist. Lisaks on kogemused näidanud, et väikeseriaid käsitlevatest ELi õigusaktidest on võimalik kõrvale hoida, kui jagada sõidukitüüp mitme eri tüübikinnituse alla kuuluvatesse alatüüpidesse. Sellest tulenevalt võib väikeseriaid käsitleva korra kohaselt Euroopa Liidus kasutusele võetavate uute sõidukite arv ületada lubatud

- (5) Võttes arvesse autotööstuse jätkuvat globaliseerumist, on sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi (WP.29) töö üha suurema tähtsusega. Selleks et järgida CARS 21 kõrgetasemelise töörihma soovitusi inkorporeerida Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (ÜRO EMK) eeskirjad ELi õigusesse või isegi asendada ELi direktiivid ja määrused ÜRO EMK eeskirjadega ning inkorporeerida ELi õigusesse ka üldised tehnilised normid, tuleb tagada Euroopa Liidu õigusaktide vastavus ÜRO EMK eeskirjadele.
- (6) Sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi raames toimuva ühtlustamistegevuse puhul on oluline võtta arvesse hiljutist arengut, mida on kirjeldatud resolutsioonis nr R.E. 3 mootorsõidukite ja haagiste klassifitseerimise ja määratlemise kohta vastavalt ÜRO EMK kokkuleppele, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (1958. aasta muudetud kokkulepe) ning erietsust S.R. 1, mis käsitleb sõidukite kategooria, massi ja mõõtude ühtset määratlemist vastavalt ÜRO EMK kokkuleppele, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist (paralleelne ehk 1998. aasta kokkulepe). Euroopa tüübikinnitussüsteemi nõuetekohase toimimise tagamiseks peab seda arengut raamdirektiivis arvesse võtma. Seetõttu on vaja kehtestada uued kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas sõidukitüüp kuulub M- või N-kategooriasse.

<sup>(1)</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

<sup>(2)</sup> KOM(2002) 278 (lõplik).

<sup>(3)</sup> KOM(2007) 23 (lõplik).

- (7) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 443/2009 (millega kehtestatakse uute sõiduautoode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse tehnikliku lähenemisviisi raames) <sup>(1)</sup> artiklile 8, peavad liikmesriigid registreerima muu hulgas andmed iga nende territooriumil registreeritud uue sõiduauto tüübi, variandi ja versiooni kohta ning nende süsinikdioksiidi eriheidete kohta. Vaja on täpsustada kriteeriumid, mille alusel tunnistatakse väikesõiduk  $M_1$  või  $N_1$  kategooria sõidukiks. Need kriteeriumid peavad olema objektiivsed ning olema suunisteks nii autotootjatele kui ka tüübikinnitus- ja registreerimisasutustele. Vastavalt määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõikele 4, tuleb kindlaks teha süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamist võimaldavate uuenduslike tehnoloogiate olemasolu. Selle saavutamiseks peaks tootja andma sõidukile koodi, mille puhul iga tüüp/variant/versioon vastaks ainulaadsele uuenduslike tehnoloogiate kogumile. Uuenduslikke tehnoloogiaid oleks seega võimalik identifitseerida lähtudes tüübi/variandi/versiooni määratlusest. Seetõttu on asjakohane lisada vastav kirje direktiivi 2007/46/EÜ II lisasse.
- (8) Selleks et lihtsustada uute sõidukite registreerimist liikmesriigis peab vastavustunnistusel olema märgitud sõiduki keretüüp; ühtsete koodide kasutamine iga keretüübi puhul peaks registreerimist veelgi lihtsustama. Andmetötluse automatiseerimiseks tuleb koostada keretüüpide asjakohaste koodide loetelu.
- (9) Kuna ebastandardsete veoste transportimiseks projekteeritud haagised ei vasta direktiivi 2007/46/EÜ IV lisa loetletud õigustloovate aktide kõikidele sätetele, mis peavad olema täidetud Euroopa tüübikinnituse saamiseks, tuleks kõnealuste haagiste tehnilisi omadusi arvesse võttes, liigitada need eriotstarbeliste sõidukite kategooriasse. Selleks et teha võimalikuks selliste vedukite tüübikinnituse väljastamine Euroopa tasandil, tuleks kehtestada lihtsustatud eeskirjad. Seega tuleb direktiivi 2007/46/EÜ XI lisale lisada uus liide.
- (10) Selleks et rahuldada nõudlust uute lahenduste järele kaupade veol, töötatakse praegu välja uusi tehnilisi lahendusi. Seega tuleb lisada raamseadusesse uued mõisted, et hiljem oleks võimalik sätestada vajalikud tehnilised eeskirjad direktiivi 2007/46/EÜ IV või XI lisa loetletud asjakohastes õigustloovates aktides. Tähtis on selgitada, et enne tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide muutmist kõnealusel eesmärgil, ei ole võimalik sellistele sõidukitele tüübikinnitust anda.
- (11) Komisjoni 9. märtsi 2010 direktiivi 2010/19/EL (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitseüsteemide valdkonnas) <sup>(2)</sup> vastuvõtmisel tekkis viga, sest selle direktiiviga muudeti ka direktiivi 2007/46/EÜ IV ja XI lisa. Need lisad olid eelnevalt asendatud komisjoni 7. oktoobri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1060/2008, millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IV, VI, VII, XI ja XV lisa, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tunnustamise kohta (raamdirektiiv) <sup>(3)</sup>. Õiguskindluse tagamiseks peavad kõik nende lisade osalised muudatused olema edaspidi kehtestatud määrusega. Kuna komisjoni 14. juuli 2011. aasta otsusega 2011/415/EL, millega parandatakse komisjoni direktiivi 2010/19/EL (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitseüsteemide valdkonnas) direktiivi 2007/46/EÜ <sup>(4)</sup> lisade muutmise osas) kustutati direktiivi 2010/19/EL artikkel 2, tuleb vea parandamiseks varem selles artiklis sätestatud muudatused kehtestada käesoleva määrusega.
- (12) Tüübikinnitussüsteemi nõuetekohase toimimise seisukohast on asjakohane ajakohastada direktiivi 2007/46/EÜ lisasid, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.
- (13) Samuti tuleb ajakohastada direktiivi 2007/46/EÜ lisasid, et sätestada tehnilised nõuded eriotstarbelistele sõidukitele tüübikinnituse andmiseks.
- (14) Kuna kõnealused lisad on piisavalt üksikasjalikud ega vaja liikmesriikide ülevõtmismeetmeid, tuleb direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõike 8 kohaselt direktiivi II lisa asendada ning IV, IX ja XI lisa muuta vastavalt käesolevale määrusele.
- (15) Seega tuleb II lisa asendada ning IV, IX ja XI lisa vastavalt muuta.

<sup>(1)</sup> ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

<sup>(2)</sup> ELT L 72, 20.3.2010, p. 17.

<sup>(3)</sup> ELT L 292, 31.10.2008, lk 1.

<sup>(4)</sup> Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 76.

(16) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1*

Direktiivi 2007/46/EÜ muudetakse järgmiselt:

- 1) II lisa asendatakse käesoleva määruse I lisaga;
- 2) IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale;
- 3) IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale;
- 4) XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.

*Artikkel 2*

Käesoleva määrusega ei tunnistata kehtetuks ühtegi enne 29. oktoobrit 2012 välja antud tüübikinnitusi ega takistata selliste tüübikinnitusite laiendamist.

*Artikkel 3*

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

Seda kohaldatakse uute sõidukitüüpide suhtes, millele antakse tüübikinnitus 29. oktoobril 2012 või hiljem.

II lisas ning IV lisa punktides 1 ja 2 sätestatud nõudeid kohaldatakse alates 9. aprillist 2011.

