

**KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1230/2012,****12. detsember 2012,****millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 seoses mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmete tüübikinnitusnõuetega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

Seepärast on lisaks vaja sätestada sellise tüübikinnituse tarbeks konkreetsed menetlused, katsed ja nõuded.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid, <sup>(1)</sup> eriti selle artikli 14 lõike 1 punkti a,

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 seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv), <sup>(2)</sup> eriti selle artikli 39 lõikeid 2, 3 ja 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määrus (EÜ) nr 661/2009 on üksikmäärus direktiivi 2007/46/EÜ alusel kehtestatud tüübikinnitusmenetluses.
- (2) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 on tunnistatud kehtetuks nõukogu 31. märtsi 1992. aasta direktiiv 92/21/EMÜ M<sub>1</sub>-kategooria mootorsõidukite masside ja mõõtmete kohta <sup>(3)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 1997. aasta direktiiv 97/27/EÜ, mis on seotud teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste masside ning mõõtmetega ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ <sup>(4)</sup>. Nimetatud direktiivides sätestatud nõuded seoses mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmetega tuleks üle kanda käesolevasse määrusesse ning vajaduse korral kohandada neid tehniliste ja teaduslike teadmiste arenguga.
- (3) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 on kehtestatud mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse nõudeid käsitlevad põhisätted seoses nende masside ja mõõtmetega.

- (4) Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiviga 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, <sup>(5)</sup> on kehtestatud teatavad lubatud maksimaalmõõtmed liikmesriikides nii siseriikliku kui ka rahvusvahelise liikluse jaoks. Seetõttu on autode ehitamisel oluline võtta arvesse mõõtmeid, mis on Euroopa Liidus juba harmoneeritud, et soodustada ja tagada kaupade vaba ringlust.

- (5) Direktiiviga 97/27/EÜ lubati liikmesriikidel anda ELi tüübikinnitus sõidukitele, mille välimised mõõtmed olid suuremad kõnealuses direktiivis sätestatud. Samuti võisid liikmesriigid selle direktiivi kohaselt keelduda sõidukite registreerimisest, millele oli antud EÜ tüübikinnitus, kuid mille välimised mõõtmed ei vastanud liikmesriigis kehtivatele siseriiklikele nõuetele. On oluline säilitada võimalus lubada teatavatel tingimustel anda tüübikinnitus sõidukitele, mille mõõtmed ületavad lubatud piirmäärad, kui see on kasulik selle liikmesriigi maanteeliiklusele ja keskkonnale, kus teede infrastruktuur on sellise olukorra jaoks kohandatud. Seetõttu tuleks tagada sellistele sõidukitele tüübikinnituse andmine väikeseriale või üksiktüübikinnitusega, tingimusel et sõidukite arv, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ artikli 23 kohast erandit seoses suurimate lubatud mõõtmetega, on piiratud kogusega, mis on vajalik käesoleva määruse täitmiseks. Direktiivi 2007/46/EÜ XII lisa tuleks seepärast vastavalt muuta, et lisada sellised koguselised piirnõuded.

- (6) Direktiivis 96/53/EÜ on sätestatud suurimad lubatud massid, mida kohaldatakse ainult rahvusvahelises liikluses. Nimetatud direktiiviga lubatakse liikmesriikidel riigisisese liikluse puhul siiski jätkuvalt kohaldada siseriiklike õigusakte. Seetõttu ei ole telgedele või telgede rühmale tehniliselt lubatava suurima täismassi ja tehniliselt lubatava suurima massi harmoneerimine liikmesriikidevahelises liikluses lühikese ajaga teostatav. Sellest olenemata on maanteede infrastruktuuri ehitamist reguleerivate harmoneerimata eeskirjade olemasolu tõttu asjakohane nõuda, et liikmesriigid määraksid kindlaks nende sõidukite registreerimisel/kasutuses lubatud suurimad massid, mida lubatakse direktiivi 96/53/EÜ kohaselt

<sup>(1)</sup> ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.<sup>(2)</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.<sup>(3)</sup> EÜT L 129, 14.5.1992, lk 1.<sup>(4)</sup> EÜT L 233, 25.8.1997, lk 1.<sup>(5)</sup> EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

siseriiklikku liiklusse või rahvusvahelisse liiklusse, ning kehtestaksid sellise kindlaksmääramise menetluse.

(7) Võttes arvesse sõidukite masside ja mõõtmetega seotud liidu õigusaktide rakendamisel saadud kogemusi, on vaja sätestada selgelt määratletud põhimõtted. Mõned neist põhimõtetest on juba määratletud direktiivides 97/27/EÜ ja 92/21/EMÜ. Järjepidevuse huvides on kohane need määratlused üle võtta ning vajaduse korral kohandada neid tehniliste ja teaduslike teadmistega.

(8) Võttes arvesse, et käesolevas määruses on esitatud üksik-sõiduki tegeliku massi määratlus, on segaduse vältimiseks vastavussertifikaadi täitmisel vajalik vastavalt muuta direktiivi 2007/46/EÜ IX lisa.

(9) Kuna valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”<sup>(1)</sup> on rõhutatud vajadust parandada maanteesõidukite aerodünaamilisi omadusi ning uurimused on näidanud, et aerodünaamiliste seadmete kinnitamisega sõidukitele võib märkimisväärselt vähendada mootorsõidukite kütusetarbimist ja seega CO<sub>2</sub> heitkoguseid, siis on oluline lubada selliste aerodünaamiliste seadmete kinnitamist sõidukitele. Võttes arvesse, et aerodünaamilised seadmed on lisandid, mis oma konstruktsiooni tõttu ulatuvad sõiduki kõige välimistest punktidest väljapoole, kas sõiduki taga või külgedel, tuleks need lisada seadmete või varustuse nimekirja, mida ei võeta kõige välimiste mõõtmete määramisel arvesse. Siiski on oluline piirata nende väljaulatuvust sõiduki taga või külgedel, nii et see ei kahjustaks liiklusohtust ning jääks võimalikuks erinevate transpordiliikide kombineerimine. Selleks vajalikud tehnilised nõuded tuleks sätestada käesolevas määruses.

(10) Saadaoleva tarkvaraga on võimalik kasutada virtuaalseid katsemeetodeid, mis põhinevad arvutipõhistel tehnikatel. Võttes arvesse, et selliste tehnikatega katsetamine on kulutõhusam ja vähem koormav, on asjakohane anda võimalus neid kasutada selleks, et kontrollida sõiduki suutlikkust manööverdada täielikult 360° trajektoiril ning mõõta suurimat tagumist väljapööret sõiduki manööverdamisel trajektoori sees. Seetõttu on samuti oluline lisada käesolevas määruses direktiivi 2007/46/EÜ XVI lisa õigustloovate aktide loetellu.

(11) Selleks et tagada tüübikinnitussüsteemi korralik toimimine, on asjakohane ajakohastada direktiivi 2007/46/EÜ lisasid.

(12) Seepärast tuleks direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IX, XII ja XVI lisa vastavalt muuta. Kuna XII lisa sätted on piisavalt üksikasjalikud ega vaja ülevõtmist liikmesriikides, on asjakohane asendada see määrusega vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikele 8.

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

#### Artikkel 1

##### Sisu ja reguleerimisala

1. Käesolevas määruses sätestatakse mootorsõidukite ja nende haagiste ELi tüübikinnituse nõuded seoses nende masside ja mõõtmetega.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse M-, N- ja O-kategooria mittekomplektsete, komplektsete ja komplekteeritud sõidukite suhtes.

#### Artikkel 2

##### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse lisaks direktiivis 2007/46/EÜ ja määruses (EÜ) nr 661/2009 sätestatud mõistetele järgmisi mõisteid:

1) „sõidukitüüp” – direktiivi 2007/46/EÜ II lisa B osas määratletud rühm sõidukeid;

2) „standardvarustus” – sõiduki põhikonfiguratsioon, milles on olemas kõik funktsioonid, mis on nõutavad direktiivi 2007/46/EÜ IV lisa või XI lisa nimetatud õigusaktide kohaselt, sealhulgas kõik lisanduvad funktsioonid, millega ei kaasne konfiguratsiooni ega varustatuse taseme lisaspetsifikatsioonid;

3) „lisavarustus” – kõik standardvarustusse mittekuuluvad funktsioonid, mis on sõidukile paigaldatud tootja vastutusel ning mida klient saab tellida;

<sup>(1)</sup> (KOM(2011) 144).

- 4) „töökorras sõiduki mass” tähendab
- a) mootorsõiduki puhul:
- sõiduki mass, kui kütusepaak/-paagid on täidetud vähemalt 90 % ulatuses selle/nende mahust, sealhulgas juhi mass, kütuse ja vedelike mass, koos standardvarustusega, mis on paigaldatud vastavalt tootja spetsifikatsioonidele, ning kere, kabiini, haakeseadete ja varuratta/-rataste mass, kui need on paigaldatud, ning samuti tööriistade mass;
- b) haagise puhul:
- sõiduki mass, sealhulgas kütuse ja vedelike mass, koos standardvarustusega, mis on paigaldatud vastavalt tootja spetsifikatsioonidele, ning kere, lisahaakeseadete/-seadmete, varuratta/-rataste mass, kui need on paigaldatud, ning tööriistade mass;
- 5) „lisavarustuse mass” – varustuse mass, mida võib sõidukile paigaldada lisaks standardvarustusele vastavalt tootja spetsifikatsioonidele;
- 6) „sõiduki tegelik mass” – töökorras sõiduki mass, millele on lisatud üksiksõidukile paigaldatud lisavarustuse mass;
- 7) „suurim tehniliselt lubatud täismass” (M) – suurim lubatud sõiduki mass, mis põhineb sõiduki konstruktsioonil ja tööomadustel; haagise või poolhaagise tehniliselt lubatud täismass on vedukile ülekantav staatiline mass, kui haagis on sõidukiga ühendatud;
- 8) „autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass” (MC) – suurim lubatud liidendsõiduki mass koos ühe või mitme haagisega, mis põhineb selle konstruktsioonil ja tööomadustel, või suurim lubatud vedukist ja poolhaagisest koosneva liidendsõiduki mass;
- 9) „suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass” (TM) – ühe või mitme haagise suurim mass, mida võidakse pukseerida vedukiga ning mis vastab iga vedukiga ühendatud haagise telje või teljerühma kaudu maapinnale ülekantavale kogukoormusele;
- 10) „telg” – kahe või enama mootori jõul liikuva või vabalt veereva ratta ühine pöörlemistelg, mis ühes või rohkemates segmentides asuvad samal tasapinnal risti sõiduki pikisuunalise keskjoonega;
- 11) „teljerühm” – teljed, mille teljevahe on piiratud direktiivi 96/53/EÜ I lisas viidatud teljevahega d ning mis toimivad vastastikku vedrustuse erilise konstruktsiooni tõttu;
- 12) „üksiktelg” – telg, mida ei saa pidada teljerühma osaks;
- 13) „suurim tehniliselt lubatud teljekoormus (m)” – telje kaudu teepinnale avalduv sõiduki ja telje konstruktsioonil ning nende tööomadustel põhinev suurim lubatud staatiline vertikaalkoormus;
- 14) „suurim tehniliselt lubatud teljerühma koormus ( $\mu$ )” – teljerühma kaudu teepinnale avalduv sõiduki ja teljerühma konstruktsioonil ning nende tööomadustel põhinev suurim lubatud staatiline vertikaalkoormus;
- 15) „haakeseadete” – mehaaniline seade ja selle osad, mis on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 55 (autorongide mehaaniliste haakeseadiste osade tunnustamist käsitlevate ühtsete sätete kohta) <sup>(1)</sup> punktides 2.1–2.6 ning automaatse reguleerimisega haakeseadmed, mis on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 102 (ühtsed sätted, milles käsitletakse: I. automaatse reguleerimisega haakeseadme tüübikinnitust; II. sõidukite tüübikinnitust seoses tüübikinnituse saanud automaatse reguleerimisega haakeseadme paigaldamisega) <sup>(2)</sup> punktis 2.1.1;
- 16) „haakepunkt” – veetava sõiduki haakeseadme ja veduki haakeseadme ühenduse keskpunkt;
- 17) „haakeseadme mass” – haakeseadme ja sõidukile haakeseadme kinnitamiseks vajalike osade mass;
- 18) „haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud koormus”
- a) veduki korral on see haakeseadme ja veduki konstruktsioonil põhinev mass, mis vastab veduki suurimale lubatud staatilisele vertikaalkoormusele haakepunktis (S või U väärtus);

<sup>(1)</sup> ELT L 227, 28.8.2010, lk 1.

<sup>(2)</sup> ELT L 351, 20.12.2008, lk 44.

- b) poolhaagise, kesktelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral on see haakeseadme ja haagise konstruktsioonil põhinev mass, mis vastab suurimale lubatud staatilisele vertikaalkoormusele, mis kantakse haakepunktis haagiselt üle vedukile (S või U väärtus);
- 19) „reisijate mass” – sõiduki kategooriast sõltuv nimimass, mis korrutatakse istmete arvuga, sealhulgas meeskonnaliikmete istmete (kui need on olemas) arvuga ning seisjate arvuga, arvestamata juhti;
- 20) „juhi mass” – 75 kilogrammile vastav mass juhiistme võrdluspunktis;
- 21) „nimikoormus” – suurima tehniliselt lubatud täismassi ja sõidukorras sõiduki massi vahe, millele on liidetud reisijate ja lisavarustuse mass;
- 22) „pikkus” – ISO standardi 612:1978 punktides 6.1.1, 6.1.2 ja 6.1.3 määratletud mõõde; see määratlus kehtib ka kahest või enamast osast moodustatud liigendsõiduki puhul;
- 23) „laius” – ISO standardi 612:1978 punktis 6.2 määratletud mõõde;
- 24) „kõrgus” – ISO standardi 612:1978 punktis 6.3 määratletud mõõde;
- 25) „teljevahe”:
- a) ISO standardi 612:1978 punktis 6.4.1 määratletud mõõde;
- b) üheteljelise kesktelghaagise puhul on see horisontaalkaugus haakepunkti vertikaaltelje ja telje keskpunkti vahel;
- c) mitmeteljelise kesktelghaagise puhul on see horisontaalkaugus haakeseadise vertikaaltelje ja esimese telje keskpunkti vahel;
- 26) „telgedevaheline kaugus” – rohkem kui kaheteljelise sõiduki puhul on see standardi ISO 612:1978 punktis 6.4 viidatud kahe järjestikuse telje vaheline kaugus; kui sõidukil on ainult kaks telge või on tegemist poolhaagise, täishaagise või jäiga haakeseadmega haagisega, siis tähendab standardi ISO 612:1978 punktis 6.4.2 viidatud telgedevaheline kaugus teljevahet, nagu see on määratletud mõistete punktis 25;
- 27) „rööbe” – ISO standardi 612:1978 punktis 6.5 viidatud vahemaa;
- 28) „sadula ettenihe” – ISO standardi 612:1978 punktis 6.19.2 viidatud vahemaa, võttes arvesse sama standardi punktis 6.19 viidatud märkust;
- 29) „poolhaagise esikinnituse raadius” – horisontaalkaugus veopoldi telje ja poolhaagise eesmise serva mis tahes punkti vahel;
- 30) „esiülend” – horisontaalkaugus poolhaagise esimest telge või veopoldi telge läbiva vertikaaltasapinna ja sõiduki kõige eesmise punkti vahel;
- 31) „tagaülend” – horisontaalkaugus poolhaagise viimast taga-telge läbiva vertikaaltasapinna ja sõiduki kõige tagumise punkti vahel; kui sõidukile on paigaldatud mitte-eemal-datav haakeseadis, siis on sõiduki kõige tagumiseks punktiks haakepunkt;
- 32) „laadimisruumi pikkus” – vahemaa lastiruumi kõige eesmisest sisemisest punktist kuni kõige tagumise sisemise punktini, mida mõõdetakse horisontaalselt sõiduki pikita-sapinnal;
- 33) „tagumine väljapööre” – vahemaa tegelike kõige kaugemate punktide vahel, milleni sõiduki tagumine osa ulatub manööverdades vastavalt käesoleva määruse I lisa B osa 7. jao või C osa 6. jao tingimustele;
- 34) „teljetõsteseade” – sõidukile paigaldatud mehhanism, mille eesmärk on telge maapinnalt üles tõsta või maapinnale langetada;
- 35) „ülestõstetav telg” – telg, mida võib tavapärasest asendist teljetõsteseadmega tõsta või uuesti alla lasta;
- 36) „koormatav telg” – telg, mille koormust saab muuta ilma telge teljetõsteseadmega üles tõstmata;
- 37) „õhkvedrustus” – vedrustussüsteem, mille vedrustusefekt saavutatakse vähemalt 75 % ulatuses õhkvedrude abil;
- 38) „busside klassid” – sõidukid, mis on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 107 (M<sub>2</sub>- või M<sub>3</sub>-kategooria sõidukite tüübikinnitust käsitlevad ühtsed sätted seoses nimetatud sõidukite üldehitusega)<sup>(1)</sup> punktides 2.1.1 ja 2.1.2;

(<sup>1</sup>) ELT L 255, 29.9.2010, lk 1.

