Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B** **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2005/66/EÜ,**

26. oktoober 2005,

mis käsitleb esikaitsesüsteemide kasutamist mootorsõidukitel ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ

(EÜT L 309, 25.11.2005, lk 37)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Nõukogu Direktiiv 2006/96/EÜ, 20. november 2006	L 363	81	20.12.2006

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2005/66/EÜ,

26. oktoober 2005,

mis käsitleb esikaitsesüsteemide kasutamist mootorsõidukitel ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ([1])

toimides asutamislepingu artiklis 251 osutatud korras ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Viimastel aastatel on üha enam kasutatud mootorsõidukite esiosale täiendavat kaitset pakkuvaid süsteeme. Mõned nendest süsteemidest kujutavad kokkupõrke korral ohtu jalakäijate ja teiste liiklejate ohutusele. Seetõttu on vaja meetmeid üldsuse kaitsmiseks taoliste ohtude eest.

(2) Esikaitsesüsteeme võidakse paigaldada sõidukile originaalvarustusena või turustada eraldi seadmestikuna. Mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded tuleks kõikide sõidukile paigaldatavate esikaitsesüsteemide osas ühtlustada, et hoida ära liikmesriigiti erinevate nõuete vastuvõtmine ja tagada siseturu nõuetekohane toimimine. Samadel põhjustel on vaja ühtlustada eraldi seadmestikuna turustatavate esikaitsesüsteemide tüübikinnituse tehnilised nõuded nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta ([3]) tähenduses.

(3) Tuleb kontrollida esikaitsesüsteemide kasutamist ning kehtestada katse-, konstruktsiooni- ja paigaldusnõuded, millele peavad vastama kõik nii originaalvarustusena sõidukile paigaldatud kui eraldi seadmestikuna turustatavad esikaitsesüsteemid. Katsed peaksid näitama, et esikaitsesüsteemid on konstrueeritud viisil, mis suurendab jalakäijate ohutust ja vähendab vigastuste arvu.

(4) Neid nõudeid tuleks arvesse võtta ka jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse kontekstis ning tuginedes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. novembri 2003. aasta direktiivile 2003/102/EÜ jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse kohta enne kokkupõrget ja kokkupõrke korral mootorsõidukiga. ([4]) Käesolev direktiiv tuleks üle vaadata edasisi teadusuuringuid ning direktiivi kohaldamise esimese nelja aasta jooksul saadud kogemusi silmas pidades.

(5) Käesolev direktiiv on üks mitmest üksikdirektiivist direktiiviga 70/156/EMÜ kasutusele võetud EÜ tüübikinnitusmenetluse raames.

(6) Komisjon peaks jälgima käesoleva direktiivi mõju ja kandma sellest ette Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Kui jalakäijate

([1]) ELT C 112, 30.4.2004, lk 18.
([2]) Euroopa Parlamendi 26. mai 2005. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 11. oktoobri 2005. aasta otsus.
([3]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2005/49/EÜ (ELT L 194, 26.7.2005, lk 12).
([4]) ELT L 321, 6.12.2003, lk 15.

▼B

kaitse osas on vaja teha täiendavaid parandusi, peaks komisjon tegema ettepanekuid käesoleva direktiivi muutmiseks vastavalt tehnilisele arengule.

(7) Siiski tõdetakse, et teatud sõidukite suhtes, mis on kaasatud käesoleva direktiivi reguleerimisalasse ning millele võidakse paigaldada esikaitsesüsteeme, ei kohaldata direktiivi 2003/102/EÜ. Selliste sõidukite puhul võetakse arvesse, et käesoleva direktiivi jala reieosa katse nõuded võivad olla tehniliselt teostamatud. Et hõlbustada jalakäijate ohutuse parandamist peavigastusi silmas pidades, võib olla vajalik lubada alternatiivseid nõudeid jala reieosa katse läbiviimiseks, mida kohaldatakse üksnes neile sõidukeile, tagades samal ajal, et igasuguse esikaitsesüsteemi paigaldamine ei suurenda jalakäijate või teiste vähem kaitstud liiklejate jalavigastuste ohtu.

(8) Käesoleva direktiivi rakendamiseks ning selle kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga vajalikud meetmed tuleks võtta vastu kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ([1])

(9) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, milleks on edendada jalakäijate ja teiste vähekaitstud liiklejate ohutust kehtestades sõidukite esikaitsesüsteemide tüübikinnituse tehnilised nõuded, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning nimetatud eesmärk on paremini saavutatav ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(10) Käesolev direktiiv on osa Euroopa maanteeohutusalasest tegevusprogrammist ja seda võidakse täiendada riiklike meetmetega juba turul olevate esikaitsesüsteemide kasutamise keelustamiseks või piiramiseks enne selle jõustumist.

(11) Direktiivi 70/156/EMÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu

Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada jalakäijate ja sõidukiohutust passiivsete meetmete abil. See kehtestab mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded originaalvarustusena sõidukile paigaldatud või eraldi seadmestikuna turustatavate esikaitsesüsteemide osas.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid ning I lisa punktis 1 esitatud mõisteid:

1. *sõiduk* – iga direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2 ja II lisas määratletud M_1 kategooria mootorsõiduk, mille lubatav üldmass on kuni 3,5 tonni, ja iga direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2 ja II lisas määratletud N_1 kategooria mootorsõiduk;

2. *eraldi seadmestik* – iga direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2 määratletud eraldi seade, mis on ette nähtud ühe või mitme sõiduki tüübile paigaldamiseks ja neil kasutamiseks.