2. Erandina lõike 1 teisest taandest võivad tootjad kohaldada käesoleva määruse kõiki sätteid alates 4. augustist 2011.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. juuli 2011

*Komisjoni nimel*  
*president*  
José Manuel BARROSO

## I LISA

## „II LISA

**ÜLDMÕISTED, SÕIDUKITE KLASSIFITSEERIMISE KRITERIUMID, SÕIDUKI- JA KERETÜÜBID**

## SISSEJUHATAV OSA

**Üldmõisted ja üldsätted****1. Mõisted**

- 1.1. „Istekoht” – koht, kuhu mahub istuma üks isik, kelle laius on vähemalt sama,
  - a) kui mannekeenil, mis vastab 50. protsendile meestest (juhi puhul);
  - b) kui mannekeenil, mis vastab 5. protsendile täiskasvanud naistest (kõikidel muudel juhtudel).
- 1.2. „Iste” – ühele isikule ette nähtud tervikkonstruksioon koos istmekattega, mis võib, aga ei tarvitse olla sõiduki kerega lahutamatu ühendatud.
  - 1.2.1. Iste mõiste hõlmab nii üksikist kui ka pinkist.
  - 1.2.2. Mõiste hõlmab ka klappist ja eemaldatavat istet.
- 1.3. „Kaubaad” – kõik esemed, mida võib paigutada ühest kohast teise.

Kauba mõiste hõlmab pakendamata tooteid, tööstuskaupu, vedelikke, elusloomi, põllukultuure ja jagamatut lasti.
- 1.4. „Täismass” – suurim tehniliselt lubatud täismass vastavalt I lisa punktile 2.8.

**2. Üldsätted**

- 2.1. Istekohtade arv
  - 2.1.1. Istekohtade arvu käsitlevaid nõudeid kohaldatakse ainult istmete suhtes, mis on ettenähtud kasutamiseks tänavasõidul.
  - 2.1.2. Nõudeid ei kohaldata istmete suhtes, mis on ettenähtud kasutamiseks paigalseisvas sõidukis, ning mis on kasutajatele selgelt tähistatud kas piktogrammi või asjakohase tekstiga sildiga.
  - 2.1.3. Istekohtade arvu kindlaksmääramisel lähtutakse järgmistest nõuetest:
    - a) iga üksikiste on üks istekoht;
    - b) pinkistme puhul on istmepolstri tasandil iga vähemalt 400 mm laiune pind üks istekoht.

Käesolevad tingimused ei piira tootja õigust lähtuda punktis 1.1 osutatud üldsätetest.
    - c) punktis b osutatud pinda ei arvestata ühe istekohana, kui
      - i) pinkiste sisaldab osi, mis ei võimalda paigutada mannekeeni istuma tavapärasesse asendisse (fikseeritud konsool, polsterdamata ala või istumispinda katkestav siseliist);
      - ii) vahetult eeldatava istekoha ees asuva põhjapaneeli kuju (näiteks tunnel) ei võimalda paigutada mannekeeni istuma tavapärasesse asendisse.
  - 2.1.4. Sõidukite puhul, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2001. aasta direktiivi 2001/85/EÜ (mis käsitleb reisijateveoks mõeldud sõidukite, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta, erieeskirju ning direktiivide 70/156/EMÜ ja 97/27/EÜ muutmist) <sup>(1)</sup> kohaldamisalasse, lähtutakse punkti 2.1.3 alapunktis b osutatud mõõtude puhul eri klassidesse kuuluvates sõidukites ühe isiku jaoks ettenähtud minimaalset pinnast.

(1) EÜT L 42, 13.2.2002, lk 1.

- 2.1.5. Kui sõidukis on eemaldatavate istmete istmekinnitused, võetakse eemaldatavaid istmeid arvesse istekohtade arvu kindlaksmääramisel.
- 2.1.6. Kasutajaga ratastoolile ettenähtud ala on üks istekoht.
- 2.1.6.1. Käesolev säte ei piira direktiivi 2001/85/EÜ VII lisa punktides 3.6.1 ja 3.7 sätestatud nõuete kohaldamist.
- 2.2. Täismass
- 2.2.1. Poolhaagise veoks ettenähtud veduki kategooria kindlaksmääramisel võetakse arvesse täismassi, mis hõlmab ka poolhaagiselt sadulhaakeseadisele ülekantavat maksimaalset tugikoormust.
- 2.2.2. Kesktelgahaagise või jäiga haakeseadmega haagise vedamiseks ettenähtud mootorsõiduki kategooria kindlaksmääramisel võetakse arvesse täismassi, mis hõlmab ka ühendamisel vedukile ülekantavat maksimaalset tugikoormust.
- 2.2.3. Poolhaagise, kesktelgahaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral võetakse kategooria kindlaksmääramisel arvesse täismassi, mis vastab telje või teljerühma kaudu maapinnale ülekantavale maksimaalsele tugikoormusele, kui haagis on ühendatud vedukiga.
- 2.2.4. Eeliku kategooria kindlaksmääramisel võetakse arvesse täismassi, mis hõlmab ka poolhaagiselt sadulhaakeseadisele ülekantavat maksimaalset tugikoormust.
- 2.3. Erivarustus
- 2.3.1. Püsivalt paigaldatud seadmete ja aparatuuriga sõidukid kuuluvad N või O kategooriasse.
- 2.4. Ühik
- 2.4.1. Kui ei ole sätestatud teisiti, vastavad kõik mõõtühikud ja nende sümboolid nõukogu direktiivile 80/181/EMÜ (!).
3. **Sõiduki kategooria kindlaksmääramine**
- 3.1. Sõidukitüübi liigitamise eest eriotstarbeliste sõidukite kategooriasse vastutab tootja.
- Selleks peab sõiduk vastama kõikidele käesolevas lisas kirjeldatud asjakohastele kriteeriumidele.
- 3.2. Tüübikinnitusasutus võib nõuda tootjalt asjakohast lisateavet, mis kinnitaks, et sõidukitüüp tuleb liigitada eriotstarbeliste sõidukite kategooriasse (kood SG).

#### A OSA

##### Sõidukikategooria kindlaksmääramise kriteeriumid

###### 1. Sõidukikategooriad

Euroopa või riikliku tüübikinnituse andmisel ning üksiksõiduki kinnituse andmisel määratakse kindlaks sõidukikategooria järgmise liigituse kohaselt:

(Kinnitus antakse ainult punktides 1.1.1–1.1.3, 1.2.1–1.2.3 ja 1.3.1–1.3.4. osutatud kategooriatesse kuuluvatele sõidukitele.)

1.1. M-kategooria: peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid.

1.1.1. M<sub>1</sub>-kategooria: M-kategooria sõidukid, millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta.

M<sub>1</sub>-kategooriasse kuuluvates sõidukites ei ole ruumi seisukohtade jaoks.

Istekohtade arv võib piirduda ühe istekohaga (juhiiste).

(!) EÜT L 39, 15.2.1980, lk 40.

- 1.1.2. M<sub>2</sub>-kategooria: M-kategooria sõidukid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta ning mille täismass on kuni 5 tonni.
- M<sub>2</sub>-kategooriasse kuuluvates sõidukites võib lisaks istekohtadele olla ruumi ka seisukohtade jaoks.
- 1.1.3. M<sub>3</sub>-kategooria: M-kategooria sõidukid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta ning mille täismass on üle 5 tonni.
- M<sub>3</sub>-kategooriasse kuuluvates sõidukites võib olla ruumi seisukohtade jaoks.
- 1.2. N-kategooria: peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid.
- 1.2.1. N<sub>1</sub>-kategooria: N-kategooria sõidukid, mille täismass on kuni 3,5 tonni.
- 1.2.2. N<sub>2</sub>-kategooria: N-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid alla 12 tonni.
- 1.2.3. N<sub>3</sub>-kategooria: N-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 12 tonni.
- 1.3. O-kategooria: Kaupade või reisijate veoks (sh reisijate majutamiseks) projekteeritud ja valmistatud haagised.
- 1.3.1. O<sub>1</sub>-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on kuni 0,75 tonni.
- 1.3.2. O<sub>2</sub>-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 0,75 tonni, kuid alla 3,5 tonni.
- 1.3.3. O<sub>3</sub>-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid alla 10 tonni.
- 1.3.4. O<sub>4</sub>-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 10 tonni.

## 2. Sõidukite alamkategooriad

### 2.1. Maastikusõidukid

„Maastikusõiduk” – M- või N-kategooriasse kuuluv sõiduk, millel on tehnilised eriomadused, mis võimaldavad selle kasutamist väljaspool tavapärasest teedevõrku.