(39) „liigendsõiduk” –  $M_2$ - või  $M_3$ -kategooria sõiduk, mis on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja 107 punktis 2.1.3;

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

### Artikkel 3

#### Tootjate kohustused

1. Tootja määrab iga sõidukitüübi iga versiooni puhul, olenevate sõiduki komplekteerituse astmest, järgmised massid:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass;
- c) suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass;
- d) suurim tehniliselt lubatud teljekoormus või suurim tehniliselt lubatud teljerühma koormus;
- e) suurimad tehniliselt lubatud massid haakepunktis/-punktides, võttes arvesse, olenevalt asjaoludest, sõidukile paigaldatud või paigaldamiseks sobivate haakeseadmete tehnilisi omadusi.

2. Lõikes 1 nimetatud masside määramisel võtab tootja arvesse parimat inseneritava ja parimaid kättesaadavaid tehnilisi teadmisi, et vähendada mehaaniliste rikete ohtu, eelkõige materjali väsimisest tulenevaid ohte, ning et hoida ära teede infrastruktuuri kahjustamist.

3. Lõikes 1 nimetatud masside määramisel võtab tootja arvesse sõiduki suurimat konstruktsioonilist kiirust.

Kui tootja on varustanud sõiduki kiiruspiirikuga, siis on sõiduki suurim konstruktsiooniline kiirus kiiruspiirikuga lubatud suurim kiirus.

4. Lõikes 1 nimetatud masside määramisel ei kehtesta tootja sõidukite kasutamisele piiranguid, välja arvatud piirangud

rehvide kandevõimele, mida saab kohandada vastavalt konstruktsioonilisele kiirusele, nagu on lubatud ÜRO Euroopa majanduskomisjoni eeskirjas nr 54 („Ühtsed sätted kommertsveokite ja nende haagiste õhkrehvide tüübikinnituste kohta”) <sup>(1)</sup> ning komisjoni määruse (EL) nr 458/2011 <sup>(2)</sup> II lisa punktis 5.

5. Mittekomplektsete sõidukite puhul, sealhulgas sadulveokid, mida tuleb edasi komplekteerida, esitab tootja kogu asjakohase teabe järgmise etapi tootjale, nii et käesoleva määruse nõudeid jätkuvalt täidetakse.

Esimese lõigu kohaldamisel määrab tootja koormuse summale vastava massi raskuskeskme asukohta.

6.  $M_2$ -,  $M_3$ -,  $N_2$ - ja  $N_3$ -kategooria mittekomplektsete sõidukid, millele ei ole paigaldatud keret, tuleb projekteerida selliselt, et järgnevad tootjad saaksid täita I lisa B osa 7. ja 8. jao ning C osa 6. ja 7. jao nõudeid.

### Artikkel 4

#### Sätted, mis käsitlevad sõidukitüübile EÜ tüübikinnituse andmist seoses sõiduki masside ja mõõtmetega

1. Valmistaja või tema esindaja esitab tüübikinnitusasutusele taotluse sõidukitüübile EÜ tüübikinnituse saamiseks seoses sõiduki masside ja mõõtmetega.

2. Taotlus koostatakse vastavalt V lisa A osas esitatud teatise näidisele.

3. Massijaotuse arvutamise eesmärgil esitab tootja tüübikinnitusasutusele sõidukitüübi iga tehnilise konfiguratsiooni kohta, nagu on määratud väärtustega V lisa asjakohastes punktides, vajaliku teabe järgmiste masside kindlakstegemiseks:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) suurim tehniliselt lubatud telgedele või teljerühmale rakenduv koormus;
- c) suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass;
- d) haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud koormus;

<sup>(1)</sup> ELT L 183, 11.7.2008, lk 41.

<sup>(2)</sup> ELT L 124, 13.5.2011, lk 11.

e) autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass.

Teave esitatakse tabeli kujul või muus sobivas formaadis kokkuleppel tüübikinnitusasutusega.

4. Kui lisavarustus mõjutab märkimisväärselt sõiduki masse ja mõõtmeid, siis esitab tootja tehnilisele teenistusele sõidukile paigaldatava lisavarustuse asukohta, massi ja raskuskeskme geomeetrilise asukohta telgede suhtes.

5. Kui lisavarustus koosneb mitmest eri osast, mis asuvad sõiduki eri kohtades, siis võib tootja erandina lõikest 4 esitada tehnilisele teenistusele ainult lisavarustuse massi jaotuse telgedele.

6. Telgede rühma puhul esitab tootja kogu telgede rühmale rakenduva massi jaotuse telgede vahel.

Vajaduse korral esitab tootja jaotumise valemid või asjakohased graafikud.

7. Kui tüübikinnitusasutus või tehniline teenistus peab seda vajalikuks, nõuavad nad, et tootja teeb inspekteerimiseks kättesaadavaks kinnitatava tüübi representatiivsõiduki.

8. Sõiduki tootja võib esitada tüübikinnitusasutusele taotluse, et vedrustus tunnistataks samaväärsuseks õhkvedrustusega.

Tüübikinnitusasutus tunnistab vedrustuse samaväärsuseks õhkvedrustusega, kui on täidetud III lisa nõuded.

Kui tehniline teenistus tunnistab samaväärsust, annab ta välja katsetunnistuse. Tüübikinnitusasutus lisab katsetunnistuse ja vedrustuse tehnilise kirjelduse EÜ tüübikinnitustunnistuse juurde.

9. Kui käesoleva määruse I ja IV lisan sätestatud nõuded on täidetud, annab tüübikinnitusasutus tüübikinnituse vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ VII lisan esitatud numeratsioonistemeile.

Liikmesriik ei tohi anda sama numbrit ühelegi teisele sõidukitüübile.

10. Lõike 9 kohaldamisel väljastab tüübikinnitusasutus EÜ tüübikinnitustunnistuse, mis on koostatud vastavalt V lisa B osas esitatud näidisele.

11. I lisa 2. liites viidatud lubatud kõrvalekallet kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ artikli 12 lõike 2 kohaldamisel.

#### Artikkel 5

#### Suurimad lubatud massid registreerimisel/kasutuses

1. Käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud sõidukite registreerimisel ja kasutuselevõtmisel määravad riiklikud asutused sõidukitüübi iga variandi ja versiooni puhul kõik järgmised massid, mis on direktiivi 96/53/EÜ kohaselt lubatud riigisiseseks või rahvusvaheliseks liikluseks:

- a) registreerimisel/kasutuses lubatud suurim täismass;
- b) registreerimisel/kasutuses lubatud suurim telje (telgede) mass;
- c) registreerimisel/kasutuses lubatud suurim teljerühma mass;
- d) registreerimisel/kasutuses lubatud suurim pukseeritav mass;
- e) registreerimisel/kasutuses lubatud suurim autorongi mass.

Riiklikud ametiasutused kehtestavad esimeses lõigus nimetatud registreerimisel/kasutuses lubatud suurimate masside määramise korra. Nad nimetavad nende masside määramiseks pädeva asutuse ja määravad, milline teave tuleb neile asutustele esitada.

2. Lõikes 1 nimetatud korra kohaselt määratud lubatud massid registreerimisel/kasutuses ei tohi ületada artikli 3 lõikes 1 viidatud suurimaid masse.

3. Pädev asutus konsulteerib tootjaga seoses massi jaotusega telgedele või teljerühmadele, et tagada sõiduki süsteemide, eelkõige pidurdus- ja juhtimissüsteemi nõuetekohane toimimine.

4. Registreerimisel/kasutuses lubatud suurimate masside määramisel peavad riiklikud ametiasutused tagama, et direktiivi 2007/46/EÜ IV ja XI lisan loetletud õigusaktide nõuded oleksid jätkuvalt täidetud.

5. Kui riiklikud ametiasutused teevad järelduse, et direktiivi 2007/46/EÜ IV ja XI lisas loetletud ühe õigusakti nõudeid ei täideta, välja arvatud käesoleva määruse nõuded, nõuavad nad, et tüübikinnitusasutus, kes andis asjaomase õigusakti alusel esmase tüübikinnituse, teeks uued katsed ja annaks olukorrast olenevalt uue tüübikinnituse või tüübikinnituse laienduse.

#### Artikkel 6

##### Erandid

1. Ilma, et see piiraks direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 lõike 3 kohaldamist, võib anda EÜ tüübikinnituse sõidukitele, mille mõõtmed ületavad käesoleva määrusega nõutud mõõtmed, kui need sõidukid on ette nähtud jagamatu veose vedamiseks. Sellisel juhul näidatakse tüübikinnitustunnistuses ja vastavustunnistuses selgelt, et sõiduk on ette nähtud ainult jagamatute veoste vedamiseks.

2. Liikmesriigid võivad direktiivi 2007/46/EÜ artiklite 23 ja 24 alusel anda kinnituse sõidukitele, mis ületavad käesoleva määruse I lisa B, C ja D osade punktis 1.1 sätestatud suurimad lubatud mõõtmed.

Direktiivi 2007/46/EÜ artikli 23 alusel antud tüübikinnituste puhul kohaldatakse selle direktiivi XII lisa A osa 3. jaos sätestatud koguselised piirangud.

#### Artikkel 7

##### Üleminekusätted

1. Riiklikud ametiasutused lubavad enne määruse (EÜ) nr 661/2009 artikli 13 lõikes 2 osutatud kuupäeva tüübikinnituse saanud sõidukite müümist ja kasutuselevõtmist ning jätkavad laienduse andmist kinnitustele, mis on saanud direktiivide 92/21/EMÜ ja 97/27/EÜ alusel.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 12. detsember 2012

2. Erandina lõikest 1 kaotavad direktiivi 97/27/EÜ artikli 7 alusel antud EÜ tüübikinnitused kehtivuse määruse (EÜ) nr 661/2009 artikli 19 lõikes 1 nimetatud kuupäeval.

Siiski võivad liikmesriigid kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ artikliga 27 tootja nõudmisel registreerida seerialõpu sõidukeid, mille EÜ tüübikinnitus ei ole enam kehtiv, ja lubada nende müüki ja kasutuselevõtmist.

3. Alates 10. jaanuarist 2014 annavad tootjad välja käesoleva määrusega kooskõlas olevad vastavustunnistused.

Kuni 9. jaanuarini 2014 näitavad nad sõiduki tegeliku massi vastavustunnistuse kandes 52, kui see ei ole näidatud vastavustunnistuse mõnes muus kandes.

#### Artikkel 8

##### Direktiivi 2007/46/EÜ muudatused

Direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IX ja XVI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisale.

Direktiivi 2007/46/EÜ XII lisa asendatakse käesoleva määruse VII lisaga.

#### Artikkel 9

##### Jõustumine

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

Seda kohaldatakse uute sõidukitüüpide suhtes, millele antakse tüübikinnitus alates 1. novembrist 2012.

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

*LISADE SISUKORD*

- I lisa
- A OSA: M<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>-kategooria sõidukite tehnilised nõuded
  - B OSA: M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukite tehnilised nõuded
  - C OSA: N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria sõidukite tehnilised nõuded
  - D OSA: O-kategooria sõidukite tehnilised nõuded
1. liide Seadmete ja varustuse nimekiri, mida ei ole vaja arvesse võtta väliste mõõtude määramisel
  2. liide Lubatud kõrvalekalded tüübikinnituse ja toote vastavuse jaoks
  3. liide Manööverdamisvõimega seotud näitajad
- II lisa Maastikusõidukite tõusuvõime
- III lisa Tingimused vedrustuse võrdväärsuseks õhkvedrustusega
- IV lisa Tehnilised nõuded ülestõstetava või koormatava telje paigaldamiseks sõidukile
- V lisa
- A OSA: teatis
  - B OSA: EÜ tüübikinnitustunnistus
- VI lisa Direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IX ja XVI lisa muudatused
- VII lisa Direktiivi 2007/46/EÜ XII lisa
-



## I LISA

## TEHNILISED NÕUDED

## A OSA

**M<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid****1. Suurimad lubatud mõõtmed**

1.1. Mõõtmed ei tohi ületada järgmisi väärtusi:

1.1.1. Pikkus: 12,00 m

1.1.2. Laius:

a) M<sub>1</sub>: 2,55 m

b) N<sub>1</sub>: 2,55 m

c) N<sub>1</sub>: 2,60 m sõidukite puhul, millele on paigaldatud vähemalt 45 mm paksuste isoleeritud seintega kere, nagu on viidatud direktiivi 2007/46/EÜ II lisa C osa 2. liites.

1.1.3. Kõrgus: 4,00 m

1.2. Pikkuse, laiuse ja kõrguse mõõtmisel peavad sõidukid olema töökorras sõiduki massiga ning paigutatud horisontaalsele tasapinnale, rehvid täis pumbatud tootja poolt soovitatud rõhuni.

1.3. Pikkuse, laiuse ja kõrguse määramisel ei võeta arvesse ainult käesoleva lisa 1. liites nimetatud seadmeid ja varustust.

**2. Massijaotus**

2.1. Suurimate tehniliselt lubatud teljekoormuste summa ei tohi olla väiksem kui sõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass.

2.2. Sõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass ei tohi olla väiksem töökorras sõiduki massist, millele on lisatud reisijate mass, lisavarustuse mass ja haakeseadme mass, kui see pole arvatud töökorras sõiduki massi sisse.

2.3. Kui sõiduk on koormatud suurima tehniliselt lubatud täismassini, ei tohi igale teljele rakenduv koormus ületada suurimat tehniliselt sellele teljele lubatud teljekoormust.

2.4. Kui sõiduk on koormatud suurima tehniliselt lubatud täismassini, ei tohi esiteljele rakenduv koormus olla vähem kui 30 % sõiduki suurimast tehniliselt lubatud täismassist.

2.4.1. Kui sõiduk on koormatud suurima tehniliselt lubatud täismassini, millele on lisatud haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass, ei tohi esiteljele rakenduv koormus olla vähem kui 20 % sõiduki suurimast tehniliselt lubatud täismassist.

2.5. Juhul, kui sõidukil on eemaldatavaid istmeid, viiakse tõendamine läbi nii, et paigaldatud on maksimaalne arv istmeid.

2.6. Punktide 2.2, 2.3 ja 2.4 nõuete tõendamiseks:

a) tuleb istmed reguleerida selliselt, nagu on kirjeldatud punktis 2.6.1;

b) jaotatakse reisijate massid, nimikoormus ja lisavarustuse mass selliselt, nagu on kirjeldatud punktides 2.6.2–2.6.4.2.3.

