DIREKTIIVID

KOMISJONI DIREKTIIV 2013/60/EL,

27. november 2013,

millega muudetakse tehnika arenguga kohandamise eesmärgil Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/67/EÜ kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1997. aasta direktiivi 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta, ([1]) eelkõige selle artiklit 7,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, ([2]) eelkõige selle artiklit 17,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta direktiivi 2009/67/EÜ kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamise kohta, ([3]) eelkõige selle artiklit 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Liit on osaline Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (edaspidi „UNECE") kokkuleppes, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (edaspidi „1958. aasta muudetud kokkulepe") ([4]). Tüübikinnitust käsitlevate liidu õigusaktide lihtsustamiseks kooskõlas soovitustega, mis esitati lõpparuandes „CARS 21: 21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem", on asjakohane muuta ELi direktiive, võttes liidu õigusesse üle ja kohaldades täiendavaid UNECE eeskirju kehtivates L-kategooria sõidukite tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides, alandamata seejuures kaitsetaset. Tüübikinnitusmenetlusega seotud halduskoormuse vähendamiseks tuleks sõidukitootjatel lubada taotleda käesoleva direktiivi artiklis 1 osutatud UNECE eeskirjade kohast tüübikinnitust.

(2) Üleminekuperioodil kuupäevani, mil UNECE eeskiri nr 41 mootorrataste müratasemete kohta ([5]) muutub kohustuslikuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrusega (EL) nr 168/2013 (kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta), ([6]) on kohane, et uute sõidukitüüpide puhul peetakse samaväärseks mootorrataste suhtes direktiivi 97/24/EÜ 9. peatükis ja UNECE eeskirja nr 41 neljandas muudatuste seerias kehtestatud müranõudeid, sh nimetatud ÜRO eeskirja 6. lisas kehtestatud asjakohaseid müra piirväärtusi.

(3) Kuna L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid (kahe- ja kolmerattalised mopeedid ja kerged neljarattalised mootorsõidukid) toodavad ebaproportsionaalselt suures koguses süsivesinike ja süsinikoksiidi heiteid, tuleks läbi vaadata keskkonnakatse I tüüp (summutitoru heitgaaside kogus külmkäivituse järel) ja lisada heitgaaside mõõtmine kohe pärast külmkäivitust, et võimalikult hästi vaadelda tegelikku kasutust ja kohe pärast külmkäivitust mootori soojenemise ajal eralduvate heitgaaside suurt kogust. Heitgaaside laborikatsete käiku tehtavad muudatused peavad kajastuma rakendussätetes, eelkõige hõlmab see nende kirjete muudatusi, mis käsitlevad vastavustunnistust ja katsetulemuste lehte direktiivis 2002/24/EÜ.

(4) Kõikidele tootjatele võrdsete tingimuste tagamiseks ja võrdväärse keskkonnaalase suutlikkuse saavutamiseks L1e-, L2e- ja L6e-kategooriate sõidukite karterigaaside heite korral on asjakohane nõuda, et tootja peab uue tüübikinnituse taotlemisel selgelt teatama, et heite puudumine tuleneb nimetatud sõidukikategooriate karterigaaside ventilatsioonisüsteemist, mis tähendab, et karter

([1]) EÜT L 226, 18.8.1997, lk 1.
([2]) EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1.
([3]) ELT L 222, 25.8.2009, lk 1.
([4]) EÜT L 346, 17.12.1997, lk 81.
([5]) ELT L 317, 14.11.2012, lk 1.
([6]) ELT L 60, 2.3.2013, lk 52.

on korralikult suletud ja et karterigaaside heide ei pääse otse ümbritsevasse keskkonda sõiduki kasutusaja jooksul.