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼B

Artikkel 3

Tüübikinnitussätted

1. Alates 25. augustist 2006 ei tohi liikmesriigid uue sõidukitüübi puhul, millel on I ja II lisas sätestatud nõuetele vastav esikaitsesüsteem, esikaitsesüsteemidega seotud põhjustel:

a) keelduda EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest;

b) keelata registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist.

2. Alates 25. augustist 2006 ei tohi liikmesriigid uue esikaitsesüsteemi tüübi puhul, mida turustatakse eraldi seadmestikuna ning mis vastab I ja II lisas sätestatud nõuetele:

a) keelduda EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest;

b) keelata müüki või kasutuselevõtmist.

3. Alates 25. novembrist 2006 keelduvad liikmesriigid EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uuele sõidukitüübile, mis on varustatud esikaitsesüsteemiga, või eraldi seadmestikuna turustatavale uuele esikaitsesüsteemi tüübile, mis ei vasta I ja II lisas sätestatud nõuetele.

4. Alates 25. maist 2007 I ja II lisas sätestatud nõuetele mittevastavate sõidukite puhul esikaitsesüsteemidega seotud põhjustel liikmesriigid:

a) käsitlevad uute sõidukitega kaasas olevaid, vastavalt direktiivile 70/156/EMÜ koostatud vastavustunnistusi kehtetuna selle direktiivi artikli 7 lõike 1 kohaldamisel;

b) keelavad selliste uute sõidukite registreerimise, müügi või kasutuselevõtmise, millega ei ole kaasas direktiivi 70/156/EMÜ kohast vastavustunnistust.

5. Alates 25. maist 2007 kehtivad direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõike 2 kohaldamisel I ja II lisa eraldi seadmestikuna turustatavaid esikaitsesüsteeme puudutavad nõuded.

Artikkel 4

Rakendusmeetmed ja muudatused

1. I lisa punktis 3 kindlaks määratud katsetamist puudutavate sätete üksikasjalikud tehnilised nõuded võtab vastu komisjon direktiivi 70/156/EMÜ artikli 13 lõikes 3 osutatud korras.

2. Käesoleva direktiivi kohandamiseks vajalikud muudatused võtab vastu komisjon direktiivi 70/156/EMÜ artikli 13 lõikes 3 osutatud korras.

Artikkel 5

Ülevaatamine

Mitte hiljem kui 25. augustil 2010, lähtudes tehnilisest arengust ja saadud kogemustest, vaatab komisjon üle käesoleva direktiivi tehnilised sätted, ja eelkõige jalamudeli reieosa ja esikaitsesüsteemi “kaitseraua” kokkupõrke katse nõudmise, täiskasvanu peamudeli ja esikaitsesüsteemi kokkupõrke katse sisseviimise ning lapse peamudeli ja esikaitsesüsteemi kokkupõrke katse spetsifikaadi tingimused. Selle ülevaatamise alusel koostab komisjon raporti Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Kui ülevaatamise tulemusena leitakse, et käesoleva direktiivi tehnilisi sätteid tuleb kohandada, peab kohandamise läbi viima vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 13 lõikes 3 toodud menetlusele.

▼B

Artikkel 6

Direktiivi 70/156/EMÜ muudatused

Direktiivi 70/156/EMÜ I, III, IV ja XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi III lisale.

Artikkel 7

Ülevõtmine

1. Hiljemalt 25. augustiks 2006 võtavad liikmesriigid vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid sätteid alates 25. augustist 2006.

Kui liikmesriigid võtavad need normid vastu, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi sätestavad liikmesriigid.

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

Artikkel 8

Eraldi seadmestikud

Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide pädevust keelustada või piirata esikaitsesüsteemide kasutamist, mis on eraldi seadmestikuna turule viidud enne käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 9

Jõustumine

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

Artikkel 10

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼B

LISADE LOETELU

I LISA	Tehnilised sätted	
II LISA	Tüübikinnituse haldussätted	
	1. liide:	Teatis (sõiduk)
	2. liide:	Teatis (eraldi seadmestik)
	3. liide:	EÜ tüübikinnitustunnistus (sõiduk)
	4. liide:	EÜ tüübikinnitustunnistus (eraldi seadmestik)
	5. liide:	EÜ tüübikinnitusmärgi näidis
III LISA	Direktiivi 70/156/EMÜ muudatused	

▼B

I LISA

TEHNILISED SÄTTED

1. MÕISTED

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1.1. *Sõidukitüüp* – mootorsõidukite kategooria, mis ei erine A-sambast eespool olevate osade poolest üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:

a) konstruktsioon;

b) peamised mõõtmed;

c) sõiduki välispinna materjalid;

d) osade paiknemine (sees või väljas);

e) esikaitsesüsteemi kinnitusviis,

niivõrd kui võib arvata, et neil on mõju käesolevas direktiivis ette nähtud löögikatsete tulemuste kehtivusele.

Esikaitsesüsteemidele eraldi seadmestikuna tüübikinnituse andmiseks saab iga viidet sõidukile tõlgendada viitena raamile, millele süsteem on katsetamiseks paigaldatud ning mille mõõtmed ühtivad selle sõiduki esiotsa välismõõtmetega, mille jaoks süsteemile tüübikinnitus antakse.

1.2. *Tavaline sõiduasend* – sõiduki sõiduvalmiduses paiknemine maapinnal, kusjuures rehvid on soovitatud rõhuni täis pumbatud, esirattad on otseasendis, sõiduk on täielikult tangitud kõigi töötamiseks vajalike vedelikega, kõik tootja standardvarustusse kuuluvad seadmed on paigaldatud, juhiistmele on asetatud 75 kg raskune mass ja eesmisele kaassõitja istmele on asetatud 75 kg raskune mass ning vedrustus on seadistatud sõidukiirusele 40 km/h või 35 km/h tootja poolt kindlaksmääratud tavakasutuse tingimustes (eriti aktiivvedrustusega või automaatse loodimisseadmega sõidukite puhul).