- 2.6.1. Istme reguleerimine
- 2.6.1.1. Kui istmed on reguleeritavad, asetatakse need kõige tagumisse asendisse.
- 2.6.1.2. Kui istmel on olemas ka täiendavad reguleerimisvõimalused (vertikaalne reguleerimine, kallutamine, seljatoe reguleerimine jne), tuleb iste reguleerida tootja poolt ettenähtud viisil.
- 2.6.1.3. Kui tegemist on vedrustusega istmetega, tuleb need lukustada tootja poolt ettenähtud asendisse.
- 2.6.2. Reisijate masside jaotus
- 2.6.2.1. Iga reisijat esindav mass on 75 kg.
- 2.6.2.2. Iga reisijat esindav mass asetatakse istme võrdluspunkti (R-punkti).
- 2.6.2.3. Erisõiduki puhul kohaldatakse punkti 2.6.2.2 nõudeid *mutatis mutandis* (nt kandraamil lamava vigastatud isiku mass kiirabiauto puhul).
- 2.6.3. Lisavarustuse massi jaotus
- 2.6.3.1. Lisavarustuse mass jaotatakse vastavalt tootja määratlusele.
- 2.6.4. Nimikoormuse jaotus
- 2.6.4.1. M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid
- 2.6.4.1.1. M<sub>1</sub>-kategooria sõidukite puhul jaotatakse nimikoormus tehnilise teenistuse nõusolekul vastavalt tootja spetsifikatsioonidele.
- 2.6.4.1.2. Autoelamute puhul peab vähim nimikoormus (PM) vastama järgmisele nõudele:
- PM kilodes  $\geq 10(n + L)$ ,
- kus
- n on reisijate suurim arv pluss juht ning
- L on sõiduki kogupikkus meetrites.
- 2.6.4.2. N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid
- 2.6.4.2.1. Kerega sõidukite puhul tuleb nimikoormus jaotada ühtlaselt lasti alusele.
- 2.6.4.2.2. Kereta sõidukite puhul (nt sadulveokid) nimetab tootja nimikoormuse raskuskeskme äärmised lubatud asukohad, kusjuures nimikoormusele on lisatud kaupade mahutamiseks ettenähtud varustus (st kere või tsistern vm) (nt 0,50 m kuni 1,30 m eespool esimest tagatelge).
- 2.6.4.2.3. Sõidukite puhul, millele on ette nähtud sadulseade, esitab tootja vähima ja suurima sadula ettenihke.
- 2.7. Täiendavad nõuded sõidukitele, mis võivad vedada haagist
- 2.7.1. Punktides 2.2, 2.3 ja 2.4 esitatud nõudeid kohaldatakse võttes arvesse haakeseadme massi ja haakepunktile mõjuvat suurimat tehniliselt lubatud massi.
- 2.7.2. Ilma, et see piiraks punkti 2.4 nõuete kohaldamist, võib tagatelje (tagatelgede) suurimat tehniliselt lubatud teljekoormust ületada kuni 15 %.
- 2.7.2.1. Kui tagatelje (tagatelgede) suurimat tehniliselt lubatud teljekoormust ületatakse kuni 15 %, kohaldatakse komisjoni määruse (EL) nr 458/2011 (1) II lisa punkti 5.2.

(1) ELT L 124, 13.5.2011, lk 11.

- 2.7.2.2. Liikmesriikides, kus see on lubatud liikluseeskirjades, võib tootja osutada asjakohases kaasnevas dokumendis, nagu omaniku käsiraamat või hooldusraamat, et sõiduki suurimat tehniliselt lubatud täismassi võib ületada kuni 10 % või 100 kg, olenevalt sellest, kumb väärtus on väiksem.

Seda lubatud varu kohaldatakse ainult haagise vedamisel punktis 2.7.2.1 ettenähtud tingimustel, juhul kui töökiirus on piiratud 100 km/h või vähemaga.

### 3. Pukseeritav mass ja haakeseadisele rakenduv koormus

- 3.1. Suurima tehniliselt lubatud pukseeritava massi puhul kohaldatakse järgmisi nõudeid.
- 3.1.1. Sõidupiduriga varustatud haagis
- 3.1.1.1. Sõiduki suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass peab olema madalaim järgmistest väärtuste seast:
- a) suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass, mis põhineb sõiduki ehitusel ja haakeseadme tugevusel;
  - b) veduki suurim tehniliselt lubatud täismass;
  - c) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud maastikusõidukite puhul 1,5-kordne veduki suurim tehniliselt lubatud täismass;
- 3.1.1.2. siiski ei tohi suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass ületada 3 500 kg.
- 3.1.2. Sõidupidurita haagis
- 3.1.2.1. Lubatud pukseeritav mass peab olema madalaim järgmiste väärtuste seast:
- a) suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass, mis põhineb sõiduki ehitusel ja haakeseadme tugevusel;
  - b) pool töökorras veduki massist.
- 3.1.2.2. Suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass ei tohi ületada 750 kg.
- 3.2. Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass ei või olla vähem kui 4 % suurimast lubatavast pukseeritavast massist ning mitte vähem kui 25 kg.
- 3.3. Tootja peab omaniku käsiraamatus ära näitama haakepunktile mõjuva suurima tehniliselt lubatud massi, veduki haakeseadise kinnituspunktid ja haakepunkti suurima lubatud tagaülendi.
- 3.4. Suurimat tehniliselt lubatud pukseeritavat massi ei määrata reisijate arvu alusel.

### 4. Autorongi mass

Autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass ei tohi ületada suurima tehniliselt lubatud täismassi ja suurima tehniliselt lubatud pukseeritava massi summat.

$$MC \leq M + TM$$

### 5. Paigaltvõtuomadused kallakul

- 5.1. Veduk peab suutma autorongi paigalt võtta 12 % kallakul viis korda viie minuti sees.
- 5.2. Punktis 5.1 kirjeldatud katse tegemiseks tuleb veduk ja haagis koormata selliselt, et saavutataks autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass.

## B OSA

**M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid**

1. **Suurimad lubatud mõõtmed**
  - 1.1. Mõõtmed ei tohi ületada järgmisi väärtusi.
    - 1.1.1. Pikkus
      - a) Kahe telje ja ühe osaga sõiduk: 13,50 m
      - b) Kolme või enama telje ja ühe osaga sõiduk: 15,00 m
      - c) Liigendsõiduk: 18,75 m
    - 1.1.2. Laius: 2,55 m
    - 1.1.3. Kõrgus: 4,00 m
  - 1.2. Pikkuse, laiuse ja kõrguse mõõtmisel peavad sõidukid olema töökorras sõiduki massiga ning paigutatud horisontaalsele tasapinnale, rehvid täis pumbatud tootja poolt soovitatud rõhuni.
  - 1.3. Pikkuse, laiuse ja kõrguse määramisel ei võeta arvesse ainult käesoleva lisa 1. liites nimetatud seadmeid ja varustust.
2. **Kerega sõidukite massijaotus**
  - 2.1. Arvutamise kord  
Märkused  

„M” suurim tehniliselt lubatud täismass;

„TM” suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass;

„MC” autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass;

„m<sub>i</sub>” suurim tehniliselt lubatud üksikteljele (i) rakenduv täismass, kus i tähistab telgede arvu ühest kuni sõiduki telgede koguarvuni;

„m<sub>c</sub>” haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass;

„μ<sub>j</sub>” suurim tehniliselt lubatud teljerühma (j) koormus, kus j tähistab teljerühma arvu ühest kuni teljerühmade koguarvuni.
  - 2.1.1. Veendumaks, et sama tüübi iga tehniline konfiguratsioon vastab järgmistele nõuetele, tehakse asjakohased arvutused.
  - 2.1.2. Kui sõidukil on koormatavad teljed, tuleb arvutused teha nii, nagu telgede vedrustust tavaliselt koormatakse.
  - 2.2. Üldnõuded
    - 2.2.1. Suurima tehniliselt lubatud üksikteljekoormuse ja suurima tehniliselt lubatud teljerühma koormuse summa ei või olla väiksem kui sõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass.  
$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j].$$
    - 2.2.2. Töökorras sõiduki mass, millele on lisatud lisavarustuse mass, reisijate mass, punktis 2.2.3 nimetatud massid WP ja B, haakeseadme mass, kui see ei ole arvatud töökorras sõiduki massi sisse, ning haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass, ei või ületada suurimat tehniliselt lubatud täismassi.

## 2.2.3. Koormuse jaotus

## 2.2.3.1. Märkused

„P” istekohtade arv, arvestamata juhti ja meeskonnaliiget (-liikmeid);

„Q” ühe reisija mass kilogrammides;

„Q<sub>c</sub>” ühe meeskonnaliikme mass kilogrammides;

„S<sub>1</sub>” seisvate reisijate seisuala ruutmeetrites;

„SP” tootja poolt nimetatud seisvate reisijate arv;

„S<sub>sp</sub>” ühe seisva reisija nimiala ruutmeetrites;

„WP” ratastoolidele ettenähtud alade arv korrutatuna 250 kilogrammiga, mis vastab ratastoolile ja selle kasutajale;

„V” pakiruumide kogumaht kuupmeetrites, sealhulgas pagasiruum, pagasiriulid ja suusakast;

„B” tootja poolt märgitud suurim lubatud pagasi mass kilogrammides, sealhulgas suurim lubatud mass (B'), mida võib transportida suusakastis, kui see on paigaldatud.

2.2.3.2. Istuvate reisijate massid Q ja Q<sub>c</sub> asetatakse istme võrdluspunkti (R-punkti).2.2.3.3. Mass, mis vastab seisvate sõitjate arvule SP massiga Q, tuleb ühtlaselt jaotada seisvate sõitjate alale S<sub>1</sub>.

## 2.2.3.4. Vajaduse korral tuleb mass WP ühtlaselt jaotada ratastoolidele ettenähtud alale.

2.2.3.5. Mass, mis on võrdne B<sub>ga</sub> (kg) tuleb ühtlaselt jaotada pagasiruumide vahel.

## 2.2.3.6. Mass, mis on võrdne B'-ga (kg) tuleb paigutada suusakasti raskuskeskmesse.

## 2.2.3.7. Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass tuleb paigutada haakepunkti, mille tagaülendi tootja on ära märkinud.

2.2.3.8. Q ning S<sub>sp</sub> väärtused

Sõidukiklass	Q (kg)	S <sub>sp</sub> (m <sup>2</sup> )
I ja A-klass	68	0,125 m <sup>2</sup>
II klass	71	0,15 m <sup>2</sup>
III ja B-klass	71	Ei kohaldata

Iga meeskonnaliikme mass on 75 kg.

2.2.3.9. Seisvate reisijate mass ei tohi ületada väärtust S<sub>1</sub>/S<sub>sp</sub>, kus S<sub>sp</sub> on ühele reisijale ettenähtud nimiala, mis on määratletud punkti 2.2.3.8 tabelis.2.2.3.10. Pagasi suurim lubatud mass ei või olla väiksem kui:  $B = 100 \times V$ .

## 2.2.4. Arvutused

## 2.2.4.1. Punkti 2.2.2 nõuded kontrollitakse sisustuselementide kõigi konfiguratsioonidega.

## 2.2.4.2. Punktis 2.2.3 määratud tingimustel ei tohi ühegi üksiktelje ega teljerühma koormus ületada suurimat tehniliselt lubatud sellele teljele või teljerühmale rakenduvat koormust.

- 2.2.4.3. Kui istekohtade arvu sõidukis saab muuta, sellel on seisukohtadele eraldatud ala ( $S_1$ ) ja see on varustatud ratastoolide veoks, tuleb punktide 2.2.2 ja 2.2.4.2 nõudeid kontrollida kõigi järgmiste tingimuste suhtes:
- a) hõivatakse kõik istekohad, seejärel ülejäänud pind seisvatele sõitjatele (kuni tootja määratud piirini või alla selle), kui ruumi veel üle jääb, siis hõivatakse ratastoolikohad;
  - b) hõivatakse kõik seisukohad (kuni tootja määratud piirini), seejärel ülejäänud pind istuvatele sõitjatele, ja kui ruumi veel üle jääb, siis hõivatakse ratastoolikohad;
  - c) hõivatakse kõik ratastoolikohad, seejärel pind seisvatele sõitjatele (kuni tootja määratud piirini või alla selle) ja seejärel hõivatakse ülejäänud istekohad.
- 2.2.5. Kui sõiduk on koormatud vastavalt punktile 2.2.2, ei tohi juhtiva esitelje (juhtivate esitelgede) koormus olla alla 20 % suurimast tehniliselt lubatud täismassist M.
- 2.2.6. Kui sõidukile antakse tüübikinnitus rohkem kui ühes klassis, tuleb iga klassi puhul kohaldada punkti 2 nõudeid.

### 3. Vedamisvõime

- 3.1. Autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass ei tohi ületada suurima tehniliselt lubatud täismassi ja suurima tehniliselt lubatud pukseeritava massi summat.

$$MC \leq M + TM$$

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

### 4. Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass

- 4.1. Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass on vähemalt võrdne 4 protsendiga selle suurimast tehniliselt lubatud pukseeritavast massist või 25 kg, olenevalt sellest, kumb on suurem.
- 4.2. Tootja määrab omaniku käsiraamatus tingimused mootorsõidukile haakeseadme lisamiseks.
- 4.2.1. Vajaduse korral peab punktis 4.2 nimetatud tingimustes kirjas olema veduki haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass, haakeseadme suurim lubatud mass, haakeseadme kinnituskohad ja haakeseadme suurim lubatud tagatüend.

### 5. Paigaltvõtuomadused kallakul

- 5.1. Haagist vedavad vedukid peavad suutma paigalt võtta 12 % kallakul viis korda viie minuti sees
- 5.2. Punktis 5.1 kirjeldatud katse tegemiseks tuleb veduk ja haagis koormata selliselt, et saavutataks autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass.

### 6. Mootori võimsus

- 6.1. Autorongi suurima tehniliselt lubatud täismassi või üksiksõiduki suurima tehniliselt lubatud täismassi puhul peab mootori võimsus olema vähemalt 5 kW tonni kohta, kui sõiduk ei ole ette nähtud haagise vedamiseks.
- 6.2. Mootori võimsust mõõdetakse kooskõlas nõukogu direktiiviga 80/1269/EMÜ <sup>(1)</sup> või ÜRO EMK eeskirjaga nr 85 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46.

<sup>(2)</sup> ELT L 326, 24.11.2006, lk 55.

**7. Manööverdamisvõime**

- 7.1. Sõiduk peab olema manööverdatav ühes või teises suunas 360° täisringjoonelisel alal, nagu on näidatud käesoleva lisa 3. liite joonisel 1, nii et ükski sõiduki välimine punkt ei ületaks välimist ringjoont ega sisemist ringjoont, olenevalt olukorrast.
- 7.1.1. Katse tehakse sõidukiga nii koormamata olekus (st töökorras sõiduki massiga) kui ka koormatult kuni suurima tehniliselt lubatud täismassini.
- 7.1.2. Punkti 7.1 kohaldamisel ei võeta arvesse neid sõiduki osi, mis võivad käesoleva lisa 1. liite kohaselt ulatuda üle sõiduki laiuse.
- 7.2. Koormatava teljega sõidukite puhul kohaldatakse punkti 7.1 nõudeid ka siis, kui koormatav(ad) telg (teljed) on kasutuses.
- 7.3. Punkti 7.1 nõudeid kontrollitakse järgmiselt.
- 7.3.1. Sõiduk manööverdatakse ringikujulisele alale, mis on määratletud kahe konsentrilise ringiga, millest välimise raadius on 12,50 m ja sisemise raadius on 5,30 m.
- 7.3.2. Sõiduki kõige välimist eesmist punkti tuleb juhtida välimist ringjoont mööda (vaata käesoleva lisa 3. liite joonist 1).