Selliste sõidukite puhul lisatakse kategooriat tähistavale tähele ja numbrile täht „G”.

Kriteeriumid sõidukite liigitamiseks maastikusõidukite alamkategooriasse on sätestatud käesoleva lisa A osa punktis 4.

### 2.2. Eriotstarbelised sõidukid

#### 2.2.1. „Eriotstarbeline sõiduk” – M-, N- või O-kategooriasse kuuluv sõiduk, millel on tehnilised eriomadused funktsiooni täitmiseks, milleks on vaja spetsiaalseid kohandusi ja/või seadmeid.

Mittekomplektsete sõidukite (mille puhul nähakse ette nende kuulumine eriotstarbeliste sõidukite alamkategooriasse) kategooriat tähistavale tähele ja numbrile lisatakse täht „S”.

Eri tüüpi eriotstarbelised sõidukid on määratletud ja loetletud punktis 5.

### 2.3. Eriotstarbelised maastikusõidukid

#### 2.3.1. „Eriotstarbeline sõiduk” – M- või N-kategooriasse kuuluv sõiduk, millel on punktides 2.1 ja 2.2 osutatud tehnilised eriomadused.

Selliste sõidukite puhul lisatakse kategooriat tähistavale tähele ja numbrile täht „G”.

Mittekomplektsete sõidukite (mille puhul nähakse ette nende kuulumine eriotstarbeliste sõidukite alamkategooriasse) kategooriatähistamisele lisatakse veel ka täht „S”.

**3. Sõidukite N-kategooriasse liigitamise kriteeriumid**

- 3.1. Sõidukitüübi N-kategooriasse liigitamise aluseks on sõiduki tehnilised omadused, millele on osutatud punktides 3.2–3.6.
- 3.2. Põhimõtteliselt peavad kõik istekohad olema lastiruumist täielikult eraldatud.
- 3.3. Erandina punkti 3.2 nõuetest võib reisijaid ja kaupu vedada samas ruumis tingimusel, et lastiruum on varustatud kinnitussüsteemidega, mis on ette nähtud reisijate kaitsmiseks veose liikumise eest transportimise ajal, sh äkkpidurdusel ja järskudes kurvides.
- 3.4. Kinnitussüsteemid (kinnitussüsteemid) veose kinnitamiseks vastavalt punkti 3.3 nõuetele ning eraldussüsteemid sõidukitele, mille täismass on üle 7,5 tonni, peavad olema projekteeritud vastavalt standardi ISO 27956: 2009 „Maantesõidukid – Veoste kinnitamine kaubikutes – Nõuded ja katsemeetodid“ punktidele 3 ja 4.
- 3.4.1. Punktis 3.4 osutatud nõuete täitmist saab kontrollida tootja esitatud vastavustõendi alusel.
- 3.4.2. Alternatiivina punktis 3.4 osutatud nõuetele, võib tootja tüübikinnitusasutusele rahuldaval viisil tõestada, et paigaldatud kinnitussüsteemid tagavad samasuguse kaitsuse taseme, kui osutatud standardite kohaldamisel.
- 3.5. Lisaks juhiistmele ei tohi istekohti olla rohkem kui
- a) 6 (N<sub>1</sub>-kategooria sõidukite puhul);
- b) 8 (N<sub>2</sub>- või N<sub>3</sub>-kategooria sõidukite puhul).
- 3.6. Sõidukite kaubaveovõimsus väljendatuna kilogrammides peab olema võrdne reisijateveo võimsusega või sellest suurem.
- 3.6.1. Seepärast peavad järgmised võrratused olema rahuldatud kõikidel juhtudel ning eriti juhul, kui kõik istekohad on hõivatud:
- a) kui  $N = 0$ :
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) kui  $0 < N \leq 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) kui  $N > 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68.$$
- Võrratustes on tähtedel järgmine tähendus:
- „P” – suurim tehniliselt lubatud täismass;
- „M” – sõidukorras sõiduki mass;
- „N” – istekohtade arv lisaks juhiistmele.
- 3.6.2. M hõlmab selliste seadmete massi, mis on sõidukile paigaldatud nii kaupade veoks (nt tsistern, kerekonstruktsioon jne), käsitlemiseks (nt kraana, luuktõstuk jne) kui ka kinnitamiseks (nt veose kinnitussüsteemid).
- Võrratustes ei hõlma M nende seadmete massi, mida ei kasutata eespool nimetatud eesmärkidel (nt kompressor, vints, elektrigeneraator, ringhäälinguseadmed jne).
- 3.7. Punktides 3.2–3.6 osutatud nõuded peavad olema täidetud sõidukitüübi kõikide variantide ja versioonide puhul.
- 3.8. Sõidukite N<sub>1</sub>-kategooriasse liigitamise kriteeriumid.

3.8.1. Sõiduk liigitatakse N<sub>1</sub>-kategooria sõidukiks, kui kõik kohaldatavad kriteeriumid on täidetud.

Kui üks või rohkem kriteeriume on täitmata, liigitatakse sõiduk M<sub>1</sub>-kategooria sõidukiks.

3.8.2. Selliste sõidukite liigitamisel, kus juht ja veos asuvad samas veoruumis (nt keretüüp BB), peavad lisaks punktides 3.2–3.6 osutatud üldistele kriteeriumidele olema täidetud ka punktides 3.8.2.1–3.8.2.3.5 loetletud kriteeriumid.

3.8.2.1. Asjaolu, et istmerea ja lastiruumi vahele on paigaldatud täielik või osaline barjäär või vahesein, ei vabasta nõutud kriteeriumide täitmise kohustusest.

3.8.2.2. Kriteeriumid on järgmised:

a) kaupade laadimine toimub selleks ettenähtud tagaukse, tagaluugi või külgukse kaudu;

b) tagaukse või tagaluugi puhul peab laadimisava vastama järgmistele kriteeriumidele:

i) kui sõidukisse on paigaldatud vaid üks rida istmeid või ainult juhiiste, on laadimisava kõrgus vähemalt 600 mm;

ii) kui sõidukisse on paigaldatud kaks rida istmeid või rohkem, on laadimisava kõrgus vähemalt 800 mm ja pindala vähemalt 12 800 cm<sup>2</sup>;

c) lastiruum peab vastama järgmistele nõuetele:

„lastiruum” – sõiduki osa, mis asub istmerea/istmeridade taga või juhiistme taga, kui sõidukisse on paigaldatud vaid juhiiste;

i) lastiruumi laadimispind on üldjuhul ühetasane;

ii) kui sõidukisse on paigaldatud vaid üks rida istmeid või ainult juhiiste, on lastiruumi pikkus vähemalt 40 % teljevahest;

iii) kui sõidukisse on paigaldatud kaks rida istmeid või rohkem, on lastiruumi pikkus vähemalt 30 % teljevahest.

Kui viimase istmerea istmeid on lihtne sõidukist eemaldada eritööriistu kasutamata, peab lastiruumi pikkus vastama nõuetele, kui sõidukisse on paigaldatud kõik istmed;

iv) lastiruumi pikkus peab vastama nõuetele kui esimese või olemasolu korral viimase rea istmed on sõitjatele kasutamiseks tavapärasel püstiasendis.

3.8.2.3. Mõõtmise eritingimused

3.8.2.3.1. Mõisted

a) „Laadimisava kõrgus” – vertikaalne vahekaugus kahe horisontaaltasapinna vahel, mis puutuvad vastavalt ukseava alumise osa kõrgeimat punkti ja ukseava ülaosa madalaimat punkti;

b) „laadimisava pindala” – suurima võimaliku ava suurim pinna ortogonaalprojektsioon sõiduki keskjoonega risti asuval vertikaaltasapinnal, kui tagauks/tagauksed või tagaluuk on maksimaalselt avatud;

c) „teljevahe” – punktides 3.8.2.2 ja 3.8.3.1 esitatud mõistete rakendamiseks, vahekaugus:

i) esi- ja tagatelje keskjoone vahel (kaheteljeline sõiduk) või

ii) esitelje keskjoone ning teisest ja kolmandast teljest võrdsel kaugusel asuva kujuteldava telje keskjoone vahel (kolmeteljeline sõiduk).