(5) Et tagada vastavus L-kategooria sõidukitele esitatavate UNECE valgustust ja valgustusseadmeid käsitlevatele nõuetele ning parandada nende nähtavust, tuleb seda tüüpi uued sõidukid varustada automaatselt sisselülituva valgustusega vastavalt UNECE eeskirjadele nr 74 (kategooria L1e sõidukid) ([1]) ja nr 53 (kategooria L3e mootorrattad) ([2]) või päevasõidutuledega, mis oleksid vastavuses UNECE eeskirja nr 87 ([3]) asjakohaste nõuetega. Kõigi muude L-kategooria sõidukite puhul paigaldatakse automaatselt sisselülituv valgustussüsteem või tootja valikul automaatselt sisselülituvad päevasõidutuled.

(6) Käesolevas direktiivis tuleb sõnaselgelt määratleda direktiivi 2002/24/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite euro-tase. Eelnevate sätetega kooskõlas olevate heitgaasidega seotud tüübikinnitusega sõidukite vastavustunnistustes võib soovi korral viidata euro-tasemele.

(7) Käesolevas direktiivis sätestatud meetmed on kooskõlas tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega.

(8) Et võimaldada liikmesriikidel direktiivis kehtestatud ajaks vastu võtta õigus- ja haldusnormid, mis on vajalikud käesoleva direktiivi järgimiseks, jõustub direktiiv järgmisel päeval pärast selle avaldamist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 97/24/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Vastavalt direktiivi 2002/24/EÜ artikli 11 sätetele tunnustatakse käesoleva direktiivi lisade 1. peatükis (rehvid), 2. peatükis (valgustus- ja valgussignaalseadmed), 4. peatükis (tahavaatepeeglid), 9. peatüki III lisas (nõuded mootorrataste lubatud müratasemele ja väljalaskesüsteemile) ja 11. peatükis (turvavööd) ning Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni rehve käsitlevate eeskirjade nr 30, ([1]) 54, ([2]) 64 ([3]) ja 75, ([4]) valgustus- ja valgussignaalseadmeid käsitlevate eeskirjade nr 3, ([5]) 19, ([6]) 20, ([7]) 37, ([8]) 38, ([9]) 50, ([10]) 53, ([11]) 56, ([12]) 57, ([13]) 72, ([14]) 74 ([15]) ja 82, ([16]) tahavaatepeegleid käsitleva eeskirja nr 81, ([17]) turvavöösid käsitleva eeskirja nr 16 ([18]) ja mootorrataste müratasest käsitleva eeskirja nr 41 ([19]) võrdväärsust.

([1]) ELT L 166, 18.6.2013, lk 88.
([2]) ELT L 166, 18.6.2013, lk 55.
([3]) ELT L 164, 30.6.2010, lk 46.

([1]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
([2]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
([3]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
([4]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
([5]) E/ECE/TRANS/324/ADD 2.
([6]) E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
([7]) E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
([8]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
([9]) E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
([10]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
([11]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD52/Rev.2.
([12]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
([13]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
([14]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
([15]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD73/Rev.2/Amend.1.
([16]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
([17]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
([18]) E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
([19]) E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.40/Rev.2.”

2) 5. peatüki I, II ja IV lisa muudetakse käesoleva direktiivi I lisa kohaselt.

Artikkel 2

Direktiivi 2002/24/EÜ IV ja VII lisa muudetakse käesoleva direktiivi II lisa kohaselt.

Artikkel 3

Direktiivi 2009/67/EÜ I–VI lisa muudetakse käesoleva direktiivi III lisa kohaselt.

Artikkel 4

1. Alates 1. juulist 2014 keelduvad liikmesriigid õhusaaste vähendamise ja kasutusohutuse suurendamise meetmete võtmise põhjustel EÜ tüübikinnituse andmisest uut tüüpi kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele, mis ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiividele 2002/24/EÜ ja 97/24/EÜ.

2. Alates 1. juulist 2014 väljastatakse sõidukitele vastavustunnistusi, mis vastavad käesoleva direktiivi II lisa punktiga 1 muudetud direktiivi 97/24/EÜ sätetele.

Artikkel 5

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 30. juuniks 2014. Nad edastavad neid õigusnorme käsitleva asjakohase teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid sellised meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

Artikkel 6

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

Artikkel 7

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 27. november 2013

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

Direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki I, II ja IV lisa muudetakse järgmiselt.