1.3. *Välispind* – sõiduki eespool A-sambaid asuvate osade, kaasa arvatud kapoti, poritiibade, valgustus- ja valgussignaalseadmete ning nähtavate tugevdusosade väliskülg.

1.4. *Ümardusraadius* – vaadeldava osa kumerusele kõige täpsemini vastava ringjoone kaare raadius.

1.5. *Külgserva äärmine punkt* – sõiduki külgedel punkt, kus sõiduki keskmise pikitasapinnaga paralleelne tasapind puudutab selle külgserva äärmist välimist punkti, ning sõiduki esi- ja tagaotsas punkt, kus sõidukiga risti asetsev püsttasapind puudutab selle esi- ja tagaserva äärmist välimist punkti, välja arvatud projektsioon, mille tekitavad:

a) rehvid maapinnaga kokkupuutepunkti lähedal ning rehvimanomeetrite ühendused;

b) ratastele paigaldatavad libisemisvastased vahendid;

c) tahavaatepeeglid;

d) külgmised suunatulelaternad, ülemised ääretulelaternad, eesmised ja tagumised alumised ääretulelaternad ja seisutulelaternad;

e) esi- ja tagaotsas kaitseraudadele paigaldatud osad, haakeseadised ja väljalasketorud.

1.6. *Kaitseraud* – sõiduki eesmine alumine välimine konstruktsioon vastavalt tüübikinnitusele. See hõlmab sõiduki kõiki konstruktsioone, mille eesmärk on kaitsta sõidukit teise sõidukiga aeglasel kiirusel toimuva laupkokkupõrke korral, ning samuti kõiki selle konstruktsiooni lisaseadiseid, nagu näiteks registreerimismärgi kinnitusi. See ei hõlma varustust, mis on paigaldatud sõidukile tüübikinnitust järgides ning mille eesmärk on pakkuda sõiduki esiosa täiendavat kaitset.

1.7. *Esikaitsesüsteem* – eraldiseisev konstruktsioon või konstruktsioonid, nagu "kängururaud" või täiendav kaitseraud, mis on ette nähtud originaalvarustusse kuuluvast kaitserauast üles- ja/või allapoole jääva sõiduki välispinna kaitsmiseks kahjustuste eest mingi objektiga kokkupõrke korral. Käesolev määratlus ei kehti üksnes laternate kaits-

▼B

miseks ette nähtud konstruktsioonide kohta, mille suurim mass on alla 0,5 kg.

1.8. *Kapoti esiserva võrdlusjoon* – 1 000 mm pikkuse kontrolljoonlaua ja kapoti esiserva kokkupuutepunktide vaheline joon, kui auto vertikaalse pikitasapinnaga paralleelselt ja 50° tahapoole kallutatuna hoitav kontrolljoonlaud, mille alumine ots on 600 mm kõrgusel maapinnast, nihutatakse üle kapoti esiserva sellega kokkupuutes. Sõidukite puhul, mille kapoti ülemine pind on põhiliselt 50° nurga all sellisel viisil, et kontrolljoonlaud on punktkokkupuute asemel pidevas või mitmes kokkupuutes, tuleb võrdlusjoon kindlaks määrata selliselt, et kontrolljoonlaud on 40° tahapoole kallutatud. Sellise kujuga sõidukite puhul, kus esimene kokkupuude toimub kontrolljoonlaua alumise otsaga, loetakse seda kokkupuudet kapoti esiserva võrdlusjooneks antud külgasendis. Sellise kujuga sõidukite puhul, kus esimene kokkupuude toimub kontrolljoonlaua ülemise otsaga, kasutatakse kapoti esiserva võrdlusjoonena antud külgasendis punktis 1.13 määratletud 1 000 mm ümbritseva kauguse joont. Kaitseraua ülemist serva käsitletakse käesoleva direktiivi mõistes samuti kapoti esiservana, kui see on antud toimingu ajal kontrolljoonlauaga kokkupuutes.

1.9. *Esikaitsesüsteemi ülemine võrdlusjoon* tähistab jalakäija ja esikaitsesüsteemi või sõiduki kokkupuute oluliste punktide ülemist piiri. See on 700 mm pikkuse kontrolljoonlaua ja esikaitsesüsteemi või sõiduki esiosa (vastavalt sellele, kummaga on kokkupuude) kõige ülemiste kokkupuutepunktide vaheline joon, kui sõiduki vertikaalse pikitasapinnaga paralleelselt ja 20° tahapoole kallutatuna hoitav kontrolljoonlaud nihutatakse üle sõiduki esiosa, säilitades kokkupuute maapinnaga ja esikaitsesüsteemi või sõiduki pinnaga.

1.10. *Esikaitsesüsteemi alumine võrdlusjoon* tähistab jalakäija ja esikaitsesüsteemi või sõiduki kokkupuute oluliste punktide alumist piiri. See on 700 mm pikkuse kontrolljoonlaua ja esikaitsesüsteemi kõige alumiste kokkupuutepunktide vaheline joon, kui sõiduki vertikaalse pikitasapinnaga paralleelselt ja 25° ettepoole kallutatuna hoitav kontrolljoonlaud nihutatakse üle sõiduki esiosa, säilitades kokkupuute maapinnaga ja esikaitsesüsteemi või sõiduki pinnaga.