## 3.8.2.3.2. Istme reguleerimine

- a) Istmed seatakse kõige kaugemasse tagumisse asendisse;
- b) kui istme seljatugi on reguleeritav, seatakse see kolmemõõtmelise H-punkti seadme abil selliselt, et kere kaldenurk oleks 25 kraadi;
- c) kui istme seljatugi ei ole reguleeritav, on see sõiduki tootja poolt ettenähtud asendis;
- d) kui istme kõrgus on reguleeritav, seatakse iste kõige madalamasse asendisse.

## 3.8.2.3.3. Sõidukiga seotud tingimused

- a) Koormatud sõiduki mass vastab sõiduki täismassile;
- b) sõiduki rattad on otsesõidusuunas.

## 3.8.2.3.4. Punkti 3.8.2.3.2 nõudeid ei kohaldata, kui sõidukisse on paigaldatud barjäär või vahesein.

## 3.8.2.3.5. Lastiruumi pikkuse mõõtmine

- a) Kui sõidukisse ei ole paigaldatud barjääri või vaheseina, mõõdetakse pikkust vertikaalpinnast, mis puutub istme seljatoe ülaosa kõige kaugemale ulatuvat punkti, kuni tagumise sisepaneelini või suletud tagaukse või -luugini;
- b) kui sõidukisse on paigaldatud barjäär või vahesein, mõõdetakse pikkust vertikaalpinnast, mis puutub barjääri või vaheseina kõige kaugemale ulatuvat punkti, kuni tagumise sisepaneelini või suletud tagaukse või -luugini;
- c) pikkust käsitlevad nõuded peavad olema täidetud vähemalt horisontaaljoonel, mis moodustub sõiduki keskjoonel asuva vertikaalse pikitasandi ja lastiruumi põrandatasandi ristumisel.

## 3.8.3. Selliste sõidukite liigitamisel, kus juht ja veos ei asu samas sektsioonis (nt keretüüp BE), peavad lisaks punktides 3.2–3.6 osutatud üldistele kriteeriumidele olema täidetud ka punktides 3.8.3.1–3.8.3.4 loetletud kriteeriumid.

## 3.8.3.1. Kui sõidukil on kinnine lastiruum kohaldatakse järgmisi nõudeid:

- a) kaupu peab saama laadida tagaukse, -luugi või -paneeli kaudu või muul viisi;
- b) laadimisava kõrgus on vähemalt 800 mm ja pindala vähemalt 12 800 cm<sup>2</sup>;
- c) lastiruumi pikkus on vähemalt 40 % teljevahest.

## 3.8.3.2. Kui sõidukil on avatud lastiruum, kohaldatakse ainult punkti 3.8.3.1 alapunktide a ja c nõudeid.

3.8.3.3. Punkti 3.8.3 kohaldamisel kohaldatakse punkti 3.8.2 nõudeid *mutatis mutandis*.

## 3.8.3.4. Lastiruumi pikkust käsitlevad nõuded peavad olema täidetud vähemalt horisontaaljoonel, mis moodustub sõiduki keskjoonel asuva vertikaalse pikitasandi ja lastiruumi põrandatasandi ristumisel.

4. **Sõidukite maastikusõidukite alamkategoriasse liigitamise kriteeriumid**4.1. M<sub>1</sub>- või N<sub>1</sub>-kategorias sõidukid liigitatakse maastikusõidukite alamkategoriasse, kui nad vastavad kõikidele järgmistele tingimustele:

- a) vähemalt üks esitelg ja vähemalt üks tagatelg on projekteeritud nii, et neid saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe veotelje saab mootorist lahutada;
- b) sõidukile on paigaldatud vähemalt üks diferentsiaalilukustuse või samasuguse toimega mehhanism;
- c) ilma haagiseta sõiduk on võimeline ületama vähemalt 25 % tõuse;
- d) järgmisest kuuest nõudest on täidetud vähemalt viis:
  - i) esiülendinurk on vähemalt 25°;
  - ii) tagaülendinurk on vähemalt 20°;

- iii) nõlvnurk on vähemalt 20°;
  - iv) esitelje kliirens on vähemalt 180 mm;
  - v) tagatelje kliirens on vähemalt 180 mm;
  - vi) kliirens telgede vahel on vähemalt 200 mm.
- 4.2.  $M_2$ -,  $N_2$ - või  $M_3$ -kategooria sõidukid, mille täismass ei ületa 12 tonni, liigitatakse maastikusõidukite alamkategoriasse, kui nad vastavad kas punktis a sätestatud tingimustele või nii punktis b kui ka punktis c sätestatud tingimustele:
- a) kõiki telgi saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe või mitu veotelge saab mootorist lahutada;
  - b) i) vähemalt üks esitelg ja vähemalt üks tagatelg on projekteeritud nii, et neid saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe veotelgedest saab mootorist lahutada;
  - ii) sõidukile on paigaldatud vähemalt üks diferentsiaalilukustuse või samasuguse toimega mehhanism;
  - iii) ilma haagiseta sõiduk on võimeline ületama 25 % tõuse;
  - c) järgmisest kuuest nõudest on täidetud vähemalt viis, kui sõiduki täismass ei ületa 7,5 tonni, ning kuuest nõudest on täidetud vähemalt neli, kui sõiduki täismass on üle 7,5 tonni:
    - i) esiülendinurk on vähemalt 25°;
    - ii) tagaülendinurk on vähemalt 25°;
    - iii) nõlvnurk on vähemalt 25°;
    - iv) esitelje kliirens on vähemalt 250 mm;
    - v) kliirens telgede vahel on vähemalt 300 mm;
    - vi) tagatelje kliirens on vähemalt 250 mm.
- 4.3.  $M_3$ - või  $N_3$ -kategooria sõidukid, mille täismass on üle 12 tonni, liigitatakse maastikusõidukite alamkategoriasse, kui nad vastavad kas punktis a sätestatud tingimustele või nii punktis b kui ka punktis c sätestatud tingimustele:
- a) kõiki telgi saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe või mitu veotelge saab mootorist lahutada;
  - b) i) vähemalt pooled telgedest (kolmeteljelise sõiduki puhul kaks telge kolmest, viieteljelise sõiduki puhul *mutatis mutandis*) on projekteeritud nii, et neid saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe või mitu veotelge saab mootorist lahutada;
  - ii) sõidukile on paigaldatud vähemalt üks diferentsiaalilukustuse või samasuguse toimega mehhanism;
  - iii) ilma haagiseta sõiduk on võimeline ületama 25 % tõuse;
  - c) järgmisest kuuest nõudest on täidetud vähemalt neli:
    - i) esiülendinurk on vähemalt 25°;
    - ii) tagaülendinurk on vähemalt 25°;
    - iii) nõlvnurk on vähemalt 25°;
    - iv) esitelje kliirens on vähemalt 250 mm;
    - v) kliirens telgede vahel on vähemalt 300 mm;
    - vi) tagatelje kliirens on vähemalt 250 mm.
- 4.4. Käesolevas jaos nimetatud geomeetriliste parameetrite vastavuse kontrollimise kord sätestatakse 1. liites.