1) 5. peatüki I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktid 2.2–2.2.1.2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2. **Katsete kirjeldus**

2.2.1. Normile Euro 3 vastavate L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul tehakse I ja II tüübi katseid vastavalt allpool kirjeldatule.

2.2.1.1. I katsetüüp (gaasiliste saasteainete keskmised heitkogused suure liiklustihedusega linnapiirkondades külmkäivitusel).

2.2.1.1.1. Katsesõiduk asetatakse piduri ja hoorattaga varustatud rungadünamomeetrile. Katse tehakse järgmiselt:

2.2.1.1.1.1. külmkäivitusega katse 1. etapi kogukestus on 448 sekundit ja see koosneb neljast põhitsüklist, mis viiakse läbi katkestusteta;

2.2.1.1.1.2. külmkäivitusega katse 1. etapile järgneb kohe kuumkäivitusega katse 2. etapp, mille kogukestus on 448 sekundit ja mis koosneb neljast põhitsüklist. Kuumkäivitusega katse 2. etapp viiakse läbi katkestusteta;

2.2.1.1.1.3. iga külmkäivitusega katse 1. etapi ja kuumkäivitusega katse 2. etapi põhitsükkel koosneb seitsmest toimingust (tühikäik, kiirendamine, püsikiirus, aeglustamine, püsiseisund, aeglustamine, tühikäik). Nii külm- kui ka kuumkäivitusega katse ajal lahjendatakse heitgaase värske õhuga, et segu voolumaht oleks püsiv.

2.2.1.1.1.4. I katsetüüp:

2.2.1.1.1.4.1. külmkäivitusega katse 1. etapi käigus kogutakse proovivõtukotti nr 1 pidevalt heitgaaside ja lahjendusõhu segu proove. Kuumkäivitusega tsükli 2. faasi käigus kogutakse proovivõtukotti nr 2 pidevalt heitgaaside ja lahjendusõhu segu proove. Süsinikoksiidi, süsivesinike, lämmastikoksiidide ja süsinikdioksiidi kontsentratsioon proovivõtukotis nr 1 ja proovivõtukotis nr 2 määratakse eraldi;

2.2.1.1.1.4.2. kummaski proovivõtukotis oleva segu üldmass mõõdetakse ja proovivõtukottide kogumahu leidmiseks tulemused liidetakse;

2.2.1.1.1.4.3. iga katseetapi lõpus märgitakse üles tegelikult läbitud teepikkuse kogunäit, mida näitab kumulatiivne tahhomeeter, mida käitab rull.

2.2.1.1.2. Katse tehakse vastavalt 1. liites esitatud katsekirjeldusele. Gaaside kogumisel ja analüüsimisel kasutatakse selleks ette nähtud meetodeid.

2.2.1.1.3. Punkti 2.2.1.1.4 sätete alusel tehakse katset kolm korda. Iga katse käigus kogutud süsinikoksiidi, süsivesinike ja lämmastikoksiidide üldmass peab olema väiksem kui normi Euro 3 piirväärtused, mis on esitatud allpool toodud tabelis.

2.2.1.1.3.1. *Tabel 1*

Euro 3 lubatud heitkogused L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul

Osa tüübikinnitus ja toodangu vastavus	
CO (g/km)	HC + NO_x (g/km)
L_1	L_2
1 (1)	1,2

(1) CO massi piirväärtus peab kolmerattaliste mopeedide (L2e) ja kergete neljarattaliste mootorsõidukite (L6e) puhul olema 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2. Iga eespool nimetatud saasteaine kolmest mõõtmistulemusest üks võib siiski asjaomasele mopeedile kehtestatud piirväärtust maksimaalselt 10 % võrra ületada, kui kolme katsetulemuse aritmeetiline keskmine on ettenähtud piirväärtusest väiksem. Kui rohkem kui üks saasteaine ületab kehtestatud piirväärtuse, ei ole tähtis, kas see juhtub sama katse või erinevate katsete käigus.