**8. Tagumine väljapööre**

- 8.1. Üheosaline sõiduk
- 8.1.1. Sõidukit katsetatakse vastavalt punktis 8.1.2 kirjeldatud sissesõidukatsel.
- 8.1.2. Sissesõidukatselise meetod
- Sõiduki paigal seistes märgitakse maapinnale joon, millega määratakse kindlaks sõiduki ringist väljapoole suunatud külje vertikaalne puutetasapind.
- Sõiduk liigutatakse sirgjoonelisel kursil joonisel 1 kirjeldatud ringikujulisele alale, kusjuures sõiduki esirattaid tuleb pöörata selliselt, et kõige välimine eesmine punkt järgiks välimist ringjoont (vt käesoleva lisa 3. liite joonist 2a).
- 8.1.3. Sõiduki mass peab vastama töökorras sõiduki massile.
- 8.1.4. Suurim tagumine väljapööre ei tohi olla üle 0,60 m.
- 8.2. Kahe- või enama osalised sõidukid
- 8.2.1. Punkti 8.1 nõudeid kohaldatakse *mutatis mutandis* kahe- või enamaosaliste sõidukite suhtes.
- Sellisel juhul joondatakse kaks või enam jäika osa tasapinnaga, mis on näidatud käesoleva lisa 3. liite joonisel 2b.

## C OSA

**N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria sõidukid****1. Suurimad lubatud mõõtmed**

- 1.1. Mõõtmed ei tohi ületada järgmisi väärtusi.
- 1.1.1. Pikkus: 12,00 m
- 1.1.2. Laius:
- a) 2,55 kõigi sõidukite puhul;
- b) 2,60 m sõidukite puhul, millele on paigaldatud vähemalt 45 mm paksuste isoleeritud seintega kere, nagu on viidatud direktiivi 2007/46/EÜ II lisa 2. liites;

- 1.1.3. Kõrgus: 4,00 m
- 1.2. Pikkuse, laiuse ja kõrguse mõõtmisel peavad sõidukid olema töökorras sõiduki massiga ning paigutatud horisontaalsele tasapinnale, rehvid täis pumbatud tootja poolt soovitatud rõhuni.
- 1.3. Pikkuse, laiuse ja kõrguse määramisel ei võeta arvesse ainult käesoleva lisa 1. liites nimetatud seadmeid ja varustust.
2. **Kerega sõidukite massijaotus**
- 2.1. Arvutamise kord
- Märkused
- „M” suurim tehniliselt lubatud täismass;
- „TM” suurim tehniliselt lubatud pukseeritav mass;
- „MC” autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass;
- „m<sub>i</sub>” suurim tehniliselt lubatud üksiktelje koormus, kus i tähistab telgede arvu ühest kuni sõiduki telgede koguarvuni;
- „m<sub>c</sub>” haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass;
- „μ<sub>j</sub>” suurim tehniliselt lubatud teljerühma (j) koormus, kus j tähistab teljerühma arvu ühest kuni teljerühmade koguarvuni.
- 2.1.1. Veendumaks, et sama tüübi iga tehniline konfiguratsioon vastab punktides 2.2 ja 2.3 sätestatud nõuetele, tehakse asjakohased arvutused.
- 2.1.2. Kui sõidukil on koormatavad teljed, tuleb punktides 2.2 ja 2.3 nõutud arvutused teha nii, nagu koormatavate telgede vedrustust tavaliselt koormatakse.
- 2.1.3. Kui sõidukil on ülestõstetavad teljed, tuleb punktides 2.2 ja 2.3 nõutud arvutused teha langetatud telgedega.
- 2.2. Üldnõuded
- 2.2.1. Suurima tehniliselt lubatud üksikteljekoormuse ja suurima tehniliselt lubatud teljerühma koormuse summa ei või olla väiksem kui sõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass.
- $$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
- 2.2.2. Iga teljerühma (j) puhul ei või suurimate tehniliselt lubatud koormuste summa selle telgedele olla väiksem kui suurim tehniliselt lubatud teljerühma koormus.
- Lisaks ei tohi ühelegi teljele rakenduv koormus m<sub>i</sub> olla väiksem kui vastava teljerühma massijaotuse järgi sellele teljele i rakenduv osa teljerühmale rakenduvast koormusest μ<sub>j</sub>.
- 2.3. Erinõuded
- 2.3.1. Töökorras sõiduki mass, millele on lisatud lisavarustuse mass, reisijate mass, haakeseadme mass, kui see ei ole arvatud töökorras sõiduki massi sisse, ning haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass, ei või ületada sõiduki suurimat tehniliselt lubatud täismassi.
- 2.3.2. Kui sõiduk on koormatud kuni suurima tehniliselt lubatud täismassini, ei või teljele i jaotuv koormus ületada sellele teljele rakenduvat koormust m<sub>i</sub> ning teljerühmale rakenduv koormus j ei või ületada koormust μ<sub>j</sub>.



2.3.3. Punkti 2.3.2 nõuded tuleb täita koormuse järgmiste konfiguratsioonide juures.

2.3.3.1. Nimikoormuse ühtlane jaotus:

sõiduk on töökorras sõiduki massiga, millele on lisatud lisavarustuse mass, reisijate mass istmete võrdluspunktides, haakeseadme mass (kui see ei ole arvatud töökorras sõiduki massi sisse), haakepunktile mõjuv suurim lubatud mass ning lastiruumis ühtlaselt jaotatud nimikoormus.

2.3.3.2. Nimikoormuse ebahütlane jaotus:

sõiduk on töökorras sõiduki massiga, millele on lisatud lisavarustuse mass, reisijate mass istmete võrdluspunktides, haakeseadme mass (kui see ei ole arvatud töökorras sõiduki massi sisse), haakepunktile mõjuv suurim lubatud mass ning tootja instruksiooni kohaselt paigutatud nimikoormus.

Selle jaoks määrab tootja kindlaks nimikoormuse ja/või kere ja/või varustuse või sisustuse raskuskeskme kõige äärmised lubatavad asukohad (nt 0,50–1,30 m eespool esimest tagatelge).

2.3.3.3. Ühtlase ja ebahütlase jaotuse kombinatsioon:

punktide 2.3.3.1 ja 2.3.3.2 nõudeid tuleb täita samaaegselt.

Näiteks kallur (jaotatud koorem), millele on täiendavalt paigaldatud kraana (lokaalne koorem).

2.3.3.4. Sadulhaakeseadise kaudu ülekantav koormus (poolhaagise veduk):

sõiduk on töökorras sõiduki massiga, millele on lisatud lisavarustuse mass, reisijate mass istmete võrdluspunktides, haakeseadme mass (kui see ei ole arvatud töökorras sõiduki massi sisse) ning haakeseadise haakepunktile mõjuv suurim lubatud mass, mis on paigutatud tootja instruksioonide kohaselt (vähim ja suurim sadula ettenihke).

2.3.3.5. Punkti 2.3.3.1 nõudeid tuleb alati täita, kui sõidukil on lame lastiala.

2.3.4. Kui sõiduk on koormatud suurima tehniliselt lubatud täismassini, millele on lisatud haakeseadme mass (kui see ei ole arvatud töökorras sõiduki massi sisse) ja haakepunktile mõjuv suurim lubatud mass selliselt, et on saavutatud suurim lubatud tagumise teljerühma ( $\mu$ ) koormus või suurim lubatud tagumise telje ( $m$ ) koormus, siis ei või esimesele juhtteljele (esimestele juhttelgedele) langev koormus olla alla 20 % sõiduki suurimast tehniliselt lubatud täismassist.

2.3.5.  $N_2$ - ja  $N_3$ -kategoria eriotstarbeliste sõidukite puhul kontrollib tehniline teenistus tootja nõusolekul punkti 2 nõuetele vastavust, võttes arvesse konkreetse sõiduki konstruktsiooni (nt liikurkraanad).

### 3. Vedamisvõime

3.1. Autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass ei tohi ületada suurima tehniliselt lubatud täismassi ja suurima tehniliselt lubatud pukseeritava massi summat.

$$MC \leq M + TM$$

### 4. Paigaltvõtuomadused kallakul ja tõusuvõime

4.1. Haagiste vedamiseks ettenähtud ja autorongi täismassini koormatud sõidukid peavad olema suutelised vähemalt 12 % kallakul paigalt võtma viis korda viie minuti jooksul.

4.2. Maastikusõidukite tõusuvõimet kontrollitakse II lisa tehniliste nõuete kohaselt.

4.2.1. Samuti kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisa 1. liite 5. jao nõudeid.

## 5. Mootori võimsus

5.1. Sõiduki mootori võimsus peab autorongi täismassi iga tonni kohta olema vähemalt 5 kW.

5.1.1. Jagamatu veose veoks ettenähtud veduki või poolhaagise veduki puhul peab mootori võimsus olema vähemalt 2 kW autorongi suurima tehniliselt lubatud täismassi tonni kohta.

5.2. Mootori võimsust mõõdetakse kooskõlas direktiiviga 80/1269/EMÜ või ÜRO EMK eeskirjaga nr 85.

## 6. Manööverdamisvõime

6.1. Sõiduk peab olema manööverdatav ühes või teises suunas 360° täisringjoonelisel alal nagu on näidatud käesoleva lisa 3. liite joonisel 1, nii et ükski sõiduki välimine punkt ei ületaks välimist ringjoont ega sisemist ringjoont, olenevalt olukorrast.

6.1.1. Katse tehakse sõidukiga nii koormamata olekus (st töökorras sõiduki massiga) kui ka koormatult kuni suurima tehniliselt lubatud täismassini.

6.1.2. Punkti 6.1 kohaldamisel ei võeta arvesse neid sõiduki osi, mis võivad käesoleva lisa 1. liite kohaselt ulatuda üle sõiduki laiuse.

6.2. Teljetõsteseadmetega sõidukite puhul kohaldatakse punkti 6.1 nõudeid ka ülestõstetava(te) telje (telgede) tõstetud asendis ja koormatava(te) telje (telgede) tööasendis.

6.3. Punkti 6.1 nõudeid kontrollitakse järgmiselt.

6.3.1. Sõiduk manööverdatakse alale, mis on määratletud kahe kontsentrilise ringiga, millest välimise raadius on 12,50 m ja sisemise raadius on 5,30 m.

6.3.2. Sõiduki kõige välimist eesmist punkti tuleb juhtida välimist ringjoont mööda (vaata käesoleva lisa 3. liite joonist 1).

## 7. Tagumine väljapööre

7.1. Sõidukit katsetatakse vastavalt punktis 7.1.1 kirjeldatud statsionaarses olekus.

7.1.1. Statsionaarse katse meetod

7.1.1.2. Sõiduk on statsionaarses olekus ja selle esimesed juhitud rattad on suunatud selliselt, et sõiduki liikudes moodustaks sõiduki kõige välimine punkt 12,50 m raadiusega ringi.

Maapinnale märgitakse ringist väljapoole suunatud sõiduki külje vertikaalse puuetasandi kindlaksmääramiseks joon.

Sõiduk liigub edasi, nii et kõige välimine eesmine punkt järgiks 12,50 m raadiusega välimist ringjoont.

7.2. Suurim tagumine väljapööre ei tohi olla üle: (vt käesoleva lisa 3. liite joonist 3)

a) 0,80 m;

b) 1,00 m, kui sõidukile on paigaldatud teljetõsteseade ja telg on ülestõstetud asendis;

c) 1,00 m, kui kõige tagumine telg on juhitud telg.

## D OSA

**O-kategooria sõidukid****1. Suurimad lubatud mõõtmed**

1.1. Mõõtmed ei tohi ületada järgmisi väärtusi.

1.1.1. Pikkus

a) Haagis: 12,00 m koos haakeseadisega;

b) Poolhaagis: 12,00 m, millele lisatakse esiülend.

1.1.2. Laius

a) 2,55 kõigi sõidukite puhul;

b) 2,60 m sõidukite puhul, millele on paigaldatud vähemalt 45 mm paksuste isoleeritud seintega kere, nagu on viidatud direktiivi 2007/46/EÜ II lisa 2. liites.

1.1.3. Kõrgus: 4,00 m

1.1.4. Poolhaagise esikinnituse raadius: 2,04 m

1.2. Pikkuse, laiuse ja kõrguse mõõtmisel peavad sõidukid olema töökorras sõiduki massiga ning paigutatud horisontaalsele tasapinnale, rehvid täis pumbatud tootja poolt soovitatud rõhuni.

1.3. Pikkust, kõrgust ja esikinnituse raadiust mõõdetakse laadimispinna või ÜRO EMK eeskirja nr 55 7. lisa punkti 1.2.1 teises lõigus nimetatud võrdluspinna horisontaalasendis.

Reguleeritavad haakeseadised peavad olema horisontaalasendis ning joondatud sõiduki keskjoone järgi. Nad paigutatakse horisontaalselt kõige pikemasse asendisse.

1.4. Punktis 1.1 nimetatud mõõtmete määramisel ei võeta arvesse ainult käesoleva lisa 1. liites nimetatud seadmeid ja varustust.

**2. Kerega sõidukite massijaotus**

2.1. Arvutamise kord

Märkused

„M” suurim tehniliselt lubatud täismass;

„ $m_0$ ” eesmisele haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass;

„ $m_i$ ” suurim tehniliselt lubatud teljekoormus, kus  $i$  tähistab telgede arvu ühest kuni sõiduki telgede koguarvuni;

„ $m_c$ ” tagumisele haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass;

„ $m_j$ ” suurim tehniliselt lubatud teljerühma ( $j$ ) koormus, kus  $j$  tähistab teljerühma arvu ühest kuni teljerühmade koguarvuni.

2.1.1. Veendumaks, et sama tüübi iga tehniline konfiguratsioon vastab punktides 2.2 ja 2.3 sätestatud nõuetele, tehakse asjakohased arvutused.

2.1.2. Kui sõidukil on koormatavad teljed, tuleb punktides 2.2 ja 2.3 nõutud arvutused teha nii, nagu koormatavate telgede vedrustust tavaliselt koormatakse.

2.1.3. Kui sõidukil on ülestõstetavad teljed, tuleb punktides 2.2 ja 2.3 nõutud arvutused teha langetatud telgedega.

2.2. Üldnõuded

2.2.1. Suurima tehniliselt lubatud eesmise haakepunkti koormuse ja suurima tehniliselt lubatud üksikelje või teljerühma koormuse ja suurima tehniliselt lubatud tagumise haakepunkti koormuse summa ei või olla väiksem kui sõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass.

$$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + \mu_j + m_c]$$

2.2.2. Üheski teljerühmas j ei tohi telgedele rakenduvate masside  $m_i$  summa olla väiksem kui mass  $\mu_j$ .

Lisaks ei tohi ühelegi teljele rakenduv koormus  $m_i$  olla väiksem kui vastava teljerühma massijaotuse järgi sellele teljele i rakenduv osa teljerühmale rakenduvast koormusest  $\mu_j$ .

2.3. Erinõuded

2.3.1. Töökorras sõiduki mass, millele on lisatud lisavarustuse mass ning haakepunkti(de)le mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass, ei või ületada sõiduki suurimat tehniliselt lubatud täismassi.

2.3.2. Kui sõiduk on koormatud kuni suurima tehniliselt lubatud täismassini, ei või üksikeljele i jaotuv koormus ületada sellele teljele rakenduvat koormust  $m_i$  ega teljerühmale rakenduvat koormust  $\mu_j$  ega haakepunktile mõjuvat suurimat tehniliselt lubatud massi  $m_0$ .