## 5. Eriotstarbelised sõidukid

	Nimetus	Kood	Määratlus
5.1.	Autoelamu	SA	majutusvõimalusega M-kategooria sõiduk, mille varustusse kuuluvad vähemalt: a) istmed ja laud; b) magamisasemed, mis võivad olla ka istmest magamisasemeks muudetavad; c) toiduvalmistamise seadmed; d) panipaigad. Nimetatud varustus peab olema eluruumis kindlalt kinnitatud, välja arvatud laud, mis võib olla lihtsasti eemaldatav.
5.2.	Soomussõiduk	SB	veetavate reisijate või kauba kaitseks ettenähtud kuulikindla soomusega sõidukid.
5.3.	Kiirabiauto	SC	M-kategooria sõiduk, mis on ettenähtud haigete või vigastatud inimeste veoks ja millel on selleks vajalik erivarustus. Haigete transportimiseks ettenähtud ala peab vastama standardi EN 1789: 2007 („Meditšiini kasutatavad liiklusvahendid ja nende varustus — Kiirabiautod”) tehnilistele nõuetele, välja arvatud punktile 6.5 „Varustuse loetelu”.
5.4.	Matuseauto	SD	M-kategooria sõiduk, mis on ettenähtud surnute transportimiseks ja millel on vastav erivarustus.
5.5.	Ratastooliga juurdepääsetav sõiduk	SH	M <sub>1</sub> -kategooria sõiduk, mis on konstrueeritud või ümberehitatud nii, et seda saab tänavasõidul kasutada üks või mitu ratastoolis istuvat isikut.
5.6.	Haagissuvila	SE	O-kategooria sõiduk nagu on määratletud standardi ISO 3833: 1977 punktis 3.2.1.3.
5.7.	Liikurkraana	SF	N <sub>3</sub> -kategooria sõiduk, mis ei ole kohandatud kaubaveoks, vaid on varustatud kraanaga, mille tõstemoment on vähemalt 400 kNm.
5.8.	Eriotstarbeline sõiduk	SG	Eriotstarbeline sõiduk, mis ei sobi käesoleva osa ühegi muu määratluse alla.
5.9.	Eelik	SJ	O-kategooria sõiduk, mis on varustatud sadulhaakeseadega poolhaagise haakimiseks, mis võimaldab muuta selle haagiseks.
5.10.	Erakorraliste raskevedude haagised	SK	Jagamatu lasti veoks ettenähtud O <sub>4</sub> -kategooria sõiduk, millele on tema mõõtude tõttu kehtestatud kiirus- ja liikluspiirangud. Siia kuuluvad ka hüdraulised moodulhaagised olenemata moodulite arvust.

## 6. Märkused

6.1. Tüübikinnitust ei anta:

- a) käesoleva lisa A osa punktis 5 määratletud eelikule;
- b) käesoleva lisa A osa punktis 4 määratletud jäiga haakeseadmega täishaagisele;
- c) tänavasõidul inimeste veoks kasutatavatele haagistele.

6.2. Punkt 6.1 ei piirata riiklike väikeseriade tüübikinnitust käsitleva artikli 23 kohaldamist.

## B OSA

## Sõidukitüübi, -variandi ja -versiooni kindlasmääramise kriteeriumid

1. M<sub>1</sub>-kategooria:

## 1.1. Sõidukitüüp

1.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.
- Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kerekonstruktsiooni oluliste osade projekteerimine ja montaaž (kandekere puhul);
- Kehtib *mutatis mutandis* ka sõidukite puhul, mille kerekonstruktsioon on kinnitatud poltidega või keevitatud eraldi raamile;
- c) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).
- 1.1.2. Erandina punkti 1.1.1 alapunkti b, kui tootja kasutab kerekonstruktsiooni alusraami ja otse tuuleklaasi ees asuva esikonstruktsiooni olulisi koostisosi eri keretüübiga (nt sedaan ja kupee) sõidukite valmistamiseks, võib need sõidukid liigitada samasse tüüpi. Tootja esitab selle kohta tõendid.
- 1.1.3. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.
- 1.2. Variant
- 1.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:
- a) külgeste arv või keretüüp nagu on määratletud C osa punktis 1, kui tootja lähtub punktis 1.1.2 osutatud kriteeriumidest;
- b) jõuseadme järgmised konstruktsioonilised omadused:
- i) energiavarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
- ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
- iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L4, V6 või muu);
- c) telgede arv;
- d) veotelgede arv ja ühendusviis;
- e) juhttelgede arv;
- f) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne).
- 1.3. Versioon
- 1.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:
- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) mootori töömaht (sisepõlemismootor);
- c) mootori maksimaalne võimsus või maksimaalne püsivõimsus (elektromootor);
- d) kütuse liik (bensiin, diisel, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
- e) maksimaalne istekohtade arv;
- f) mootori müratase;
- g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro 5, Euro 6 või muu);
- h) süsinikdioksiidi kombineeritud heitkogus (kaalutud, kombineeritud);
- i) elektrienergia kulu (kaalutud, kombineeritud);
- j) kombineeritud kütusekulu (kaalutud, kombineeritud);
- k) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 kohane uuenduslike tehnoloogiate kogum<sup>(1)</sup>.

(1) ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

## 2. **M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria**

### 2.1. Sõidukitüüp

2.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.  
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kategooria;
- c) järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:
  - i) šassi oluliste koostisosade konstruktsioon ja valmistamine;
  - ii) kerekonstruktsiooni oluliste osade projekteerimine ja valmistamine (kandekere puhul);
- d) korruste arv (ühe- või kahekorruseline);
- e) sektsioonide arv (jäik/liigendraamiga);
- f) telgede arv;
- g) energiarustuse viis (sõidukisisene või sõidukiväline);
- h) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).

2.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

### 2.2. Variant

2.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:

- a) keretüüp nagu on määratletud C osa punktis 2;
- b) sõiduki klass või klasside kombinatsioon nagu on määratletud direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.1 (ainult komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul);
- c) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud).
- d) jõuseadme järgmised konstruktsioonilised omadused:
  - i) energiarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
  - ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
  - iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L6, V8 või muu);

### 2.3. Versioon

2.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) sõiduki varustatus haagise veoks või mitte;
- c) mootori töömaht (sisepõlemismootor);
- d) mootori maksimaalne võimsus või maksimaalne püsivõimsus (elektrimootor);
- e) kütuse liik (bensiin, diisel, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
- f) mootori müratase;
- g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro IV, Euro V või muu);

## 3. **N<sub>1</sub>-kategooria**

### 3.1. Sõidukitüüp

3.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.  
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;

- b) kerekonstruksiooni oluliste osade projekteerimine ja montaaž (kandekere puhul);
  - c) šassii oluliste osade konstruksioon ja valmistamine (muu kui kandekere puhul);
  - d) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).
- 3.1.2. Erandina punkti 3.1.1 alapunktist b, kui tootja kasutab kerekonstruksiooni alusraami ja otse tuuleklaasi ees asuva esikonstruksiooni olulisi koostisosi eri keretüübiga (nt erineva teljevahe ja katuse kõrgusega kaubikud ja raamautod) sõidukite valmistamiseks, võib need sõidukid liigitada samasse tüüpi. Tootja esitab selle kohta tõendid.
- 3.1.3. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.
- 3.2. Variant
- 3.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruksioonilised omadused:
- a) külguste arv või keretüüp nagu on määratletud C osa punktis 3 (komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul), kui tootja lähtub punktis 3.1.2 osutatud kriteeriumidest;
  - b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
  - c) jõuseadme järgmised konstruksioonilised omadused:
    - i) energiavarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
    - ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
    - iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L6, V8 või muu);
  - d) telgede arv;
  - e) veotelgede arv ja ühendusviis;
  - f) juhttelgede arv.
- 3.3. Versioon
- 3.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:
- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
  - b) mootori töömaht (sisepõlemismootor);
  - c) mootori maksimaalne võimsus või maksimaalne püsiniivõimsus (elektrimootor);
  - d) kütuse liik (bensiin, diiseli, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
  - e) maksimaalne istekohtade arv;
  - f) mootori müratase;
  - g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro 5, Euro 6 või muu);
  - h) süsinikdioksiidi kombineeritud heitkogus (kaalutud, kombineeritud);
  - i) elektrienergia kulu (kaalutud, kombineeritud);
  - j) kombineeritud kütusekulu (kaalutud, kombineeritud).
4. **N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria**
- 4.1. Sõidukitüüp
- 4.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised olulised omadused:
- a) valmistaja äriühingu nimi.  
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
  - b) kategooria;
  - c) šassii konstruksioon ja valmistamisprotsess on kogu tooteseeria jaoks sama;
  - d) telgede arv;
  - e) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).
- 4.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

#### 4.2. Variant

4.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:

- a) kere kontseptsioon või keretüüp vastavalt 2. liite C osa punktile 3 (ainult komplektsete sõidukite korral);
- b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
- c) jõuseadme järgmised konstruktsioonilised omadused:
  - i) energiavarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
  - ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
  - iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L6, V8 või muu);
- d) veotelgede arv ja ühendusviis;
- e) juhttelgede arv.