2.2.1.1.4. Punktis 2.2.1.1.3 loetletud katsete arvu vähendatakse allpool esitatud tingimustel, kus V_1 on iga selles punktis viidatud saasteaine puhul esimese katse tulemus ja V_2 teise katse tulemus.

2.2.1.1.4.1. Kui kõigi asjaomaste saasteainete puhul on $V_1 \leq 0{,}70$ L, on vajalik vaid üks katse.

2.2.1.1.4.2. Ainult kaks katset tehakse juhul, kui kõigi asjaomaste saasteainete puhul on $V_1 \leq 0{,}85$ L ja kui vähemalt ühe saasteaine puhul on $V_1 > 0{,}70$ L. Samuti peab iga asjaomase saasteaine puhul V_2 olema selline, et $V_1 + V_2 < 1{,}70$ L ja $V_2 < L$.

2.2.1.1.5. Normile Euro 3 vastavaks loetakse L1e-, L2e- või L6e-kategooria sõiduk, mis vastab punktis 2.2.1.1.3.1 kehtestatud Euro 3 normi I katsetüübi piirväärtustele ning käesolevas lisas kehtestatud I katsetüübi nõuetele.

2.2.1.2. II katsetüüp (süsinikoksiidi ja põlemata süsivesinike heitkogused tühikäigul).

2.2.1.2.1. Mootorist tühikäigul väljastatavat süsinikoksiidi ja põlemata süsivesinike kogust mõõdetakse ühe minuti jooksul.

2.2.1.2.2. Katse tehakse 2. liites kirjeldatud korras.";

b) 1. liites asendatakse punktid 4.2–4.2.3 järgmistega:

„4.2. **Heitgaasi kogumise seade**

Heitgaasi kogumise seade koosneb järgmistest osadest (vt 2. ja 3. alaliidet):

4.2.1. seade, millega kogutakse kokku kõik katse ajal tekkinud heitgaasid, ilma et õhurõhk mopeedi väljalaskeotsaku(te)s muutuks;

4.2.2. toru, mis ühendab heitgaasi kogumise seadet heitgaasi proovivõtusüsteemiga. See ühendustoru ja gaasikogumisseade peavad olema valmistatud roostevabast terasest või mõnest muust niisugusest materjalist, mis ei avalda mõju kogutud heitgaasi koostisele ja on vastupidav heitgaasi temperatuurile;

4.2.3. seade lahjendatud gaaside sisseimemiseks. Nimetatud seade peab tagama kogu heitgaasi sisseimemise kindlustamiseks piisava mahuga konstantse voolu;";

c) 1. liites asendatakse punktid 4.2.4–4.2.8 järgmistega:

„4.2.4. heitgaasi kogumise seadmest väljapoole kinnitatud proovivõtutoru (S3), mis võimaldab katse kestel võtta pumpa, filtrit ja kulumõõturit kasutades konstantse koguse lahjendusõhu proovi;

4.2.5. proovivõtutoru, mis on asetatud lahjendatud gaaside voolusuuna suhtes ülesvoolu ja millega katse kestel võetakse segust püsival voolukiirusel proov, kasutades vajaduse korral filtrit, kulumõõturit ja pumpa. Kahes eespool kirjeldatud proovivõtusüsteemis peab gaaside minimaalne voolukiirus olema vähemalt 150 l/h;

4.2.6. kolmekäigulised ventiilid eespool kirjeldatud proovivõtuahelates, mis suunavad proovivoo katse ajal kas ümbritsevasse keskkonda või vastavatesse proovivõtukottidesse;

4.2.7. tihedad proovivõtukotid, millesse kogutakse lahjendatud gaaside segu ja lahjendusõhk. Neid kotte ei tohi mõjutada asjaomased saasteained ning nende maht peab olema piisav ega tohi mõjutada proovi tavapärast voolu. Vähemalt üks eraldi proovivõtukott (kott nr 1) on vajalik külmkäivitusega katse 1. etapi jaoks ja vähemalt üks eraldi kott kuumkäivitusega katse 2. etapi jaoks (kott nr 2).