1.11. *Esikaitsesüsteemi ülemine kõrgus* – vertikaalsuunaline kaugus maapinna ja punktis 1.9 määratletud esikaitsesüsteemi ülemise võrdlusjoone vahel, kui sõiduk on tavalises sõiduasendis.

1.12. *Esikaitsesüsteemi alumine kõrgus* – vertikaalsuunaline kaugus maapinna ja punktis 1.10 määratletud esikaitsesüsteemi alumise võrdlusjoone vahel, kui sõiduk on tavalises sõiduasendis.

1.13. *1 000 mm ümbritsev kaugus* – joon, mille kujundab esiosa ülemisel pinnal 1 000 mm pikkuse mõõdulindi üks ots, kui mõõdulinti hoitakse auto vertikaalses pikitasapinnas ja nihutatakse üle kapoti esiosa, kaitseraua ja esikaitsesüsteemi. Mõõdulinti hoitakse kogu toimingu vältel pingul, hoides üht otsa kokkupuutes maapinnaga vertikaalselt kaitseraua esiosa all ja teist otsa kokkupuutes esiosa ülemise pinnaga. Sõiduk asetseb tavalises sõiduasendis.

1.14. *Esikaitsesüsteemi esiserva võrdlusjoon* – 1 000 mm pikkuse kontrolljoonlaua ja esikaitsesüsteemi esiserva kokkupuutepunktide vaheline joon, kui auto vertikaalse pikitasapinnaga paralleelselt ja 50° tahapoole kallutatuna hoitav kontrolljoonlaud nihutatakse üle esikaitsesüsteemi esiserva sellega kokkupuutes. Sõidukite puhul, mille esikaitsesüsteemi ülemine pind on põhiliselt 50° nurga all sellisel viisil, et kontrolljoonlaud on punktkokkupuute asemel pidevas või mitmes kokkupuutes, tuleb võrdlusjoon kindlaks määrata selliselt, et kontrolljoonlaud on 40° tahapoole kallutatud.

1.15. Pea koormuskriteerium (HPC) arvutatakse järgmise avaldise abil:

$$HPC = (t_2 - t_1)\left[\frac{1}{t_2 - t_1}\int_{t_1}^{t_2} a\,dt\right]^{2,5}$$

kus "a" on täiskiirendus pea raskuskeskmes (m/s^2 väljendatuna "g" kordsena, mis on registreeritud võrdluses ajaga ja filtreeritud kanalisagedusklassi 1 000 Hz juures; t_1 ja t_2 on kaks ajahetke, mis määrat-

▼B

levad registreerimisperioodi alguse ja lõpu, mille jaoks HPC väärtus on suurim väärtus esimese ja viimase kokkupuutehetke vahel. HPC väärtusi, mille puhul ajavahemik ($t_1 - t_2$) on üle 15 ms, maksimaalväärtuse arvutamisel ei arvestata.

2. KONSTRUKTSIOONI- JA PAIGALDUSNÕUDED

2.1. Esikaitsesüsteemid

Järgmisi nõudeid kohaldatakse võrdselt uutele sõidukitele paigaldatud esikaitsesüsteemide ja määratletud sõidukitele paigaldamiseks mõeldud eraldi seadmestikuna turustatavate esikaitsesüsteemide suhtes.

Siiski võib pädeva tüübikinnitusasutuse nõusolekul lugeda punktis 3 toodud nõuded täielikult või osaliselt täidetuks esikaitsesüsteemi iga samaväärse katsetuse puhul, mis viidi läbi mõne teise tüübikinnitusdirektiivi alusel.

2.1.1. Esikaitsesüsteemi osad peavad olema projekteeritud nii, et kõikide jäikade pindade, mida saab puutuda 100 mm läbimõõduga kuuliga, minimaalne ümardusraadius oleks 5 mm.

2.1.2. Esikaitsesüsteemi üldmass koos kõikide kronsteinide ja kinnitusdetailidega ei tohi ületada 1,2 % sõiduki massist, mille jaoks see on ette nähtud, kusjuures maksimaalne mass tohib olla 18 kg.

2.1.3. Esikaitsesüsteemi kõrgus ei tohi sõidukile paigaldatuna olla mitte üheski punktis rohkem kui 50 mm kõrgem kapoti esiserva võrdlusjoonest, nagu määratletud punktis 1.8, mõõdetuna sõidukit selles punktis läbival vertikaalsel pikitasapinnal.

2.1.4. Esikaitsesüsteem ei tohi suurendada sõiduki laiust, millele see on paigaldatud. Kui esikaitsesüsteemi kogulaius moodustab rohkem kui 75 % sõiduki laiusest, peavad süsteemi otsad olema kokkupõrkeohu vähendamiseks välispinna suhtes sissepoole pööratud. Kõnealune nõue loetakse täidetuks, kui esikaitsesüsteem on keresse peidetav või sellesse integreeritud või kui süsteemi ots on pööratud nii, et see ei saa kokku puutuda 100 mm läbimõõduga kuuliga ning vahe süsteemi otsa ja ümbritseva kere vahel ei ole üle 20 mm.

2.1.5. Arvestades punkti 2.1.4 sätteid, ei tohi esikaitsesüsteemi osade ja selle all oleva välispinna vaheline vahe ületada 80 mm. All oleva kere üldise kontuuri kohatisi katkestusi (nt avad radiaatorivõres, õhu sisselaskeavad jmt) ei arvestata.

2.1.6. Üheski sõiduki külgmises punktis ei tohi pikisuunaline kaugus kaitseraua kõige eesmise osa ja esikaitsesüsteemi kõige eesmise osa vahel ületada 50 mm, et säilitada kasu sõiduki kaitserauast.