2.3.3. Punkti 2.3.2 nõuded tuleb täita koormuse järgmiste konfiguratsioonide juures.

2.3.3.1. Nimikoormuse ühtlane jaotus

Sõiduki mass peab vastama töökorras sõiduki massile, millele on lisatud lisavarustuse mass ja nimimass, mis on lastiruumis ühtlaselt jaotatud;

2.3.3.2. Nimikoormuse ebaühtlane jaotus

Sõiduki mass peab vastama töökorras sõiduki massile, millele on lisatud lisavarustuse mass ja nimikoormus, mis on jaotatud vastavalt tootja instruksioonidele.

Selle jaoks määrab tootja kindlaks nimikoormuse ja/või kere ja/või varustuse või sisustuse raskuskeskme kõige äärmised lubatavad asukohad (nt 0,50–1,30 m eespool esimest tagatelge).

2.3.3.3. Ühtlase ja ebaühtlase jaotuse kombinatsioon:

punktide 2.3.3.1 ja 2.3.3.2 nõudeid tuleb täita samaaegselt.

2.3.3.4. Punkti 2.3.3.1 nõudeid tuleb alati täita, kui sõidukil on lame lastiala.

2.3.4. Erinõuded haagiselamutele

2.3.4.1 Vähim nimikoormus (PM) peab vastama järgmisele nõudele:

$$PM \text{ kilodes} \geq 10(n + L),$$

kus

n on magamiskohtade suurim arv ja

L on kere kogupikkus, nagu see on määratletud standardi ISO 7237:1981 punktis 6.1.2.

**3. Nõuded manööverdamisvõimele**

- 3.1. Kõik haagised ja poolhaagised peavad olema selliselt konstrueeritud, et vedava sõiduki külge haagituna suudab autorong manööverdada kas ühes või teises suunas 360° täisringjoonelises alas, mis koosneb kahest kontsentrisest ringjoonest, millest välimise ringjoone raadius on 12,50 m ja sisemise ringjoone raadius on 5,30 m, ilma et ükski vedava sõiduki välimine punkt ei ületaks välimist ringjoont ega üksi haagise või poolhaagise välimine punkt ei ületaks sisemist ringjoont.
- 3.2. Poolhaagis tunnistatakse punkti 3.1 nõuetele vastavaks, kui selle võrdlus-teljevahe (RWB) vastab järgmistele nõuetele:

$$RWB \leq [(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + \frac{1}{2}W)^2]^{\frac{1}{2}}$$

kus:

„RWB” on vahekaugus veopoldi telje ja mittejuhitavate telgede keskjoone vahel;

„W” on poolhaagise laius.

- 3.3. Kui ühel või enamal mittejuhitavatest telgedest on teljetõsteseade, siis võetakse arvesse teljevahe kas langetatud või tõstetud teljega, olenevalt sellest, kumb vahe on pikem.
-

## I. liide

**Seadmete ja varustuse nimekiri, mida ei ole vaja arvesse võtta väliste mõõtmete määramisel**

1. Järgmistes tabelites esitatud täiendavate piirangute kohaldamisel ei tule välimiste mõõtmete määramisel võtta arvesse I, II ja III tabelis loetletud seadmeid ja varustust, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) kui esiosasse on paigaldatud mitu seadet, ei tohi nende kogu väljaulatus ületada 250 mm;
- b) sõiduki pikkusele lisatud seadmete ja varustuse kogu väljaulatus ei tohi ületada 750 mm;
- c) välja arvatud külgpeeglid, ei tohi sõiduki laiusele lisatud seadmete ja varustuse kogu väljaulatus ületada 100 mm.

2. Punkti 1 alapunktis a või b sätestatud nõudeid ei kohaldata kaudse nähtavuse seadmete puhul.

I tabel

**Sõiduki pikkus**

Objekt		Sõiduki kategooria									
		M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1.	Kaudse nähtavuse seadmed nagu need on määratletud ÜRO EMK eeskirja nr 46 <sup>(1)</sup> punktis 2.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Klaasipuhastite ja klaasipesuri seadmed	x	x	x	x	x	x				
3.	Välised päikesesirmid	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Esikaitse süsteemid, mis on saanud tüübikinnituse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 78/2009 <sup>(2)</sup>	x			x						
5.	Sisenemisastmed ja -käepidemed	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Haakeseaded (eemaldatav)	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Täiendav haakeseaded haagise taga (eemaldatav)	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Jalgrattaraam (eemaldatav või sissetõmmatav)	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Tõstmisplatvormid, rambid ja muud sarnased seadmed (kui nad ei ole kasutusasendis ja ei ulatu välja üle 300 mm), tingimusel et sõiduki kandevõime ei tõuse.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Vaatlus- ja avastamisseeded, sealhulgas radarid	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Vetruvad puhvrid ja sarnane varustus	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
12.	Tolliplommimisvarustus ja selle kaitsmed	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x







Objekt		Sõiduki kategooria									
		M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
17.	<p>Sõidukeid transportivate sõidukite turvareelingud.</p> <p>Ainult sõidukite puhul, mis on ettenähtud ja konstrueeritud vähemalt kahe sõiduki veoks ning mille reelingud asuvad vähemalt 2,0 m, kuid mitte üle 3,70 m maapinnast ning ei ulatu üle sõiduki kõige välimise külje rohkem kui 50 mm.</p> <p>Sõiduki laius ei tohi ületada 2 650 mm.</p>	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(<sup>1</sup>) ELT L 34, 9.2.2011, lk 2.

III tabel

Sõiduki kõrgus

		M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1.	Raadio- või raadionavigatsiooni antenn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Üles tõstetud pantograafid või varrasvooluvõt- turid	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

## 2. liide

**Lubatud kõrvalekalded tüübikinnituse ja toote vastavuse jaoks****1. Mõõtmised**

- 1.1. Kogupikkus, -laius ja -kõrgus mõõdetakse käesoleva lisa A–D osa punkti 1.2 kohaselt.
- 1.2. Tingimusel, et käesoleva lisa A–D osa punktis 1.1 kindlaks määratud piiranguid ei ületata, võivad tegelikud mõõtmised erineda tootja esitatud mõõtetest kuni 3 %.

**2. Töökorras sõiduki mass ja sõiduki tegelik mass**

- 2.1. Töökorras sõiduki massi kontrollitakse sõiduki tegeliku massi alusel, kaaludes sõiduki ja lahutades selle massist paigaldatud lisavarustuse massi. Sellise kaalumise jaoks peab kaal vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/23/EÜ<sup>(1)</sup> nõuetele.
- 2.2. Punkti 2.1 nõuetega kooskõlas kindlaks määratud töökorras sõiduki mass ei või erineda direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punkti 2.6 alapunktis b või III lisa I osa A või B jaos või tüübikinnitustunnistuse vastavas kandes sätestatud nimiväärtusest rohkem kui:
  - a) 3 %, s.o lubatud vähim ja suurim kõrvalekalle (s.o määratud väärtuse negatiivne ja positiivne kõrvalekalle) M-, N- ja O-kategooria sõidukite puhul, välja arvatud eriotstarbelised sõidukid;
  - b) 5 %, s.o lubatud vähim ja suurim kõrvalekalle (s.o määratud väärtuse negatiivne ja positiivne kõrvalekalle) eriotstarbeliste sõidukite puhul;
  - c) 5 %, s.o lubatud vähim ja suurim kõrvalekalle (s.o määratud väärtuse negatiivne ja positiivne kõrvalekalle) direktiivi 2007/46/EÜ artikli 12 lõike 2 kohaldamisel.

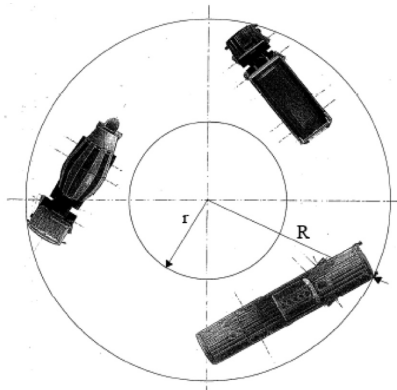
---

<sup>(1)</sup> ELT L 122, 16.5.2009, lk 6.

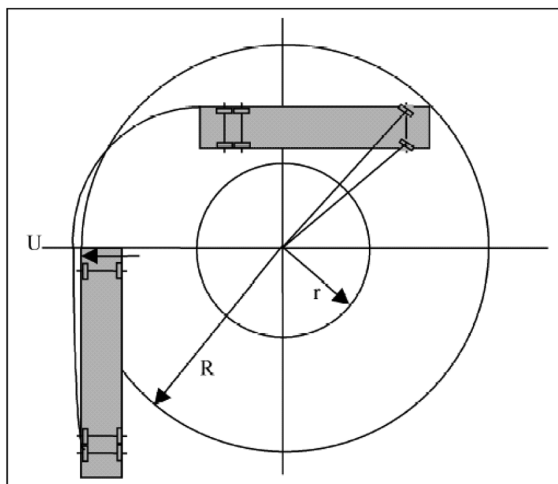
## 3. liide

## Manööverdamisvõime nõuetega seotud näitajad

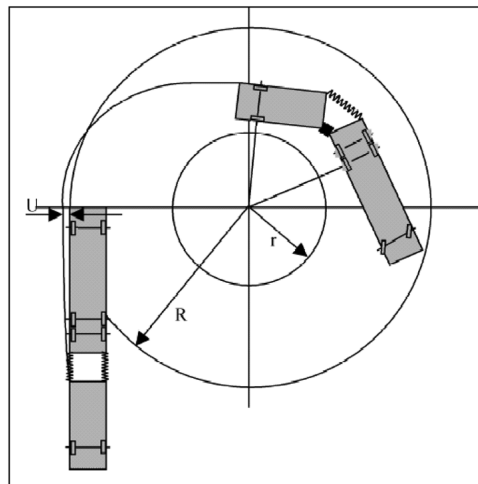
Joonis 1

Manööverdusring:  $r = 5,3$  m,  $R = 12,5$  m

Joonis 2

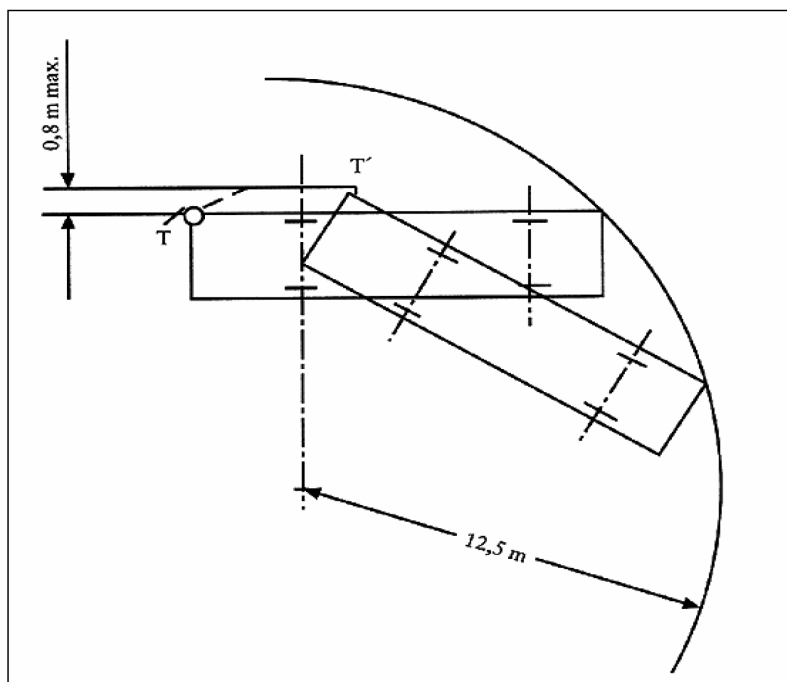
Sissesõidumeetod  $M_2$ - ja  $M_3$ -kategoria sõidukite jaoks

Joonis 2a:  
tagumine väljapööre (mitte-  
liigendsõidukid)  
 $R = 12,5$  m  
 $r = 5,3$  m  
 $U_{\max} \leq 60$  cm



Joonis 2b:  
tagumine väljapööre (liigend-  
sõidukid)  
 $R = 12,5$  m  
 $r = 5,3$  m  
 $U_{\max} \leq 60$  cm

Joonis 3

Statsionaarne meetod  $N_2$ - ja  $N_3$ -kategooria sõidukite jaoks

## II LISA

## MAASTIKUSÕIDUKITE TÕUSUVÕIME

## 1. Üldine teave

- 1.1. Käesolevas lisas sätestatakse tehnilised nõuded sõiduki tõusuvõime kontrollimiseks, et liigitada sõiduk maastikusõidukiks kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa 4. jaoga.
- 1.2. Tehniline teenistus peab kindlaks tegema, kas komplektne või komplekteeritud sõiduk või poolhaagise veduk on vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ II lisa toodud tingimustele tunnustatav maastikusõidukina.
- 1.3. Mittekomplektsete sõidukite korral viiakse kõnealune protseduur läbi ainult tootja nõudel.

## 2. Katsetingimused

## 2.1. Sõiduki seisukord

- 2.1.1. Sõiduk on tootja poolt soovitatud seisukorras ja sellele on paigaldatud direktiivi 2007/46/EÜ I lisa nimetatud varustus.
- 2.1.2. Pidurid, sidur (või selle vaste), mootor ja käigukast reguleeritakse vastavalt tootja soovitudele kasutamiseks väljaspool tavapäraseid teid.
- 2.1.3. Kasutatakse maastikusõiduks soovitatud rehve. Rehvimustri sügavus peab olema vähemalt 90 % uue rehvi must-sügavusest. Rehvirõhk reguleeritakse kuni rehvitootja soovitatud rõhuni.
- 2.1.4. Sõiduk koormatakse suurima tehniliselt lubatud täismassini, jaotades koormus proportsionaalselt tootja märgitud suurima koormuse jaotusega telgedele.

Näiteks katsetatakse 7,5-tonnist sõidukit, mille esitelje suurim koormus on 4 tonni ja tagatelje suurim koormus 6 tonni, esitelje koormusega 3 tonni (40 %) ja tagatelje koormusega 4,5 tonni (60 %).

## 2.2. Katseraja tingimused

- 2.2.1. Katseraja pind on kuiv; see on asfaldist ja betoonist
- 2.2.2. Kallak peab olema pidevalt 25 % ning selle hälve võib olla + 3 % ( $\vartheta = 14$  kraadi).
- 2.2.3. Tootja nõusolekul võib katse läbi viia üle 25 % kallakul. Katse viiakse läbi nii, et suurimaid masse on vähendatud vastavalt katse tingimustele.

Nimetatud tingimused registreeritakse.

- 2.2.4. Katseraja pinna haardumiskoeffitsient peab olema hea.

Pinna libisemisvastast indeksit (Skid Resistance Index – SRI) mõõdetakse vastavalt standardile CEN/TS 13036-2:2010: Maanteed ja lennuväljade pinnaomadused – Katsemeetodid – 2. osa: Teekatte pinna libisemisvastasuse hindamine kasutades dünaamilisi mõõtmisüsteeme.

Libisemisvastase indeksi keskmine väärtus registreeritakse.

## 3. Katsemenetlus

- 3.1. Sõiduk asetatakse kõigepealt horisontaalpinnale.
- 3.2. Vedamisviis reguleeritakse maastikusõidu jaoks. Rakendatud käik (käigud) peab (peavad) võimaldama ühtlast kiirust.
- 3.3. Kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisa 1. liite 4. ja 5. jagu.