#### 4.3. Versioon

4.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) Varustatus järgmiste haagise veoks või mitte:
  - i) piduriteta haagis;
  - ii) pealejooksupiduriga haagis nagu on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja 13 punktis 2.12;
  - iii) ahelpidurdus- või osapidurdussüsteemiga haagis nagu on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja 13 punktides 2.9 ja 2.10;
  - iv) O<sub>4</sub>-kategooria haagis, mille puhul autorongi täismass ei ületa 44 tonni;
  - v) O<sub>4</sub>-kategooria haagis, mille puhul autorongi täismass on üle 44 tonni;
- c) mootori töömaht;
- d) mootori maksimaalne võimsus;
- e) kütuse liik (bensiin, diiseli, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
- f) mootori müratase;
- g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro IV, Euro V või muu).

#### 5. O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-kategooria

##### 5.1. Sõidukitüüp

5.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.

Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kategooria;
- c) kontseptsioon nagu on määratletud C osa punktis 4;

- d) järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:
  - i) šassii oluliste koostisosade konstruktsioon ja valmistamine;
  - ii) kerekonstruktsiooni oluliste osade konstruktsioon ja valmistamine (kandekere puhul);
- e) telgede arv;
- f) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).

5.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

## 5.2. Variant

5.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:

- a) keretüüp nagu on määratletud 2. liites (komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul);
- b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
- c) pidurdussüsteemi tüüp (nt pidurita/pealejooksupiduriga/pidurivõimendiga).

## 5.3. Versioon

5.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) vedrustuse tüüp (õhk-, teras- või kummivedrustus, torsioonvedrustus või muu)
- c) haakekonksu tüüp (kolmnurkne, torujas või muu).

## 6. O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria

### 6.1. Sõidukitüüp

6.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi;  
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kategooria;
- c) haagise tüüp vastavalt C osa 4 punktis esitatud määratlustele;
- d) järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:
  - i) šassii oluliste koostisosade konstruktsioon ja valmistamine;
  - ii) kerekonstruktsiooni oluliste osade konstruktsioon ja valmistamine (kandekerega haagiste puhul);
- e) telgede arv;
- f) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).

6.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

### 6.2. Variandid

6.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:

- a) keretüüp nagu on määratletud 2. liites (komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul);
- b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
- c) vedrustuse tüüp (teras-, õhk- või hüdrauliline vedrustus);
- d) järgmised tehnilised näitajad:
  - i) pikendatav või mittepikendatav šassii;
  - ii) haagise põhja kõrgus (tavaline, madal või poolmadal).



### 6.3. Versioon

6.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktides 3.2 ja 3.3 viidatud alajaotised või nende kombinatsioonid, millesse rühma moodustava kahe järjestikuse telje vahel asuv teljevahe kuulub;
- c) teljed määratletakse järgmiselt:
  - i) ülestõstetavad teljed (arv ja asukoht);
  - ii) koormatavad teljed (arv ja asukoht);
  - iii) juhtteljed (arv ja asukoht).

### 7. Ühised nõuded kõikidele sõidukikategooriatele

7.1. Kui sõiduk kuulub oma täismassi, istekohtade arvu või mõlema kriteeriumi tõttu mitmesse kategooriasse, võib tootja ise otsustada, kumma sõidukikategooria kriteeriumidest ta variandi või versiooni määramisel lähtub.

7.1.1. Näited:

- a) kui sõidukile A on lähtuvalt tema täismassist antud  $N_1$ - (3,5 tonni) ja või  $N_2$ -kategooria (4,2 tonni) tüübikinnitus, võib  $N_2$ -kategooria sõiduki puhul lähtuda  $N_1$ -kategooria sõiduki parameetritest ja vastupidi;
- b) kui sõidukile B on lähtuvalt istmekohtade arvust (7+1 või 10+1) antud  $M_1$ - ja  $M_2$ -kategooria tüübikinnitus, võib  $M_2$ -kategooria sõiduki puhul lähtuda  $M_1$ -kategooria sõiduki parameetritest ja vastupidi.

7.2. Mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse korral on võimalik anda N-kategooria sõidukile tüübikinnitus lähtudes  $M_1$ - või  $M_2$ -kategooria nõuetest, kui järgmise komplekteerimisetapi jooksul on kavas teha N-kategooria sõidukist vastava kategooria sõiduk.

7.2.1. Selline võimalus on ainult mittekomplektsete sõidukite puhul.

Sellised sõidukid tuleb märgistada kindla variandikoodiga, mille tootja annab baassõidukile.

7.3. Tüübi, variandi ja versiooni märgistamine

7.3.1. Tootja annab igale sõidukitüübile, -variantile ja -versioonile ladina tähtedest ja/või araabia numbritest koosneva koodi.

Sulgude ja sidekriipsude kasutamine on lubatud, kui need ei asenda tähti või numbreid.

7.3.2. Kood peab olema terviklik: tüüp-variant-versioon.

7.3.3. Tüüp-variant-versioon peab võimaldama selgelt ja ühemõtteliselt määratleda tehniliste omaduste kordumatu kombinatsiooni, lähtudes käesoleva lisa B osas kindlaks määratud kriteeriumidest.

7.3.4. Tootja võib kahe või enama kategooria nõuetele vastava sõidukitüübi puhul kasutada sama koodi.

7.3.5. Ühe sõidukikategooria raames tohib tootja kasutada sõidukitüübi koodi vaid ühe tüübikinnituse jaoks.

7.4. Tüüpi, variandi ja versiooni tähistava koodi pikkus

7.4.1. Kood ei tohi olla pikem kui

- a) 15 ühikut (sõidukitüübi kood);
- b) 25 ühikut (variandi kood);
- c) 35 ühikut (versiooni kood);

7.4.2. Täielik ladina tähtedest ja/või araabia numbritest koosnev tüüpi, variandi ja versiooni tähistav kood ei tohi olla pikem kui 75 ühikut.

7.4.3. Tüüpi, variandi ja versiooni tähistava täieliku koodi kasutamisel tuleb tüübi, variandi ja versiooni koodide vahele jätta tühik.

Tüübi, variandi ja versiooni koodi näide: 159AF[...tühik]0054[...tühik]977K(BE).

## C OSA

**Keretiübi mõiste**

## 0. Üldsätted

- 0.1. I lisa punktis 9 ja III lisa 1. osas osutatud keretiüp ning IX lisa punktis 38 osutatud kerekonstruksioon märgitakse koodidena.

Koodide loetelu kohaldatakse peamiselt komplektsete ja komplekteeritud sõidukite suhtes.

- 0.2. M-kategooria sõidukite puhul märgitakse keretiüp kahe tähega vastavalt punktidele 1 ja 2.
- 0.3. N- ja O-kategooria sõidukite puhul märgitakse keretiüp kahe tähega vastavalt punktidele 3 ja 4.
- 0.4. Vajaduse korral (eelkõige punktides 3.1. ja 3.6. ning 4.1–4.4 osutatud keretiüüpide puhul) lisatakse koodile kaks numbrit.
- 0.4.1. Numbrite loetelu sätestatakse käesoleva lisa 2. liitega.
- 0.5. Eriotstarbeliste sõidukite puhul peab keretiüp olema kooskõlas sõiduki kategooriaga.

1. **M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid**

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
1.1.	AA	sedaan	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.1 määratletud sõiduk, millel on vähemalt neli külgakent
1.2.	AB	luukpära	punktis 1.1 osutatud sedaan, millel on tagaluuk
1.3.	AC	universaal	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.4 määratletud sõiduk
1.4.	AD	kupee	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.5 määratletud sõiduk
1.5.	AE	kabriolett	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.6 määratletud sõiduk; Kabriolett võib olla ka usteta.
1.6.	AF	mitmeotstarbeline sõiduk	muu kui tähise AG ja tähiste AA kuni AE all nimetatud sõiduk, mis on ette nähtud reisijate ja nende pagasi või kauba veoks ühes sõidukisektsioonis
1.7.	AG	kombi	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.4.1 määratletud sõiduk; Pagasiruum peab olema reisijaruumist täielikult eraldatud. Juhistme võrdluspunkti kõrgus teepinnast peab olema vähemalt 750 mm.