2.1.7. Esikaitsesüsteem ei tohi vähendada oluliselt kaitseraua tõhusust. Kõnealune nõue loetakse täidetuks, kui kaitserauast ei ulatu üle rohkem kui kaks esikaitsesüsteemi vertikaalset osa ja mitte ükski horisontaalne osa.

2.1.8. Esikaitsesüsteemi ei tohi kallutada vertikaalist ettepoole. Esikaitsesüsteemi ülemised osad ei tohi ulatuda ülespoole ega tahapoole (tuuleklaasi suunas) rohkem kui 50 mm punktis 1.8 määratletud sõiduki kapoti esiserva võrdlusjoonest eemaldatud esikaitsesüsteemi korral. Iga mõõtmiskoht asub sõidukit selles punktis läbival vertikaalsel pikitasapinnal.

2.1.9. Esikaitsesüsteemi paigaldamine ei tohi kahjustada vastavust teiste sõiduki tüübikinnitusdirektiivide nõuetele.

2.2. Esikaitsesüsteeme tohib eraldi seadmestikuna levitada, müügiks pakkuda ja müüa ainult koos nimekirjaga sõidukitüüpidest, mille jaoks esikaitsesüsteemile on tüübikinnitus antud ja selgete paigaldusjuhistega. Paigaldusjuhised peavad sisaldama paigalduse konkreetseid juhiseid, kaasa arvatud kinnitusviise sõidukitele, mille jaoks seadmestik on heaks kiidetud, ning võimaldama paigaldada heaks kiidetud osad nimetatud sõidukile viisil, mis on vastavuses punkti 2.1 asjaomaste sätetega.

3. SÄTTED KATSETAMISE KOHTA

3.1. Kinnituse saamiseks peavad esikaitsesüsteemid läbima järgmised katsed:

▼B

3.1.1. Jalamudeli sääreosa kokkupõrge esikaitsesüsteemiga. Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Suurim põlveliigendi paindenurk ei tohi ületada 21,0°, põlveliigendi murdepinna suurim nihe ei tohi ületada 6,0 mm ning sääreluu ülaosale mõjuv kiirendus ei tohi ületada 200 g.

3.1.1.1. Siiski võidakse eraldi seadmestikuna heaks kiidetud esikaitsesüsteemide korral, mis on mõeldud kasutamiseks üksnes määratletud sõidukitel lubatud täismassiga kuni 2,5 tonni, millele on tüübikinnitus antud enne 1. oktoobrit 2005, või sõidukitel lubatud täismassiga üle 2,5 tonni, asendada punkti 3.1.1. sätted kas punkti 3.1.1.1.1 või 3.1.1.1.2 sätetega.

3.1.1.1.1. Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Suurim põlveliigendi paindenurk ei tohi ületada 26,0°, põlveliigendi murdepinna suurim nihe ei tohi ületada 7,5 mm ning sääreluu ülaosale mõjuv kiirendus ei tohi ületada 250 g.

3.1.1.1.2. Katsed viiakse läbi esikaitsesüsteemiga ja ilma esikaitsesüsteemita sõidukiga; kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Need kaks katset viiakse vastavalt kokkuleppele asjaomase katsetusasutusega läbi samaväärsetes asukohtades. Registreeritakse põlveliigendi suurima paindenurga, põlveliigendi murdepinna suurima nihke ja sääreluu ülaosale mõjuva kiirenduse väärtused. Ühelgi juhul ei tohi esikaitsesüsteemiga sõiduki korral registreeritud väärtus ületada 90 % ilma esikaitsesüsteemita sõiduki korral registreeritud väärtusest.

3.1.1.2. Kui esikaitsesüsteemi alumine kõrgus on üle 500 mm, tuleb antud katse asendada punktis 3.1.2 kirjeldatud jalamudeli reieosa ja esikaitsesüsteemi kokkupõrke katsega.

3.1.2. Jalamudeli reieosa kokkupõrge esikaitsesüsteemiga. Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Löögijõudude hetkesumma aja suhtes ei tohi ületada 7,5 kN ning paindemoment katse löökkehal ei tohi ületada 510 Nm.

Jalamudeli reieosa ja esikaitsesüsteemi “kaitseraua” kokkupõrke katsed viiakse läbi juhul, kui esikaitsesüsteemi “kaitseraua” alumine kõrgus katseasendis on üle 500 mm.

3.1.2.1. Siiski võidakse eraldi seadmestikuna heaks kiidetud esikaitsesüsteemide korral, mis on mõeldud kasutamiseks üksnes määratletud sõidukitel lubatud täismassiga kuni 2,5 tonni, millele on tüübikinnitus antud enne 1. oktoobrit 2005, või sõidukitel lubatud täismassiga üle 2,5 tonni, asendada punkti 3.1.2. sätted kas punkti 3.1.2.1.1 või 3.1.2.1.2 sätetega.

3.1.2.1.1. Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Löögijõudude hetkesumma aja suhtes ei tohi ületada 9,4 kN ning paindemoment katse löökkehal ei tohi ületada 640 Nm.

3.1.2.1.2. Katsed viiakse läbi esikaitsesüsteemiga ja ilma esikaitsesüsteemita sõidukiga; kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Need kaks katset viiakse vastavalt kokkuleppele asjaomase katsetusasutusega läbi samaväärsetes asukohtades. Registreeritakse löögijõudude hetkesumma väärtused ja paindemoment katse löökkehal. Ühelgi juhul ei tohi esikaitsesüsteemiga sõiduki korral registreeritud väärtus ületada 90 % ilma esikaitsesüsteemita sõiduki korral registreeritud väärtusest.