## III LISA

## TINGIMUSED VEDRUSTUSE VÕRDVÄÄRSUSEKS ÕHKVEDRUSTUSEGA

1. Käesolevas lisas sätestatakse tehnilised tingimused seoses mitteõhkvedrustuse ja õhkvedrustusega veotelje/-telgede ekvivalentsusega.
2. Et vastata õhkvedrustusega telgedele, peavad mitteõhkvedrustusega teljed vastama järgnevatele tingimustele:
  - 2.1. Täismassiga koormatud vedrustuse korral peab veotelje või mitmikveotelje kohal mõõdetud vedrustatud massi vaba madalsagedusliku vertikaalsuunalise siirdevõnkumise sagedus ja sumbuvus olema punktides 2.3–2.6 määratletud piirides.
  - 2.2. Iga telg peab olema varustatud hüdrauliliste amortisaatoritega. Mitmikteljele paigaldatakse amortisaatorid selliselt, et mitmiktelje võnkumine oleks minimaalne.
  - 2.3. Kui hüdraulilised amortisaatorid on tööasendis, peab harilikes tingimustes töötava vedrustuse korral keskmine sumbuvusuhete  $D_m$  olema üle 20 % kriitilisest sumbuvusest.
  - 2.4. Kui hüdraulilised amortisaatorid on eemaldatud või tühjendatud, ei tohi vedrustuse sumbuvusuhete  $D_r$  olla üle 50 %  $D_m$  väärtusest.
  - 2.5. Vedrustatud massi vaba vertikaalsuunalise siirdevõnkumise sagedus veotelje või mitmikveotelje kohal ei tohi olla üle 2,0 Hz.
  - 2.6. Sageduse ja sumbuvuse määramiseks vajaliku katse protseduur on kindlaks määratud punktis 3.

3. **Katsemenetlus**3.1. *Sagedus ja sumbuvus*

## 3.1.1. Vedrustatud massi vaba võnkumist väljendatakse järgmise valemiga:

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

Kus

„M” on vedrustatud mass (kg),

„Z” on vedrustatud massi vertikaalne nihe (m),

„C” kogu sumbuvustegur (N.s/m) ja

„K” on kogu vertikaalsuunaline teepinna ja vedrustatud massi vaheline jäikus (N/m).

3.1.2. Vedrustatud massi võnkesagedust ( $F$  hertsides) väljendatakse järgmise valemiga:

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

3.1.3. Sumbuvis on kriitiline, kui  $C = C_0$ 

kus:

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

Sumbuvisuhte kriitilise sumbuvisuhte murdosana on  $C/C_0$

## 3.1.4. Vedrustatud massi vaba siirdevõnkumise kestel järgib massi liikumise vertikaalkomponent sumbuvat sinusoidi (joonis 2). Sageduse hindamiseks mõõdetakse kõigi jälgitavate täisvõngete aeg. Sumbuvisuhte hindamiseks mõõdetakse võnkekõvera järjestikuste samasuunaliste ekstreemumite kõrgused.

3.1.5. Kui esimese ja teise täisvõnke ekstreemumitele vastavad amplituudid on  $A_1$  ja  $A_2$ , leitakse sumbuvisuhte  $D$  järgmise valemi abil:

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

kus „ln” tähendab amplituudide suhte naturaallõgaritmi.

### 3.2. Katsemenetlus

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

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

### 3.3. Sõiduki katsevarustus ja koormamise tingimused

- 3.3.1. Sõidukile tuleb otse veotelje kohale veotelje ja šassi vahele kinnitada vertikaalnihke andur. Sumbumise määramiseks mõõdetakse anduri lugemilt ajavahe esimese ja teise maksimaalse vedrustuse kompressiooni vahel.

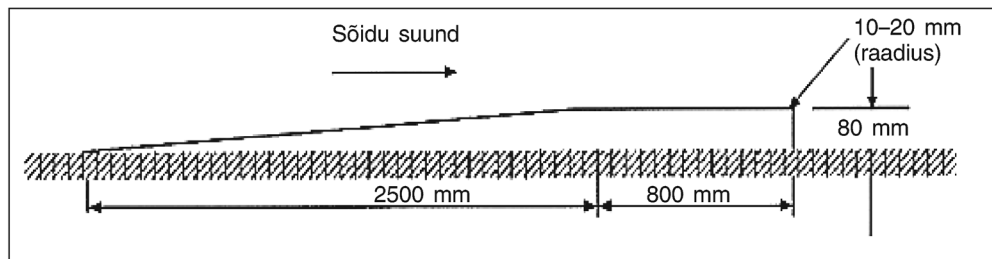
Kahe mitmikveotelje korral tuleb vertikaalnihke andur paigaldada otse veotelgede kohale kummagi veotelje ja šassi vahele.

- 3.3.2. Rehvid peavad olema täis pumbatud kuni tootja soovitatud rõhuni.

- 3.3.3. Vedrustuse ekvivalentsuse määramiseks vajalikud katsetused tehakse telgedele või telgede rühmadele suurima tehniliselt lubatud massiga ja oletatakse, et ekvivalentsus kehtib kõikide väiksemate koormuste korral.

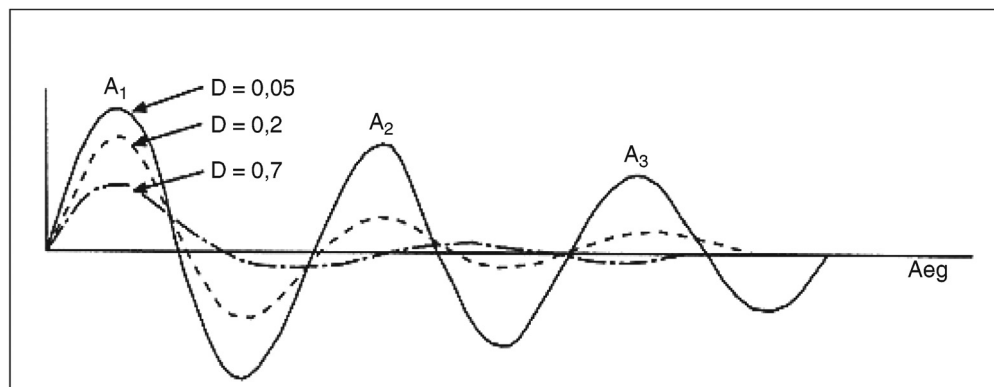
Joonis 1

#### Vedrustuse katsetuskäik



Joonis 2

#### Lühiajalise vaba võnkumise sumbumine



## IV LISA

**TEHNILISED NÕUDED ÜLESTÕSTETAVA(TE) VÕI KOORMATAVA(TE) TELJE (TELGEDE) PAIGALDAMISEKS SÕIDUKILE**

1. Kui sõidukile on paigaldatud üks või mitu ülestõstetavat või koormatavat telge, siis tuleb kontrollida, et tavapärastes sõidutingimustes ei oleks ületatud teljele või teljerühmadele langevat registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurimat massi. Sellepärast peab (peavad) ülestõstetav(ad) või koormatav(ad) telg (teljed) automaatselt maapinnale langema või tuleb koormus teljele (telgedele) kanda, kui telgede rühmale lähim telg (lähimad teljed) või mootorsõiduki esitelg (esiteljed) on koormatud registreerimisel/kasutuselevõtmisel lubatud suurima(te) massi(de)ni.

Kui ülestõstetav telg on üles tõstetud, siis tuleb tagada, et juhitava(te)le teljele (telgedele) langev koormus oleks piisav, et tagada sõiduki turvaline juhtimine igas olukorras. Seetõttu peab sõiduki tootja mittekomplektsete sõidukite korral kindlaks määrama juhitava(te)le teljele (telgedele) langeva vähima koormuse.

2. Kõik sõidukile paigaldatud teljetõstemehhanismid, samuti nende juhtimissüsteemid peavad olema valmistatud ja paigaldatud nii, et oleks välistatud nende vale kasutamine või rikkumine.
3. Nõuded mootorsõiduki paigaltvõtuks libedal pinnasel ja nende manööverdamisvõime parandamiseks
- 3.1. Erandina punkti 1 nõuetest ja selleks, et aidata mootorsõidukitel või autorongil alustada sõitu libedal pinnal ja suurendada rehvide haardevõimet sellisel pinnal ning manööverdamisvõime parandamiseks, võib teljetõsteseade kontrollida mootorsõiduki või poolhaagise ülestõstetavat (ülestõstetavaid) või koormatavat (koormatavaid) telge (telgi), et suurendada või vähendada mootorsõiduki juhitavaale teljele langevat koormust. Seda võib teha järgmistel tingimustel:
  - a) sõiduki igale teljele vastav koormus võib ületada liikmesriigis lubatud suurimat teljele langevat koormust kuni 30 %, tingimusel et see ei ületa tootja poolt märgitud väärtust selle konkreetse juhtumi jaoks;
  - b) allesjäänud koormus esiteljele (-telgedele) peab jääma nullist suuremaks (st suure tagaülendiga tagumise koormatava telje korral ei tohi sõiduki esiots maapinnalt üles kerkida);
  - c) ülestõstetavat (ülestõstetavaid) või koormatavat (koormatavaid) telge (telgi) tuleb kontrollida ainult spetsiaalse juhtimissüsteemi abil;
  - d) kui sõiduk on hakanud liikuma ja enne, kui on saavutatud kiirus 30 km/h, tuleb telg (teljed) automaatselt jälle alla lasta või koormus telgede vahel ümber jaotada.



## V LISA

## A OSA

## TEATIS

## KASUTATAV NÄIDIS

Teatis nr ... mootorsõidukite ja nende haagiste EÜ tüübikinnituse kohta seoses sõiduki masside ja mõõtmetega.

Alljärgnev teave esitatakse kolmes eksemplaris ja koos sisukorraga. Joonised esitatakse sobivas mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikult A4-formaadis või A4-formaadiga kaustas. Kui lisatakse fotod, peavad need olema piisavalt üksikasjalikud.

0. ÜLDNÕUDED
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp: .....
- 0.2.1. Kaubanimi(nimed) (kui on teada): .....
- 0.4. Sõiduki kategooria (°): .....
- 0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....
- 0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id): .....
- 0.9. Tootja esindaja nimi ja aadress (kui on): .....
1. SÕIDUKI E HITUSE ÜLDANDMED
- 1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised: .....
- 1.2. Kogu sõiduki mõõtjoonis: .....
- 1.3. Telgede ja rataste arv: .....
- 1.3.1. Topeltratatega telgede arv ja asukoht: .....
- 1.3.2. Juhitavate telgede arv ja asukoht: .....
- 1.3.3. Veoteljed (arv, paiknemine, ühendus): .....
- 1.4. Šassii (kui on olemas) (üldjoonis): .....
- 1.7. Juhikabiin (buldog- või ninamikkabiin) (°): .....
- 1.9. Täpsustada, kas veduk on ette nähtud poolhaagiste või muude haagiste vedamiseks ja kas tegemist on pool-, täis- või kesktelg- või jäiga haakeseadmega haagisega: .....
- 1.10. Täpsustada, kas sõiduk on ette nähtud kaupade veoks kontrollitud temperatuuril: .....

2. MASSID JA MÕÕTMED <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
(kilogrammides ja millimeetrites) (vajaduse korral viidata joonisele)
- 2.1. **Teljevahe(d) (täiskoormusel) <sup>(g1)</sup>:** .....
- 2.1.1. Kaheteljelised sõidukid: .....
- 2.1.2. Kolme või enama teljega sõidukid
- 2.1.2.1. Järjestikuste telgede vaheline kaugus eesmisest tagumise teljeni: .....
- 2.1.2.2. Telgedevaheline kaugus kokku: .....
- 2.2. **Sadul**
- 2.2.1. Poolhaagiste korral
- 2.2.1.1. Sadula veopoldi telje ja poolhaagise kõige tagumise otsa vahekaugus: .....
- 2.2.1.2. Sadula veopoldi telje ja poolhaagise eesmise serva mis tahes punkti suurim vahekaugus: .....
- 2.2.1.3. Poolhaagise võrdlus-teljevahe (nagu on nõutud määruse (EL) nr 1230/2012 I lisa D osa punktis 3.2): .....
- 2.2.2. Poolhaagise vedukite korral
- 2.2.2.1. Sadula ettenihe (maksimaalne ja minimaalne; näidata lubatavad väärtused mittekomplektse sõiduki korral) <sup>(g2)</sup>: .....
- 2.3. **Telje/telgede rööbe/rööpmed ja laius(ed)**
- 2.3.1. Iga juhttelje rööbe <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.2. Kõigi muude telgede rööpmed <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.4. **Sõiduki mõõtmed (üldmõõtmed)**
- 2.4.1. Kere/pealisehitiseta šassii puhul
- 2.4.1.1. Pikkus <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Suurim lubatud pikkus: .....
- 2.4.1.1.2. Vähim lubatud pikkus: .....
- 2.4.1.1.3. Haagiste korral: haakeseadise lubatud maksimaalne pikkus <sup>(g6)</sup>: .....
- 2.4.1.2. Laius <sup>(g7)</sup>:
- 2.4.1.2.1. Suurim lubatud laius: .....
- 2.4.1.2.2. Vähim lubatud laius: .....
- 2.4.1.3. Kõrgus <sup>(g8)</sup> (reguleeritava vedrustuskõrguse puhul märgitakse harilikule tööasendile vastav kõrgus): .....
- 2.4.1.4. Esiülend <sup>(g9)</sup>: .....
- 2.4.1.4.1. Esiülendinurk <sup>(g10)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... kraadi.
- 2.4.1.5. Tagaülend <sup>(g11)</sup>: .....
- 2.4.1.5.1. Tagaülendinurk <sup>(g12)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... kraadi.
- 2.4.1.5.2. Haakepunkti minimaalne ja maksimaalne lubatud kaugus auto tagateljest <sup>(g13)</sup>: .....

- 2.4.1.6. Kliirens (direktiivi 2007/46/EÜ II lisa 1. liite punktide 3.1.1 ja 3.2.1 kohaselt)
- 2.4.1.6.1. Telgede vahel: .....
- 2.4.1.6.2. Esitelje/esitelgede all: .....
- 2.4.1.6.3. Tagatelje/tagatelgede all: .....
- 2.4.1.8. Kere ja/või sisustuse ja/või varustuse ja/või (vähima ja suurima) nimikoormuse raskuskeskme asukoht: .....
- 2.4.2. Kere/pealisehitise šassii puhul
- 2.4.2.1. Pikkus <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Laadimispinna pikkus: .....
- 2.4.2.2. Laius <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Seinte paksus (sõidukite korral, mis on konstrueeritud kaupade veoks kontrollitud temperatuuril): .....
- 2.4.2.3. Kõrgus <sup>(g8)</sup> (reguleeritava vedrustuskõrguse puhul märgitakse harilikule tööasendile vastav kõrgus): .....
- 2.4.2.4. Esiülend <sup>(g9)</sup>: .....
- 2.4.2.4.1. Esiülendinurk <sup>(g10)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... kraadi
- 2.4.2.5. Tagaülend <sup>(g11)</sup>: .....
- 2.4.2.5.1. Tagaülendinurk <sup>(g12)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... kraadi
- 2.4.2.5.2. Haakepunkti minimaalne ja maksimaalne lubatud kaugus auto tagateljest <sup>(g13)</sup>: .....
- 2.4.2.6. Kliirens (nagu see on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisa 1. liite punktides 3.1.1 ja 3.2.1) <sup>(4)</sup>
- 2.4.2.6.1. Telgede vahel: .....
- 2.4.2.6.2. Esitelje/esitelgede all: .....
- 2.4.2.6.3. Tagatelje/tagatelgede all: .....
- 2.4.2.8. Nimikoormuse raskuskeskme asukoht (ebaühtlase koormatuse korral): .....
- 2.4.3. Ilma šassiita heaks kiidetud kere korral (M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid)
- 2.4.3.1. Pikkus <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.3.2. Laius <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.3.3. Kõrgus <sup>(g8)</sup> ettenähtud šassiitüübil/-tüüpidel (reguleeritava vedrustuskõrguse korral märgitakse tavalisele sõidu- asendile vastav kõrgus): .....
- 2.5. **Mittekomplektsete sõidukite juhitava(te)le teljele (telgedele) langev vähim koormus:** .....
- 2.6. **Töökorras sõiduki mass <sup>(h)</sup>**
- a) iga variandi vähim ja suurim väärtus: .....