2. **M<sub>2</sub>- või M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid**

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
2.1.	CA	ühekorruseline sõiduk	sõiduk, mille reisijateruum paikneb ühel korrusel või ei moodusta kahte üksteise kohal paiknevat korrust;
2.2.	CB	kahekorruseline sõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.6 määratletud sõiduk;
2.3.	CC	ühekorruseline liigendsõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.3 määratletud ühekorruseline sõiduk;
2.4.	CD	kahekorruseline liigendsõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.3.1 määratletud sõiduk;

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
2.5.	CE	madala põrandaga ühekorruseline sõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.4 määratletud ühekorruseline sõiduk;
2.6.	CF	madala põrandaga kahekorruseline sõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.4 määratletud kahekorruseline sõiduk;
2.7.	CG	madala põrandaga ühekorruseline liigendsõiduk	sõiduk, mille tehnilised omadused vastavad nii punktile 2.3 kui ka 2.5;
2.8.	CH	madala põrandaga kahekorruseline liigendsõiduk	sõiduk, mille tehnilised omadused vastavad nii punktile 2.4 kui ka 2.6;
2.9.	CI	ülalt lahtine ühekorruseline sõiduk	osalise katusega või katuseeta sõiduk;
2.10.	CJ	ülalt lahtine kahekorruseline sõiduk	katuseeta sõiduk või sõiduk, mille teisel korrusel on osaline katus;
2.11.	CX	bussi šassii	mittekomplektne sõiduk, mille puhul on kokku monteeritud vaid šassii talad või torud, jõuseade ja teljed ning, millele on kavas lisada veoettevõtja vajadustele vastav kerekonstruktsioon.

### 3. N<sub>1</sub>-, N<sub>2</sub>- või N<sub>3</sub>-kategooria sõidukid

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
3.1.	BA	veoauto	sõiduk, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult või peamiselt kaupade veoks (võib vedada ka haagist);
3.2.	BB	kaubik	veoauto, milles juht ja veos asuvad samas ruumis;
3.3.	BC	sadulveok	veduk, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult või peamiselt poolhaagiste veoks;
3.4.	BD	vedukauto	veduksõiduk, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult või peamiselt muude haagiste kui poolhaagiste veoks;
3.5.	BE	pikap	sõiduk, mille täismass ei ületa 3 500 kg ning, milles juht ja veos ei asu samas ruumis;
3.6.	BX	kabiiniga või kapotiga šassii	mittekomplektne sõiduk, mille puhul on kokku monteeritud vaid kabiin (täielikult või osaliselt), šassii talad, jõuseade ja teljed, ning millele on kavas lisada veoettevõtja vajadustele vastav kerekonstruktsioon.

### 4. O-kategooria sõidukid

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
4.1.	DA	poolhaagis	haagis, mis on projekteeritud ja valmistatud haakimiseks veduki või eelikuga ning, mille vertikaalkoormus vedukile või eelikule on märkimisväärne. Haakimisel kasutatakse veopolti või sadulhaakeseadist;
4.2.	DB	täishaagis	haagis, millel on vähemalt kaks telge, millest vähemalt üks on juhitud, a) mis on varustatud (haagise suhtes) vertikaalsuunas liigutatava haakeseadmega ja b) mille staatiline vertikaalkoormus vedukile on väiksem kui 100 daN;

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
4.3.	DC	keskstelghaagis	haagis, mille telg paikneb (teljed paiknevad) (ühtlaselt koormatud) sõiduki raskuskeskme lähedal, nii et vedukile kantakse üle ainult väike staatiline vertikaalkoormus, mis ei ületa 10 % haagise täismassile vastavast koormusest, või 1 000 daN koormust (olenevalt sellest, kumb on väiksem);
4.4.	DE	jäiga haakeseadmega haagis	ühe teljega või teljerühmaga haagis, mille haakeseadise konstruktsiooni eripära tõttu vedukile üle kantav staatiline vertikaalkoormus ei ole suurem kui 4 000 daN ning, mis ei vasta keskstelghaagise määratlusele. Haakimisel ei kasutata veopolti või sadulhaakeseadist.

## 1. liide

**Menetlus, mille käigus kontrollitakse, kas sõiduki saab liigitada maastikusõidukiks****0. Üldsätted**

- 0.1. Sõiduki liigitamisel maastikusõidukiks kohaldatakse käesolevas liites kirjeldatud menetlust.

**1. Geomeetriliste mõõtmiste tingimused**

- 1.1.  $M_1$ - või  $N_1$ -kategooria sõiduk peab olema koormamata, sellele lisatakse jahutusvedelik, määrdeained, kütus, tööriistad ja varuratas (kui see on ettenähtud originaalvarustuses) ning juhiistmele paigutatakse mannekeen, mis vastab 50. protsendile meestest.

Mannekeeni võib asendada samalaadse seadmega, millel on samasugune mass.

- 1.2. Muud kui punktis 1.1 nimetatud koormatakse suurima tehniliselt lubatud täismassini.

Koormuse jaotumine telgedele peab esindama halvimat juhtu, kuid vastama siiski asjaomastele kriteeriumidele.

- 1.3. Tehnilisele teenistusele esitatakse sõidukitüübi representatiivsõiduk, mis vastab punktis 1.1 või 1.2 esitatud tingimustele. Sõiduk on statsionaarses asendis ja selle rattad on otsesõidusuunas.

Pind, millel mõõtmised tehakse, peab olema võimalikult tasane ja horisontaalne (suurim kaldenurk 0,5 %).

**2. Esi- ja tagaülendinurga ning nõlvnurka mõõtmine**

- 2.1. Esiülendinurka mõõdetakse vastavalt standardi ISO 612: 1978 punktile 6.10.

- 2.2. Tagaülendinurka mõõdetakse vastavalt standardi ISO 612: 1978 punktile 6.11.

- 2.3. Nõlvnurka mõõdetakse vastavalt standardi ISO 612: 1978 punktile 6.9.

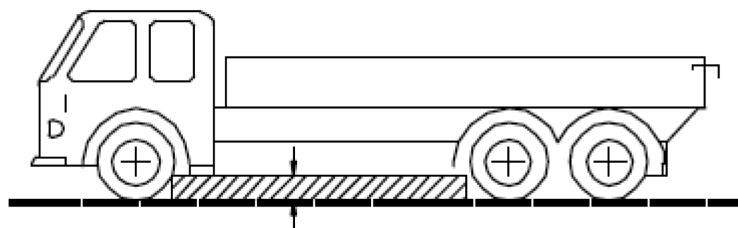
- 2.4. Tagaülendinurga mõõtmisel võib reguleeritava kõrgusega tagumised allasõidutõkked seada ülemisse asendisse.

- 2.5. Punktis 2.4 esitatud ettekirjutus ei kohusta paigaldama baassõidukile originaalvarustusena tagumisi allasõidutõkkeid. Baassõiduki tootja peab teavitama järgmise etapi tootjat, et sõidukile tagumiste allasõidutõkete paigaldamisel peab tagaülendinurk vastama nõuetele.

**3. Kliirensi mõõtmine**

- 3.1. Kliirens telgede vahel

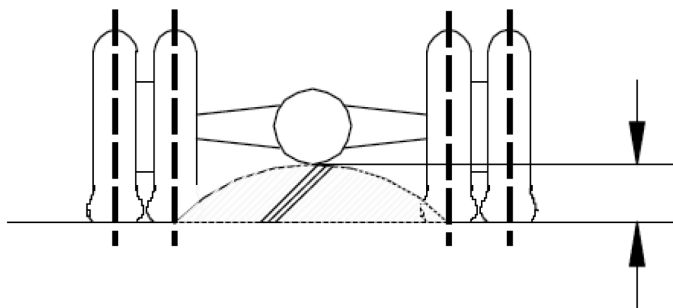
- 3.1.1. „Kliirens telgede vahel” – minimaalne vahekaugus teepinna ja sõiduki madalaima kinnispunkti vahel. Määratluse kohaldamisel võetakse arvesse eesmise teljerühma viimase telje ja tagumise teljerühma esimese telje vahelist kaugust.