3.1.2.2. Kui esikaitsesüsteemi alumine kõrgus on alla 500 mm, ei ole selle katse läbiviimine nõutav.

3.1.3. Jalamudeli reieosa kokkupõrge esikaitsesüsteemi esiservaga. Katse läbiviimisel toimub kokkupõrge kiirusel kuni 40 km/h. Löögijõudude hetkesumma aja suhtes katse löökkeha üla- ja alaosale ei tohiks ületada võimalikku sihtväärtust 5,0 kN ning paindemoment katse löökkehal ei tohiks ületada võimalikku sihtväärtust 300 Nm. Mõlemad tulemused registreeritakse üksnes järelevalve eesmärgil.

3.1.4. Lapse/väikese täiskasvanu peamudeli kokkupõrge esikaitsesüsteemiga. Katse läbiviimisel toimub kokkupõrge kiirusel 35 km/h, kasutades 3,5 kg raskust lapse/väikese täiskasvanu peamudelikatse löökkeha. Peamudeli koormuskriteerium (HPC), mis arvutatakse kiirendusmõõturi ajaregistreeringute resultandist vastavalt punktile 1.15, ei või ühelgi juhul ületada väärtust 1 000.

▼B

II LISA

TÜÜBIKINNITUSE HALDUSSÄTTED

1. EÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

1.1. Sõidukitüübi EÜ tüübikinnituse taotlemine seoses selle varustamisega esikaitsesüsteemiga

1.1.1. Vajaliku teatise näidis vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõikele 1 on esitatud 1. liites.

1.1.2. Tüübikinnituskatsete tegemise eest vastutavate tehnilisele teenistusele esitatakse esikaitsesüsteemiga varustatud kinnitatava sõidukitüübi representatiivsõiduk. Tehnilise teenistuse taotluse korral esitatakse ka konkreetsed osad või kasutatud materjalide näidised.

1.2. EÜ tüübikinnituse taotlemine seoses esikaitsesüsteemi kui eraldi seadmestikuga

1.2.1. Vajaliku teatise näidis vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõikele 4 on esitatud 2. liites.

1.2.2. Tüübikinnituskatsete tegemise eest vastutavale tehnilisele teenistusele esitatakse kinnitatava esikaitsesüsteemi tüübi üks näidis. Teenistus võib nõuda lisanäidiseid, kui ta peab seda vajalikuks. Näidistele tuleb selgelt ja kustutamatult märkida taotleja ärinimi või kaubamärk ja tüübimärgistus. Tuleb ette näha koht kohustusliku EÜ tüübikinnitusmärgi kinnitamiseks.

2. EÜ TÜÜBIKINNITUSE ANDMINE

2.1. EÜ tüübikinnitustunnistuste näidised vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõikele 3 ja vajadusel artikli 4 lõikele 4 on esitatud:

a) punktis 1.1 nimetatud taotluste puhul 3. liites;

b) punktis 1.2 nimetatud taotluste puhul 4. liites.

3. EÜ TÜÜBIKINNITUSMÄRK

3.1. Igal käesoleva direktiivi kohaselt kinnitatud tüübile vastaval esikaitsesüsteemil peab olema EÜ tüübikinnitusmärk.

3.2. Tüübikinnitusmärgil on:

3.2.1. e-tähte ümbritsev ristkülik, millele järgneb tüübikinnituse andnud liikmesriigi eraldusnumber või eraldustähed:

1 Saksamaa

2 Prantsusmaa

3 Itaalia

4 Madalmaad

5 Rootsi

6 Belgia

9 Hispaania

11 Ühendkuningriik

12 Austria

13 Luksemburg

17 Soome

18 Taani

21 Portugal

23 Kreeka

IRL Iirimaa

49 Küpros

8 Tšehhi Vabariik

29 Eesti

▼B

7 Ungari

32 Läti

36 Leedu

50 Malta

20 Poola

27 Slovaki Vabariik

26 Sloveenia

▼M1

34 Bulgaaria

19 Rumeenia

▼B

3.2.2. Direktiivi 70/156/EMÜ VII lisa punktis 4 esitatud tüübikinnitusnumbrile vastav “baaskinnitusnumber”, mis asub ristküliku lähedal ning mille ees on kaks numbrit tähistamaks EÜ tüübikinnituse andmise kuupäeval käesolevas direktiivis tehtud viimase olulise tehnilist laadi muudatuse järjekorranumbrit. Järjekorranumber käesolevas direktiivis on 01.

Järjekorranumbri järel asuv tärn näitab, et esikaitsesüsteem kiideti heaks, võttes arvesse I lisa punktis 3.1.1.1 või 3.1.2.1 lubatud jalamudeli ja löökkeha kokkupõrke katset. Kui tüübikinnitusasutus seda kaalutlust ei luba, asendatakse tärn tühikuga.

3.3. EÜ tüübikinnitusmärk kinnitatakse esikaitsesüsteemile nii, et see oleks selgesti loetav ja kustumatu ka siis, kui süsteem on sõidukile paigaldatud.

3.4. EÜ tüübikinnitusmärgi näidis on esitatud 5. liites.

▼B

1. liide

TEATIS nr […]

vastavalt nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ I lisale sõidukite EÜ tüübikinnituse kohta seoses esikaitsesüsteemiga varustamisega

Vajaduse korral tuleb esitada järgmine teave kolmes eksemplaris ja koos sisukorraga. Kõik joonised tuleb esitada sobivas mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikuna A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Võimalikud fotod peavad olema piisavalt üksikasjalikud.