- 2.6.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise, kesktelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral haakepunktile mõjuv koormus: .....
- a) iga variandi vähim ja suurim väärtus: .....
- 2.6.2. Lisavarustuse mass (vt määruse (EL) nr 1230/2012 artikli 2 mõistet 5): .....
- 2.8. **Suurim tehniliselt lubatud täismass** <sup>(4)</sup>: .....
- 2.8.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise, kesktelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral haakepunktile mõjuv koormus: .....
- 2.9. **Igale teljele rakenduv suurim tehniliselt lubatud koormus:** .....
- 2.10. **Igale teljerühmale rakenduv suurim tehniliselt lubatud koormus:** .....
- 2.11. **Veduki suurim tehniliselt lubatud pukseeritav täismass**  
järgmiste haagiste korral:
- 2.11.1. täishaagis: .....
- 2.11.2. poolhaagis: .....
- 2.11.3. kesktelghaagis: .....
- 2.11.4. jäiga haakeseadmega haagis: .....
- 2.11.4.1. Haakeseadise ülendi <sup>(4)</sup> ja teljevahe suhte maksimaalne väärtus: .....
- 2.11.4.2. V maksimaalne väärtus: ..... kN.
- 2.11.5. Autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass: .....
- 2.11.6. Piduriteta haagise täismass: .....
- 2.12. **Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass:**
- 2.12.1. veduki mass: .....
- 2.12.2. poolhaagise, kesktelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise mass: .....
- 2.12.3. Haakeseadise suurim lubatud mass (kui haakeseadis ei ole tootja poolt paigaldatud): .....
- 2.16. **Registreerimisel/kasutuses lubatud suurimad massid (mittekohustuslik):**
- 2.16.1. Registreerimisel/kasutuses lubatud suurim täismass <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.2. Registreerimisel/kasutuses suurim tehniliselt lubatud koormus igale teljele ja poolhaagise või kesktelghaagise korral tootja poolt ettenähtud koormus haakepunktis, kui see on väiksem tehniliselt lubatud maksimaalsest koormusest haakepunktis <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.3. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud koormus igale teljerühmale <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.4. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud pukseeritav mass <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.5. Registreerimisel/kasutuses lubatud suurim autorongi mass <sup>(5)</sup>: .....

3. JÕUSEADE (\*)
- 3.1. **Mootori tootja:** .....
- 3.2. **Sisepõlemismootor**
- 3.2.1.8. Suurim kasulik võimsus (n): ..... kW ..... p/min<sup>-1</sup> (tootja andmetel)
- Märkus: käesoleva määruse kohaldamisel on lubatud viidata vähima võimsusega mootorile
- 3.3. **Elektrimootor**
- 3.3.1.1. Maksimaalne tunnivõimsus: ..... kW
- 3.4. **Mootorid või mootorikombinatsioonid**
- 3.4.1. Hübriidelektrisõiduk: jah/ei (1).
- 3.4.5.4. Suurim võimsus: ..... kW
4. JÕÜLEKANNE (P)
- 4.1. **Jõuülekanne joonis** (\*): .....
5. TELJED
- 5.1. Iga telje kirjeldus: .....
- 5.2. Mark: .....
- 5.3. Tüüp: .....
- 5.4. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: .....
- 5.5. Koormatava(te) telje/telgede asend: .....
6. VEDRUSTUS
- 6.1. Vedrustussüsteemi joonis: .....
- 6.2. Iga telje, teljerühma või ratta vedrustuse tüüp ja konstruktsioon: .....
- 6.2.3. Veotelje/-telgede õhkvedrustus: jah/ei (1)
- 6.2.3.1. Veotelje/-telgede õhkvedrustusega samaväärne vedrustus: jah/ei (1)
- 6.2.3.2. Vedrustatud massi võnkesageduse ja sumbuuse väärtus: .....
- 6.2.4. Vabatelje/telgede õhkvedrustus: jah/ei (1)
- 6.2.4.1. Vabatelje/-telgede õhkvedrustusega samaväärne vedrustus: jah/ei (1)
- 6.2.4.2. Vedrustatud massi võnkesageduse ja sumbuuse väärtus: .....
- 6.3. Koormuse jaotus teljerühma kuuluvate telgede vahel (vajaduse korral esitada asjakohased graafikud): .....
- 6.6. Rehvid ja rattad
- 6.6.1. Rehvi ja velje kombinatsioon(id) (1)
- a) Rehvide puhul märkida:
- i) suuruse tähistus: .....

- ii) koormusindeks: .....
- iii) kiirusindeks: .....
- 6.6.1.1. Teljed
- 6.6.1.1.1. Esimene telg: .....
- 6.6.1.1.2. Teine telg: .....
- jne.
9. KERE
- 9.1. Kere tüüp, kasutades II lisa C-osas määratletud koode:
- 9.10.3. Istmed
- 9.10.3.1. Istekohtade arv (°):
- 9.10.3.1.1. Asukoht ja paigutus: .....
- 9.10.3.5. R-punkti (°) koordinaadid või joonis
- 9.10.3.5.1. Juhiste: .....
- 9.10.3.5.2. Kõik muud istmed: .....
- 9.25. Aerodünaamilise takistuse vähendamiseks ettenähtud seadmed
- 9.25.1. Seadme tüüp ja kirjeldus
11. VEDUKI JA HAAGISE VÕI VEDUKI JA POOLHAAGISE ÜHENDUSVIISID
- 11.1. Paigaldatud või paigaldatava(te) haakeseadise/-seadiste klass ja tüüp: .....
- 11.2. Paigaldatud haakeseadise/-seadiste karakteristikud D, U, S ja V või paigaldatava haakeseadise/-seadiste karakteristikute D, U, S ja V minimaalsed väärtused: ..... daN
13. ERISÄTTED BUSSIDE JA KAUGSÕIDUBUSSIDE KOHTA
- 13.1. Sõiduki klass: I klass / II klass / III klass / A-klass / B-klass (1)
- 13.2. Reisijateruum (m<sup>2</sup>)
- 13.2.1. Kokku (S<sub>0</sub>): .....
- 13.2.2. Ülemine korrus (S<sub>0a</sub>) (1): .....
- 13.2.3. Alumine korrus (S<sub>0b</sub>) (1): .....
- 13.2.4. Ruum seisukohtade jaoks (S<sub>1</sub>): .....
- 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 ( $A_a$ ) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.3. Alumine korrus ( $A_b$ ) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.4. Ratastoolikohtade arv  $M_2$ - ja  $M_3$ -kategooria sõidukitel: .....
- 13.7. Pakiruumide maht ( $m^3$ ): .....
- 13.12. Mõõtudega joonis, millel on kujutatud sõiduki sisemuse korraldus seoses istekohtade, seisuala, ratastooli kasutaja(te) ja pakiruumidega, sealhulgas pakiriulite ja suusakastiga, kui need on olemas.

## Selgitavad märkused

- <sup>(1)</sup> Mittesobiv läbi kriipsutada (võib esineda juhtumeid, kus ei tule midagi läbi kriipsutada, sest sobivaid variante on rohkem kui üks).
- <sup>(4)</sup> Ainult maastikusõidukite määratluse kohaldamisel.
- <sup>(5)</sup> Andmete põhjal peab tegelik väärtus olema sõidukitüübi iga tehnilise konfiguratsiooni jaoks ühetähenduslikult määratav.
- <sup>(7)</sup> Lisavarustus, mis mõjutab sõiduki mõõtmeid, tuleb täpsustada.
- <sup>(b)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku tüüpide kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?” (nt ABC??123??).
- <sup>(c)</sup> Kategooriad vastavalt II lisa A osas loetletud määratlustele.
- <sup>(e)</sup> „Eestjuhitud sõiduk” – vastavalt nõukogu direktiivi 74/297/EMÜ I lisa punktis 2.7 määratlule <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> EÜT L 165, 20.6.1974, lk 16.
- <sup>(f)</sup> Kui sõiduki üks variant on tavalise juhikabiiniga ja teine magamiskohaga kabiiniga, esitatakse mass ja mõõtmised mõlema variandi kohta.
- <sup>(g)</sup> Standard ISO 612:1978 – Maanteeõidukid – Mootorsõidukid ja pukseeritavad sõidukid – Mõisted ja määratlused.
- <sup>(g<sup>1</sup>)</sup> — Mõiste 6.4.
- <sup>(g<sup>2</sup>)</sup> — Mõiste 6.19.2.
- <sup>(g<sup>3</sup>)</sup> — Mõiste 6.20.
- <sup>(g<sup>4</sup>)</sup> — Mõiste 6.5.
- <sup>(g<sup>5</sup>)</sup> — Mõiste 6.1 ja sõidukid, mis ei kuulu  $M_1$ -kategooriasse:  
Haagiste korral tuleb pikkused esitada nii, nagu on määratletud standardi ISO 612:1978 punktis 6.1.2.
- <sup>(g<sup>6</sup>)</sup> — Mõiste 6.17.
- <sup>(g<sup>7</sup>)</sup> — Mõiste 6.2 ja sõidukid, mis ei kuulu  $M_1$ -kategooriasse.
- <sup>(g<sup>8</sup>)</sup> — Mõiste 6.3 ja sõidukid, mis ei kuulu  $M_1$ -kategooriasse.
- <sup>(g<sup>9</sup>)</sup> — Mõiste 6.6.
- <sup>(g<sup>10</sup>)</sup> — Mõiste 6.10.
- <sup>(g<sup>11</sup>)</sup> — Mõiste 6.7.
- <sup>(g<sup>12</sup>)</sup> — Mõiste 6.11.
- <sup>(g<sup>13</sup>)</sup> — Mõiste 6.18.1.
- <sup>(g<sup>14</sup>)</sup> — Mõiste 6.9.
- <sup>(h)</sup> Juhimassiks on tinglikult võetud 75 kg.
- Vedelikku sisaldavad süsteemid (välja arvatud vee jaoks kasutatavad süsteemid, mis peavad jääma tühjaks) peavad olema täidetud 100 %-ni tootja määratud mahutavusest.
- Punktide 2.6 ja 2.6.1 alapunktis a nimetatud teavet ei pea esitama  $N_2$ -,  $N_3$ -,  $M_2$ -,  $M_3$ -,  $O_3$ -, ja  $O_4$ -kategooria sõidukite puhul.
- <sup>(i)</sup> Haagiste või poolhaagiste ning haagise või poolhaagisega ühendatud sõidukite korral, mille haakeseadisele või sadulale mõjub oluline vertikaalne koormus, tuleb selle koormuse ja raskuskiirenduse suhte lisada tehniliselt lubatud maksimaalsele koormusele.
- <sup>(j)</sup> „Haakeseadise ühend” – kesktelgahaagise haakeseadise ja tagatelje/-telgede keskjoone vaheline kaugus horisontaalsuunas.
- <sup>(k)</sup> Sõiduki puhul, mis töötab kas bensiiniga, diislikütusega jne või ka kombineeritult muu kütusega, tuleb esitada andmed iga käitüvisi kohta eraldi.
- Tavapärastest erinevate mootorite ja süsteemide kohta esitab valmistaja siin osutatud andmetega samaväärsed andmed.
- <sup>(l)</sup> Arv tuleb ümardada lähima kümnendikmillimeetri.
- <sup>(m)</sup> Määratud vastavalt nõukogu direktiivi 80/1269/EMÜ nõuetele <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46.
- <sup>(n)</sup> Määratud vastavalt nõukogu direktiivi 80/1268/EMÜ nõuetele <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 36.
- <sup>(p)</sup> Nimetatud andmed tuleb esitada kõigi kavandatud variantide kohta.
- <sup>(r)</sup> Z-kategooria rehvide korral, mis on ette nähtud sõidukitele, mille suurim lubatud kiirus on üle 300 km/h, tuleb esitada võrdväärsed andmed.
- <sup>(s)</sup> Märgitav istekohtade arv peab vastama liikuvast sõidukis olemasolevate istekohtade arvule. Moodulsüsteemi korral tuleb esitada vahemik.
- <sup>(t)</sup> R-punkt või istme võrdluspunkt on arvutuslik punkt, mis on sõiduki tootja poolt iga istekoha jaoks kolmemõõtmelise taustsüsteemi abil kindlaks määratud, vastavalt direktiivi 77/649/EMÜ <sup>(1)</sup> III lisa märgitule.
- <sup>(1)</sup> EÜT L 267, 19.10.1977, lk 1.

## B OSA

## EÜ tüübikinnitustunnistus

## NÄIDIS

Formaat: A4 (210 × 297 mm)

## EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Tüübikinnituse pitser

Teatis, milles käsitletakse:

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— EÜ tüübikinnituse andmist <sup>(1)</sup></li> <li>— EÜ tüübikinnituse laiendamist <sup>(1)</sup></li> <li>— EÜ tüübikinnituse andmisest keeldumist <sup>(1)</sup></li> <li>— EÜ tüübikinnituse tühistamist <sup>(1)</sup></li> </ul> | } | sõidukitüübile seoses selle masside ja mõõtmetega |
|---|---|---|

võttes arvesse määrust (EL) nr .../...,

EÜ tüübikinnitusnumber:

Laiendamise põhjus:

## I JAGU

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi):
- 0.2. Tüüp:
  - 0.2.1. Kaubanimi (-nimed) (kui on teada):
- 0.4. Sõiduki kategooria <sup>(2)</sup>:
- 0.5. Tootja ärinimi ja aadress:
- 0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id):
- 0.9. Tootja esindaja nimi ja aadress (vajaduse korral):

## II JAGU

1. Täiendav teave (vajaduse korral): vt lisand
2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus:
3. Katsearuande kuupäev:
4. Katsearuande number:
5. Märkused (vajaduse korral):
6. Koht:
7. Kuupäev:
8. Allkiri:

Manused 1) Teabepakett (kõigil lehekülgedel peab olema tüübikinnituse tempel).

2) Katsearuanne.

3) Sõidukite puhul, mille vedrustus tunnistatakse võrdväärseks õhkvedrustusega, katsearuanne ja vedrustuse tehniline kirjeldus.



*Lisand*

**EÜ tüübikinnitustunnistusele nr ...**

**Märkused**

1. Sõiduk on saanud tüübikinnituse käesoleva määruse artikli 6 lõike 1 kohaselt (st, selle kõige välimised mõõtmed ületavad I lisa A, B, C või D osas nimetatud suurimad mõõtmed): ..... jah/ei <sup>(1)</sup>
2. Sõidukile on paigaldatud õhkvedrustus: ..... jah/ei <sup>(1)</sup>
3. Sõidukile on paigaldatud õhkvedrustusega samaväärne vedrustus: ..... jah/ei <sup>(1)</sup>.
4. Sõiduk vastab maastikusõidukitele esitatavatele nõuetele: ..... jah/ei <sup>(1)</sup>.

---

*Selgitus*

<sup>(1)</sup> Mittevajalik läbi kriipsutada.

<sup>(2)</sup> Vastavalt II lisa A osas esitatud määratlusele.

---

## VI LISA

## Direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IX ja XVI lisa muudatused

Direktiivi 2007/46/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt.