4.2.7.1. Igal proovivõtukotil peab olema automaatne sulgur, millega saab koti katse lõpus kas proovivõtuahelas või analüüsiahelas kiiresti ja tihedalt sulgeda.

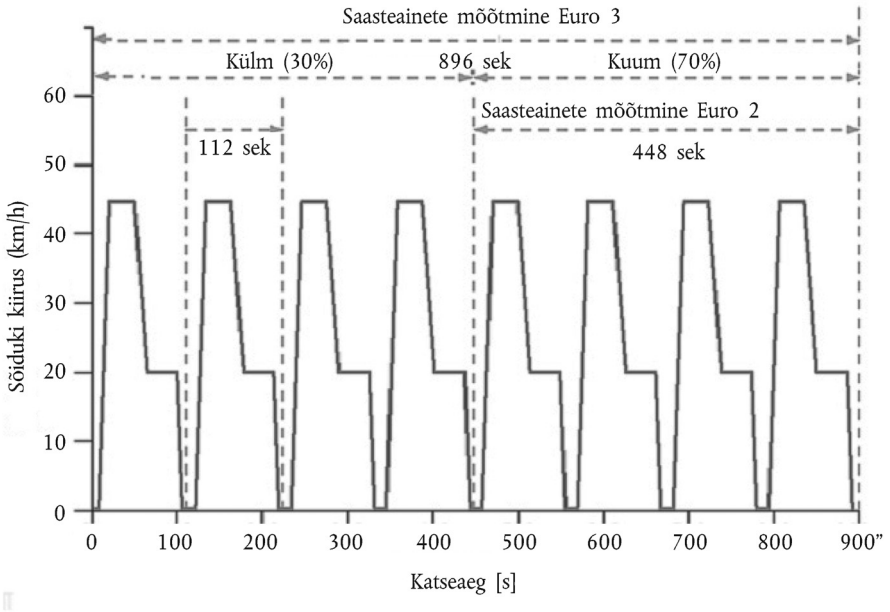
4.2.7.1.1. Koti nr 1 sulgur sulgub 448 sekundit pärast I tüübi katse alustamist.

4.2.7.1.2. Koti nr 2 sulgur avaneb automaatselt pärast koti nr 1 sulgumist ja sulgub uuesti 896 sekundit pärast I tüübi katse alustamist.

4.2.8. Kehtestatud peab olema meetod katse ajal proovivõtuseadet läbivate lahjendatud gaaside kogumahu mõõtmiseks. Heitgaaside lahjendamise süsteem peab vastama ÜRO Euroopa Majanduskomitee eeskirja nr 83 I lisa 6. peatüki 2. liite nõuetele.

4.2.9. *Joonis 1*

Proovivõtmine L1e-, L2e- või L6e-kategooria sõidukite saasteainete heitkogustest normi Euro 3 võrdlemiseks normiga Euro 2



d) 1. liitesse lisatakse järgmine punkt 4.3.3:

„4.3.3. Analüüsiseadmetega peab olema võimalik eraldi mõõta proovivõtukottidesse nr 1 ja nr 2 kogutud heitgaaside ja lahjendusõhu segu proove.";

e) 1. liites asendatakse punktid 5.4–5.4.3 järgmistega:

„5.4. **Katsesõiduki ettevalmistamine**

5.4.1. Katsesõiduki rehvirõhk peab vastama tootja poolt tavapäraste sõidutingimuste jaoks ette nähtud rõhule. Kui rullide läbimõõt on siiski väiksem kui 500 mm, võib rehvirõhku suurendada 30–50 % võrra.

5.4.2. Kütusepaak/-paagid tuleb tühjendada selleks ette nähtud äravooluava(de) kaudu ja täita IV lisas nimetatud katsekütusega.