Kui süsteemid, osad või eraldi seadmestikud sisaldavad erimaterjale, tuleb esitada andmed nende omaduste kohta.

0. ÜLDOSA

0.1. Mark (tootja kaubanimi):

0.2. Tüüp ja kaubanduslik(ud) üldkirjeldus(ed):

0.3. Tüübi tunnusandmed, kui need on märgitud sõidukile:

0.3.1. Märgistuse asukoht:

0.4. Sõiduki kategooria:

0.5. Tootja nimi ja aadress:

0.8. Koostetehas(t)e aadress(id):

1. SÕIDUKI EHITUSE ÜLDISED KARAKTERISTIKUD

1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised:

2. MASS JA MÕÕTMED (kilogrammides ja millimeetrites)

(vajaduse korral viidata joonisele)

2.8. Tootja määratud suurim tehniliselt lubatud täismass (suurim ja vähim):

2.8.1. Kõnealuse massi jaotumine telgede vahel (suurim ja vähim):

9. KERE

9.1. Kere tüüp:

9.[11]. Esikaitsesüsteem

9.[11].1. Üldine asetus (joonised või fotod), mis näitab selgelt esikaitsesüsteemide asukoha ja kinnituse:

9.[11].2. Vajaduse korral tuulutusvõrede, radiaatorivõre, profiilsete viimistluselementide, märkide, embleemide, taskute ja muude välispinnast väljaulatuvate osade või potentsiaalselt ohtlikeks peetavate välispinna osade (nt valgustusseadmed) joonised ja/või fotod. Kui ülalloetletud osad ei ole potentsiaalselt ohtlikud, võib nende dokumenteerimisel kasutada fotosid, millele on vajadusel lisatud andmed mõõtmete kohta ja/või tekst:

9.[11].3. Täielikud andmed vajalike abidetailide kohta ja põhjalikud paigaldusjuhised, sealhulgas vajalikud pingutusmomendid:

9.[11].4. Kaitseraudade joonis:

9.[11].5. Sõiduki esiotsa põrandajoone joonis:

Kuupäev:

▼B

2. liide

TEATIS nr […]

EÜ tüübikinnituse kohta seoses esikaitsesüsteemi kui eraldi seadmestikuga (2005/66/EÜ)

Vajaduse korral tuleb esitada järgmine teave kolmes eksemplaris ja koos sisukorraga. Kõik sobivas mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Võimalikud fotod peavad olema piisavalt üksikasjalikud.

Kui süsteemid, osad või eraldi seadmestikud sisaldavad erimaterjale, tuleb esitada andmed nende omaduste kohta.

0. ÜLDOSA

0.1. Mark (tootja kaubanimi):

0.2. Tüüp ja kaubanduslik(ud) üldkirjeldus(ed):

0.5. Tootja nimi ja aadress:

0.7. EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

1. SEADME KIRJELDUS

1.1. Üksikasjalik tehniline kirjeldus (sealhulgas fotod või joonised):

1.2. Montaaži- ja paigaldusjuhised, sealhulgas vajalikud pingutusmomendid:

1.3. Loetelu sõidukitest, millele seadme võib paigaldada.

1.4. Võimalikud kasutamispiirangud ja paigaldustingimused:

▼B

3. liide

(NÄIDIS)

(suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))

EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

AMETIASUTUSE TEMPEL

Teave

— tüübikinnituse,

— tüübikinnituse laiendamise,

— tüübikinnituse andmisest keeldumise,

— tüübikinnituse tühistamise

kohta direktiivi 2005/66/EÜ kohaselt esikaitsesüsteemiga varustatud sõiduki tüübi puhul.

Tüübikinnituse number:

Laiendamise põhjus:

I JAGU

0.1 Mark (tootja kaubanimi):

0.2 Tüüp ja kaubanduslik(ud) üldkirjeldus(ed):

0.3 Tüübi tunnusandmed, kui need on märgitud sõidukile:

0.3.1 Märgistuse asukoht:

0.4 Sõiduki kategooria:

0.5 Tootja nimi ja aadress:

0.7 Esikaitsesüsteemi puhul EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

0.8 Koostetehas(t)e aadress(id):

II JAGU

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

▼B

Addendum

EÜ tüübikinnitustunnistusele nr […]

sõiduki tüübikinnituse kohta seoses esikaitsesüsteemi paigaldamisega

1. Lisateave (kui on):
2. Märkused:
3. I lisa punkti 3 katsete tulemused

Katse	Registreeritud väärtused		Läbinud/Mitte läbinud
Jalamudeli sääreosa kokkupõrge esikaitsesüsteemiga – 3 katseasendit (kui läbiviidav)	Paindenurk	…… …… kraadi ……	
	Murdepinna nihe	…… …… mm ……	
	Kiirendus säärelu osas	…… …… g ……	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge esikaitsesüsteemiga – 3 katseasendit (kui läbiviidav)	Löögijõudude summa	…… …… kN ……	
	Paindemoment	…… …… Nm ……	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge esikaitsesüsteemi esiservaga – 3 katseasendit (üksnes järelevalve)	Löögijõudude summa	…… …… kN ……	
	Paindemoment	…… …… Nm ……	
Lapse/väikese täiskasvanu peamudeli (3,5 kg) kokkupõrge esikaitsesüsteemiga	HPC väärtused (vähemalt 3 väärtust)	…… …… ……	

▼B

4. liide

(NÄIDIS)

(suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))

EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

AMETIASUTUSE TEMPEL

Teave

— tüübikinnituse,

— tüübikinnituse laiendamise,

— tüübikinnituse andmisest keeldumise,

— tüübikinnituse tühistamise

kohta esikaitsesüsteemi kui eraldi seadmestiku tüübi puhul vastavalt direktiivile 2005/66/EÜ.