- a) Punkt 0.5 asendatakse järgmisega:  
 „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....”
- b) Punkt 1.9 asendatakse järgmisega:  
 „1.9. Täpsustada, kas veduk on ette nähtud poolhaagiste või muude haagiste vedamiseks ja kas tegemist on pool-, täis- või kesktelg- või jäiga haakeseadmega haagisega: .....”
- c) Lisatakse punkt 1.10:  
 „1.10. Täpsustada, kas sõiduk on ette nähtud kaupade veoks kontrollitud temperatuuril: .....”
- d) Punkt 2 asendatakse järgmisega:  
 „2. MASSID JA MÕÕTMED <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
 (kilogrammides ja millimeetrites) (vajaduse korral viidata joonisele)”
- e) Punktid 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 ja 2.1.1.1.2 asendatakse järgmistega:  
 „2.1.2. Kolme või enama teljega sõidukid  
 2.1.2.1. Järjestikuste telgede vaheline kaugus eesmisest tagumise teljeni: .....  
 2.1.2.2. Telgedevaheline kaugus kokku: .....”
- f) Punktid 2.5 ja 2.5.1 asendatakse järgmistega:  
 „2.5. **Mittekomplektsete sõidukite juhitava(te)le teljele (telgedele) langev vähim koormus:**  
 .....”
- g) Punktid 2.6 ja 2.6.1 asendatakse järgmistega:  
 „2.6. **Töökorras sõiduki mass <sup>(h)</sup>**  
 a) iga variandi suurim ja vähim väärtus: .....  
 b) iga versiooni mass (esitada tuleb mudel): .....  
 2.6.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise, kesktelgahaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral haakepunktile mõjuv koormus: .....  
 a) iga variandi suurim ja vähim väärtus: .....  
 b) iga versiooni mass (esitada tuleb mudel): .....”
- h) Lisatakse punkt 2.6.2:  
 „2.6.2. Lisavarustuse mass (vt komisjoni määruse (EL) nr 1230/2012 (\*) artikli 2 punktis 5 sätestatud definitsiooni): .....”
- \_\_\_\_\_
- (\*) ELT L 353, 21.12.2012, lk 31.”
- i) Punkt 2.10 asendatakse järgmisega:  
 „2.10. **Igale teljerühmale rakenduv suurim tehniliselt lubatud koormus:** .....”
- j) Punkt 2.11 asendatakse järgmisega:  
 „2.11 **Veduki suurim tehniliselt lubatud pukseeritav täismass**  
 järgmiste haagiste korral:”
- k) Punkt 2.11.4 asendatakse järgmisega:  
 „2.11.4. Jäiga haakeseadmega haagis: .....”

- l) Punkt 2.11.5 asendatakse järgmisega:  
 „2.11.5. Autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass <sup>(3)</sup>: .....”
- m) Punktid 2.12, 2.12.1 ja 2.12.2 asendatakse järgmistega:  
 „2.12. **Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass:**  
 2.12.1. veduki mass: .....  
 2.12.2. poolhaagise, kesktelgahaagise või jäiga haakeseadmega haagise mass: .....”
- n) Punktid 2.16–2.16.5 asendatakse järgmistega:  
 „2.16. **Suurimad lubatud massid registreerimisel/kasutuses (valikuline)**  
 2.16.1. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud täismass: .....  
 2.16.2. Registreerimisel/kasutuses suurim tehniliselt lubatud koormus igale teljele ja poolhaagise või kesktelgahaagise korral tootja poolt ettenähtud koormus haakepunktis, kui see on väiksem tehniliselt lubatud maksimaalsest koormusest haakepunktis: .....  
 2.16.3. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud koormus igale teljerühmale: .....  
 2.16.4. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud pukseeritav mass: .....  
 2.16.5. Registreerimisel/kasutuses lubatud suurim autorongi mass: .....”
- o) Lisatakse punkt 13.12:  
 „13.12. Mõõtudega joonis, millel on kujutatud sõiduki sisemus koos istekohtade, seisuala, ratastooli kasutaja(te) ja pakiruumide paigutusega, sealhulgas pakiriulite ja suusakastiga, kui need on olemas.”
- p) Selgitavaid märkusi muudetakse järgmiselt:  
 i) Lisatakse järgmine märkus <sup>(7)</sup>:  
 „<sup>(7)</sup> Lisavarustus, mis mõjutab sõiduki mõõtmeid, tuleb täpsustada.”  
 ii) Märkus <sup>(h)</sup> asendatakse järgmisega:  
 „<sup>(h)</sup> Juhi massiks on tinglikult võetud 75 kg.  
 Vedelikku sisaldavad süsteemid (välja arvatud vee jaoks kasutatavad süsteemid, mis peavad jääma tühjaks) peavad olema täidetud 100 %-ni tootja määratud mahutavusest.  
 Punktide 2.6 ja 2.6.1 alapunktis b nimetatud teavet ei pea esitama N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, M<sub>2</sub>-, M<sub>3</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategorია sõidukite puhul.”
- 2) III lisa I osa muudetakse järgmiselt:  
 a) A jagu muudetakse järgmiselt.  
 i) Punkt 0.5 asendatakse järgmisega:  
 „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....”  
 ii) Lisatakse järgmised punktid 1.9 ja 1.10:  
 „1.9. Täpsustada, kas veduk on ette nähtud poolhaagiste või muude haagiste vedamiseks ja kas tegemist on pool-, täis- või kesktelg- või jäiga haakeseadmega haagisega: .....  
 1.10. Täpsustada, kas sõiduk on ette nähtud kaupade veoks kontrollitud temperatuuril: .....”  
 iii) Punkt 2 asendatakse järgmisega:  
 „2. MASSID JA MÕÕTMED <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
 (kilogrammides ja millimeetrites) (vajaduse korral viidata joonisele)”  
 iv) Lisatakse järgmine punkt 2.5:  
 „2.5. **Mittekomplektsete sõidukite juhitava(te)le teljele (telgedele) langev vähim koormus:** .....”

- v) Punktid 2.6 ja 2.6.1 asendatakse järgmistega:
- „2.6. **Töökorras sõiduki mass** <sup>(h)</sup>
- a) iga variandi suurim ja vähim väärtus: .....
- b) iga versiooni mass (esitada tuleb mudel): .....
- 2.6.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise, kesktelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral haakepunktile mõjuv koormus:
- a) iga variandi suurim ja vähim väärtus: .....
- b) iga versiooni mass (esitada tuleb mudel): .....
- vi) Lisatakse punkt 2.6.2:
- „2.6.2. Lisavarustuse mass (nagu see on määratletud määruse (EL) nr 1230/2012 artikli 2 punktis 5): .....
- vii) Punkt 2.10 asendatakse järgmisega:
- „2.10. **Igale teljerühmale rakenduv suurim tehniliselt lubatud koormus:** .....
- viii) Punkt 2.11 asendatakse järgmisega:
- „2.11. **Veduki suurim tehniliselt lubatud pukseeritav täismass**  
järgmiste haagiste korral:”
- ix) Punkt 2.11.4 asendatakse järgmisega:
- „2.11.4. Jäiga haakeseadmega haagis:.....”
- x) Punkt 2.11.5 asendatakse järgmisega:
- „2.11.5 Autorongi suurim tehniliselt lubatud täismass <sup>(3)</sup>: .....
- xi) Punktid 2.12, 2.12.1 ja 2.12.2 asendatakse järgmistega:
- „2.12. **Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass:**
- 2.12.1. veduki mass: .....
- 2.12.2. poolhaagise, kesktelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise mass: .....
- xii) Punktid 2.16–2.16.5 asendatakse järgmistega:
- „2.16. **Suurimad lubatud massid registreerimisel/kasutuses (valikuline)**
- 2.16.1. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud täismass: .....
- 2.16.2. Registreerimisel/kasutuses suurim tehniliselt lubatud koormus igale teljele ja poolhaagise või kesktelghaagise korral tootja poolt ettenähtud koormus haakepunktis, kui see on väiksem tehniliselt lubatud maksimaalsest koormusest haakepunktis: .....
- 2.16.3. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud koormus igale teljerühmale: .....
- 2.16.4. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud pukseeritav mass: .....
- 2.16.5. Registreerimisel/kasutuses lubatud suurim autorongi mass: .....
- b) B jagu muudetakse järgmiselt.
- i) Punkt 0.5 asendatakse järgmisega:
- „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....
- ii) Lisatakse järgmised punktid 1.9 ja 1.10:
- „1.9. Täpsustada, kas veduk on ette nähtud poolhaagiste või muude haagiste vedamiseks ja kas tegemist on pool-, täis- või kesktelg- või jäiga haakeseadmega haagisega: .....
- 1.10. Täpsustada, kas sõiduk on ette nähtud kaupade veoks kontrollitud temperatuuril: .....
- iii) Punkt 2 asendatakse järgmisega:
- „2. MASSID JA MÕÕTMED <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
(kilogrammides ja millimeetrites) (vajaduse korral viidata joonistele)”

- iv) Punktid 2.6 ja 2.6.1 asendatakse järgmistega:
- „2.6. **Töökorras sõiduki mass** <sup>(h)</sup>
- a) iga variandi suurim ja vähim väärtus: .....
- b) iga versiooni mass (esitada tuleb mudel): .....
- 2.6.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel ning poolhaagise, keskelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral haakepunktile mõjuv koormus: .....
- a) iga variandi suurim ja vähim väärtus: .....
- b) iga versiooni mass (esitada tuleb mudel): .....
- v) Lisatakse punkt 2.6.2:
- „2.6.2. Lisavarustuse mass (nagu see on määratletud määruse (EL) nr 1230/2012 artikli 2 punktis 5): .....
- vi) Punkt 2.10 asendatakse järgmisega:
- „2.10. **Igale teljerühmale rakenduv suurim tehniliselt lubatud koormus:** .....
- vii) Punktid 2.12 ja 2.12.2 asendatakse järgmistega:
- „2.12. **Haakepunktile mõjuv suurim tehniliselt lubatud mass:**
- 2.12.2. poolhaagise, keskelghaagise või jäiga haakeseadmega haagise mass: .....
- viii) Punktid 2.16–2.16.3 asendatakse järgmistega:
- „2.16. **Suurimad lubatud massid registreerimisel/kasutuses (valikuline)**
- 2.16.1. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud täismass: .....
- 2.16.2. Registreerimisel/kasutuses suurim tehniliselt lubatud koormus igale teljele ja poolhaagise või keskelghaagise korral tootja poolt ettenähtud koormus haakepunktis, kui see on väiksem tehniliselt lubatud maksimaalsest koormusest haakepunktis: .....
- 2.16.3. Registreerimisel/kasutuses suurim lubatud koormus igale teljerühmale: .....
- ix) Punkt 2.16.5 jäetakse välja.
- 3) IX lisa muudetakse järgmiselt:
- a) „Näidise A1 – lk 1 – Komplektsed sõidukid – EÜ vastavussertifikaat” kanne 0.5 asendatakse järgmisega:
- „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....
- b) „Näidise A2 – lk 1 – komplektsed sõidukid, millele on antud väikeseeria tüübikinnitus – [Aasta] – [Järjekorranumber] – EÜ vastavussertifikaat” kanne 0.5 asendatakse järgmisega:
- „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....
- c) „Näidise B – lk 1 – Komplekteeritud sõidukid – EÜ vastavussertifikaat” kanne 0.5 asendatakse järgmisega:
- „0.5 Tootja ärinimi ja aadress: .....
- d) „Näidise C1 – lk 1 – Mittekomplektsed sõidukid – EÜ vastavussertifikaat” kanne 0.5 asendatakse järgmisega:
- „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....
- e) „Näidise C2 – lk 1 – Mittekomplektsed sõidukid, millele on antud väikeseeria tüübikinnitus – [Aasta] – [Järjekorranumber] – EÜ vastavussertifikaat” kanne 0.5 asendatakse järgmisega:
- „0.5. Tootja ärinimi ja aadress: .....

- f) „Lk 2 – M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- g) „Lk 2 – M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- h) „Lk 2 – M<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- i) „Lk 2 – M<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- j) „Lk 2 – M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- k) „Lk 2 – M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- l) „Lk 2 – N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- m) „Lk 2 – N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- n) „Lk 2 – N<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- o) „Lk 2 – N<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- p) „Lk 2 – N<sub>3</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- q) „Lk 2 – N<sub>3</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- r) „Lk 2 – O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- s) „Lk 2 – O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- t) „Lk 2 – O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” kanne 13 asendatakse järgmisega:  
„13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- u) „Lk 2 – M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” lisatakse kanne 13.2:  
„13.2. Sõiduki tegelik mass: .....kg”

- v) „Lk 2 – M<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- w) „Lk 2 – M<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- x) „Lk 2 – M<sub>3</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- y) „Lk 2 – N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” lisatakse kanne 13:  
 „13. Töökorras sõiduki mass: .....kg”
- z) „Lk 2 – N<sub>1</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- aa) „Lk 2 – N<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- ab) „Lk 2 – N<sub>3</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- ac) „Lk 2 – O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- ad) „Lk 2 – O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” kanne 14 asendatakse järgmisega:  
 „v14. Sõiduki tegelik mass: .....kg”
- ae) Selgitavates märkustes IX lisa kohta kustutatakse märkus (f).
- 4) XVI lisa muudetakse järgmiselt.
- a) Õigustloovate aktide loetelusse lisatakse järgmine kanne 44:  
 „44. Komisjoni määrus (EL) nr 1230/2012”
- b) 2. liitesse lisatakse järgmine kanne 44:

	Viide õigustloovale aktile	Lisa ja lõige	Eritingimused
„44.	Komisjoni määrus (EL) nr 1230/2012	I lisa B osa punktid 7 ja 8	a) Kontrollida vastavust manööverdamisvõime nõuetele, sealhulgas tõstetavate või koormatavate telgedega sõidukite manööverdamisvõimet.
		I lisa C osa punktid 6 ja 7	b) Tagumise väljapöörde mõdot.

## VII LISA

## „XII LISA

## PIIRARVUD VÄIKESEERIALE JA SEERIA LÕPETAMISEL

## A. VÄIKESEERIALE PIIRARVUD

1. Artikli 22 kohaselt ühe aasta jooksul Euroopa Liidus registreeritavate, müüdavate või kasutusele võetavate ühte tüüpi kuuluvate sõidukite arv ei tohi ületada järgmises tabelis vastava sõidukikategooria jaoks sätestatud piirarvu:

Kategooria	Ühikud
M <sub>1</sub>	1 000
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	0
N <sub>1</sub>	0
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	0
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	0
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	0

2. Artikli 23 kohaselt ühe aasta jooksul ühes liikmesriigis registreeritavate, müüdavate või kasutusele võetavate ühte tüüpi kuuluvate sõidukite arvu määrab asjaomane liikmesriik, kuid see ei tohi ületada järgmises tabelis vastava sõidukikategooria jaoks sätestatud piirarvu:

Kategooria	Ühikud
M <sub>1</sub>	75
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	250
N <sub>1</sub>	500
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	250
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	500
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	250

3. Komisjoni määruse (EL) nr 1230/2012 artikli 6 lõike 2 kohaldamisel ühe aasta jooksul ühes liikmesriigis registreeritavate, müüdavate või kasutusele võetavate ühte tüüpi kuuluvate sõidukite arvu määrab iga liikmesriik, kuid see ei tohi ületada järgmises tabelis vastava sõidukikategooria jaoks sätestatud piirarvu:

Kategooria	Ühikud
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	1 000
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	1 200
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	2 000

## B. PIIRARVUD SEERIA LÕPETAMISEL

Suurim igas liikmesriigis kasutusele võetavate komplektsete või komplekteeritud sõidukite arv, kui tegemist on „seeria lõpetamisega”, määratakse liikmesriigi poolt valitud ühel järgmistest viisidest:

1. ühte või mitut tüüpi esindavate sõidukite suurim arv võib M<sub>1</sub>-kategooria korral olla kuni 10 % ja kõigi muude kategooriate korral kuni 30 % eelmisel aastal kõnesolevas liikmesriigis kasutusele võetud vastavat tüüpi sõidukite arvust.



Kui nimetatud 10 % või vastavalt 30 % moodustab vähem kui 100 sõidukit, võib liikmesriik lubada maksimaalselt 100 sõiduki kasutuselevõttu;

2. igasse üksiktüüpi kuuluvate sõidukite piiravuks on nende sõidukite arv, millele valmistamispäeval või pärast seda anti vastavusertifikaat, mis kehtis vähemalt kolm kuud väljaandmise kuupäevast alates, kuid mille kehtivus lõppes õigustloova akti jõustumise tõttu.”
-