3.1.2. Joonisel viirutatud alasse ei tohi ulatuda ükski sõiduki jääk osa.

### 3.2. Telje kliirens

3.2.1. „Telje kliirens” – kaare kõrgus, mis läbib ühe telje rataste (topeltrataste korral sisemiste rataste) rehvide kokkupuutepunkte teepinnaga ja puutub sõiduki madalamat kinnispunkti rataste vahel.



3.2.2. Vajaduse korral mõõdetakse teljerühma kõikide telgede kliirensit.

## 4. Tõusuvõime

4.1. „Tõusuvõime” – sõiduki võime võtta tõuse.

4.2. M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria mittekomplektsete ja komplektsete sõidukite tõusuvõime määratakse kindlaks katseliselt.

4.3. Tehniline teenistus viib katse läbi sõidukitüübi representatiivsõidukiga.

4.4. Tootja taotluse korral ja XVI lisas täpsustatud tingimustel võib sõidukitüübi representatiivsõiduki tõusuvõimet tõendada virtuaalse katsemeetodiga.

## 5. Katsetingimused ja katse läbimise või mitteläbimise kriteeriumid

5.1. Kuni 31. oktoobrini 2014 kohaldatakse direktiivi 97/27/EÜ I lisa punktis 7.5 sätestatud tingimusi.

Alates 1. novembrist 2014 kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 661/2009 <sup>(1)</sup> sätestatud katsetingimusi kooskõlas nimetatud määruse artikliga 14.

5.2. Sõiduk peab võtma tõusu püsikiirusel, ükski ratas ei tohi piki- või külgsuunas libiseda.

<sup>(1)</sup> ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.

## 2. liide

**Numbrid, mis täiendavad kerede märgistamise koode**

- 01 lamedapõhjaline;
  - 02 küljele avanev;
  - 03 kastitaoline;
  - 04 isoleeritud seinte ja sisetemperatuuri hoidvate seadmetega kere;
  - 05 isoleeritud seintega, kuid sisetemperatuuri hoidvate seadmeteta kere;
  - 06 kardin-külgedega;
  - 07 vahetusveovahend (vahetatav pealiskonstruksioon);
  - 08 konteinerveo sõiduk;
  - 09 luuktõstukiga sõiduk;
  - 10 kallur;
  - 11 tsistern;
  - 12 tsistern ohtlike kaupade veoks;
  - 13 elusloomade veok;
  - 14 sõidukite treiler;
  - 15 betoonisegisti;
  - 16 sõiduk betoonisegu ümberpumpamiseks;
  - 17 metsaveosõiduk;
  - 18 prügiveomasin;
  - 19 tänavapühkimisauto, tänavapesuauto, survepesuauto;
  - 20 kompressor;
  - 21 paaditreiler;
  - 22 purilennuki treiler;
  - 23 jaemüügiks või eksponeerimiseks kohandatud sõiduk;
  - 24 puksiirauto;
  - 25 redelauto;
  - 26 kraanaga sõiduk (v.a II lisa A osa punktis 5 määratletud liikurkraana);
  - 27 tööplatvormiga tõstuk;
  - 28 puurauto;
  - 29 madalapõhjaline haagis;
  - 30 klaasiveo treiler;
  - 31 tuletõrjeauto;
  - 99 käesolevas loetelus nimetamata kerekonstruksioon.
-

## II LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ IV lisa muudetakse järgmiselt.

- 1) IV lisa pealkiri asendatakse järgmisega: „**SÕIDUKITE EÜ TÜÜBIKINNITUSE NÕUETE LOETELU**”.
- 2) IV lisa I osa punkt 43 asendatakse järgmisega:

„43	Porikaitsesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ	L 103, 23.4.1991, lk 5.					x	x	x	x	x	x	x”
-----	---------------------	-------------------------	----------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) IV lisa liite pealkiri asendatakse järgmisega: „**Artikli 22 kohaselt väikeseeriana toodetud M<sub>1</sub>-kategooria sõidukite tüübikinnituse nõuded**”.



## III LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ IX lisa muudetakse järgmiselt.

- 1) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N<sub>2</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID –(komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 2) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N<sub>3</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 3) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O<sub>1</sub>- JA O<sub>2</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 4) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O<sub>3</sub>- JA O<sub>4</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 5) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N<sub>2</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID (mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 6) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N<sub>3</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID (mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 7) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O<sub>1</sub>- JA O<sub>2</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID (mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 8) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O<sub>3</sub>- JA O<sub>4</sub>-KATEGOORIA SÕIDUKID –(mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:  
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 9) Selgitavates märkustes IX lisa kohta tehakse järgmised muudatused:
  - a) selgitava märkuse a viimane lause kustutatakse;
  - b) selgitavatesse märkustesse e lisatakse järgmine lause:  
„Üheteljelise kesktelgahaagise puhul märkida horisontaalkaugus haakeseadise vertikaaltelje ja telje keskpunkti vahel.”

## IV LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ XI lisa muudetakse järgmiselt.

1) XI lisa 2. liite punkt 43 asendatakse järgmisega:

„43	Porikaitstesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) XI lisa 4. liite punkt 43 asendatakse järgmisega:

„43	Porikaitstesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) Pärast 5. liidet ja enne osa „Tunnustähete tähendus” lisatakse 6. liide:

„6. liide

**Erakorraliste raskevedude haagised**

Jrk-nr	Objekt	Viide õigustloovale aktile	O <sub>4</sub> -kategooria haagis
3	Kütusepaagid / tagumised allasõidutõkked	Direktiiv 70/221/EMÜ	X
4	Tagumise numbrimärgi koht	Direktiiv 70/222/EMÜ	X
5	Roolimisjõud	Direktiiv 70/311/EMÜ	X
9	Pidurdamine	Direktiiv 71/320/EMÜ	X
10	Raadiohäired (elektromagnetiline ühilduvus)	Direktiiv 72/245/EMÜ	X
18	Andmesildid	Direktiiv 76/114/EMÜ	X
20	Valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldus	Direktiiv 76/756/EMÜ	A + N
21	Helkurid	Direktiiv 76/757/EMÜ	X
22	Gabariidituled ees ja taga, ees küljel, taga küljel, pidurituled, päevasõidutuled, märgistused külgedel	Direktiiv 76/758/EMÜ	X
23	Suunatulelaternad	Direktiiv 76/759/EMÜ	X
24	Tagumised numbrituled	Direktiiv 76/760/EMÜ	X
28	Tagumised udutuled	Direktiiv 77/538/EMÜ	X
29	Tagurdustuled	Direktiiv 77/539/EMÜ	X
36	Küttesüsteemid	Direktiiv 2001/56/EC	Ei kohaldata
42	Külgmised allasõidutõkked	Direktiiv 89/297/EMÜ	A
43	Porikaitstesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ	A

Jrk-nr	Objekt	Viide õigustloovale aktile	O <sub>4</sub> -kategooria haagis
46	Rehvid	Direktiiv 92/23/EMÜ	I
48	Mass ja mõõtmed	Direktiiv 97/27/EÜ	X
50	Haakeseadised	Direktiiv 94/20/EÜ	X
63	Üldine ohutus	Määrus (EÜ) nr 661/2009	O/K"

4) „Tunnustähtede tähendust” muudetakse järgmiselt.

a) Punkt L asendatakse järgmisega:

„L: Kohaldatakse ainult maanteeõidul tavakasutuseks ettenähtud istmetele. Tagaistmetel peavad olema vähemalt kahepunktivöö kinnituskohad. Maanteeõidul kasutamiseks ettenähtud istmed peavad olema kasutajatele selgelt tähistatud kas piktogrammi või asjakohase tekstiga sildiga.”

b) Pärast punkti „Ei kohaldata” lisatakse järgmine punkt:

„O/K: Käesolev õigustloov akt on osaliselt kohaldatav. Täpne kohaldamisala on sätestatud määruse (EÜ) nr 661/2009 rakendusmeetmetes.”

c) Pärast punkti H lisatakse järgmine punkt:

„I: Isegi juhul kui sõiduki valmistajakiirus on väiksem kui 80 km/h, peab rehvide tüübikinnitus vastama ÜRO EMK eeskirja nr. 54 nõuetele.

Kokkuleppel rehvitootjaga ja võttes arvesse haagise valmistajakiirust võib kandevõimet kohandada.”

---