Tüübikinnituse number:

Laiendamise põhjus:

I JAGU

0.1 Mark (tootja kaubanimi):

0.2 Tüüp ja kaubanduslik(ud) üldkirjeldus(ed):

0.3 Tüübi tunnusandmed, kui need on märgitud esikaitsesüsteemile:

0.3.1 Märgistuse asukoht:

0.5 Tootja nimi ja aadress:

0.7 EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

0.8 Koostetehas(t)e aadress(id):

II JAGU

1. Lisateave: vt addendum

2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus:

3. Katseprotokolli kuupäev:

4. Katseprotokolli number:

5. Märkused (kui on): vt addendum

6. Koht:

7. Kuupäev:

8. Allkiri:

9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

▼B

Addendum

EÜ tüübikinnitustunnistusele nr […]

esikaitsesüsteemi tüübikinnituse kohta vastavalt direktiivile 2005/66/EÜ

1. Lisateave:

1.1. Kinnitusviis:

1.2. Montaaži- ja paigaldusjuhised:

1.3. Loetelu sõidukitest, millele esikaitsesüsteemi võib paigaldada, võimalikud kasutuspiirangud ja nõutavad paigaldustingimused:

2. Märkused:

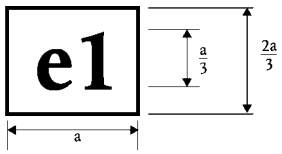
3. I lisa punkti 3 katsete tulemused

Katse	Registreeritud väärtused		Läbinud/Mitte läbinud
Jalamudeli sääreosa kokkupõrge esikaitsesüsteemiga — 3 katseasendit (kui läbiviidav)	Paindenurk	…… …… kraadi ……	
	Murdepinna nihe	…… …… mm ……	
	Kiirendus sääreluu osas	…… …… g ……	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge esikaitsesüsteemiga — 3 katseasendit (kui läbiviidav)	Löögijõudude summa	…… …… kN ……	
	Paindemoment	…… …… Nm ……	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge esikaitsesüsteemi esiservaga – 3 katseasendit (üksnes järelevalve)	Löögijõudude summa	…… …… kN ……	
	Paindemoment	…… …… Nm ……	
Lapse/väikese täiskasvanu peamudeli (3,5 kg) kokkupõrge esikaitsesüsteemiga	HPC väärtused (vähemalt 3 väärtust)	…… …… ……	

▼B

5. liide

EÜ tüübikinnitusmärgi näidis





(a > 12 mm)

Ülaltoodud EÜ tüübikinnitusmärgiga seade on esikaitsesüsteem, mis on tüübikinnituse saanud Saksamaal (e1) käesoleva direktiivi kohaselt (01) ning kannab baaskinnitusnumbrit 1471.

Tärn näitab, et esikaitsesüsteem kiideti heaks, võttes arvesse I lisa punktis 3.1.1.1 või 3.1.2.1 lubatud jalamudeli ja löökkeha kokkupõrke katset. Kui tüübikinnitusasutus seda kaalutlust ei luba, asendatakse tärn tühikuga.

▼B

III LISA

DIREKTIIVI 70/156/EMÜ MUUDATUSED

Direktiivi 70/156/EMÜ lisasid muudetakse järgmiselt.

1. I lisasse lisatakse järgmised punktid:

“9.[24] Esikaitsesüsteemid

9.[24].1. Esitada tuleb sõiduki üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised esikaitsesüsteemi konstruktsiooni, mõõtmete ja asjakohaste võrdlusjoonte ning sõiduki esiosa koostismaterjalide kohta.

9.[24].2. Esitada tuleb üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised esikaitsesüsteemi sõidukile paigaldamise viisi kohta. Kirjeldus peab sisaldama kõikide poltide mõõtmeid ja vajalikke pingutusmomente.”

2. III lisa I osa punkti A lisatakse järgmised punktid:

“9.[24]

9.[24].1. Esitada tuleb sõiduki üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised esikaitsesüsteemi konstruktsiooni, mõõtmete ja asjakohaste võrdlusjoonte ning sõiduki esiosa koostismaterjalide kohta.

9.[24].2. Esitada tuleb üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised esikaitsesüsteemi sõidukile paigaldamise viisi kohta. Kirjeldus peab sisaldama kõikide poltide mõõtmeid ja vajalikke pingutusmomente.”

3. IV lisa I osasse lisatakse järgmine punkt:

Teema	Direktiivi number	Euroopa Liidu Teataja viide	Kohaldatavus									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
“[60]. Esikaitsesüsteem	2005/66/EÜ	ELT L 309, 25.11.2005, lk 37.	X (*)	–	–	X	–	–				

(*) lubatud täismassiga kuni 3,5 tonni.”

4. XI lisa muudetakse järgmiselt:

a) 1. liitesse lisatakse järgmine punkt:

Punkt	Teema	Direktiivi number	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$	M_2	M_3
“[60]	Esikaitsesüsteem	2005/66/EÜ	X	X (*)	–	–

(*) lubatud täismassiga kuni 3,5 tonni.”

▼B

b) 2. liitesse lisatakse järgmine punkt:

Punkt	Teema	Direktiivi number	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
“[60]	Esikaitsesüsteem	2005/66/EÜ	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–”

c) 3. liitesse lisatakse järgmine punkt:

Punkt	Teema	Direktiivi number	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
“[60]	Esikaitsesüsteem	2005/66/EÜ	–	–	–	–	–	–	–	–	–”