5.4.3. Katsesõiduk viiakse katsealasse ja tehakse järgmised toimingud:";

f) 1. liitesse lisatakse järgmised punktid 5.4.3.1–5.4.3.5:

„5.4.3.1. katsesõidukiga sõidetakse või see lükatakse rungadünamomeetrile ja seda käitatakse punktis 2.1 kirjeldatud katsetsükli alusel. Katsesõiduk ei pea olema külm ja seda võib kasutada dünamomeetri võimsuse seadistamiseks;

5.4.3.2. veoratta koormus peab olema ± 3 kg sõidukil tavapärastes sõidutingimustes olevast koormusest, kui juht kaalub 75 kg ± 5 kg ja istub sirgelt;

5.4.3.3. punktis 2.1 kirjeldatud katsetsükli proovisõite võib teha katsefaasides, kui heitkogusest proovi ei võeta, et teha kindlaks minimaalne seguklapi tegevus, mis on vajalik sobiva kiiruse-aja suhte säilitamiseks;

5.4.3.4. enne kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alale liigutamist peab katsesõiduk läbima neli järjestikust punktis 2.1 sätestatud töötsüklit, millest iga tsükkel kestab 112 sekundit. Selle ettevalmistava katsetsükli ajal järgitakse dünamomeetri seadistamisel punktides 5.1 ja 5.2 sätestatud tingimusi. Kõnealune ettevalmistav katsetsükkel ei pea hõlmama summutitoru heitgaaside mõõtmist;

5.4.3.5. viie minuti jooksul pärast ettevalmistamise lõpetamist eemaldatakse katsesõiduk dünamomeetrilt ja sellega sõidetakse või see lükatakse parkimise eesmärgil kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alale. Kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alal kontrollitakse ümbritseva õhu temperatuuri, mis peab olema 298 K ± 5 K. Sõidukit hoitakse seal vähemalt kuus tundi ja mitte kauem kui 36 tundi enne külmkäivitusega I tüübi katse alustamist või kuni mootoriõli temperatuur T_{Oil}, jahutusvedeliku temperatuur $T_{Coolant}$ või süüteküünla pesa/tihendi temperatuur T_{SP} (ainult õhkjahutusega mootorite puhul) on samaväärne kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alal valitseva õhutemperatuuriga. Katsearuandes loetletakse valitud kriteeriumid.";

g) 1. liites asendatakse punktid 7.1–7.1.3 järgmistega:

„7.1. **Proovivõtmine**

7.1.1. Proovivõtmine algab kohe katse alguses, nagu on näidatud punktis 6.2.2.

7.1.2. Proovivõtukotid nr 1 ja 2 suletakse hermeetiliselt, järgides punktis 4.2.7.1 kirjeldatud korda. Kotte ei tohi külmkäivitusega katse 1. etapi ega kuumkäivitusega katse 2. etapi ajal ühendada.

7.1.3. Viimase tsükli lõppedes suletakse lahjendatud heitgaaside ja lahjendusõhu kogumise seade ning mootori toodetud gaasid suunatakse atmosfääri.";

h) 1. liites asendatakse punkt 7.2.4 järgmisega:

„7.2.4. Süsivesinike, CO ja NO_x ning CO_2 kontsentratsioon lahjendatud heitgaaside proovides ja lahjendusõhu kogumise kottides määratletakse mõõteseadmel nähtava või selle abil salvestatud väärtuste põhjal, kohaldades asjaomaseid kalibreerimiskõveraid.";

i) 1. liites asendatakse punktid 8–8.4.1 järgmistega:

„8. GAASILISTE SAASTEAINETE KOGUSE KINDLAKSMÄÄRAMINE

8.1. CO_2 ning gaasiliste saasteainete CO, süsivesinike ja NO_x mass määratakse proovivõtukottide nr 1 ja nr 2 puhul eraldi vastavalt punktidele 8.2–8.6.

8.2. Katse ajal eraldunud süsinikoksiidi mass arvutatakse järgmise valemi abil:

$$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6},$$

kus

8.2.1. CO_m on katse ajal eraldunud süsinikoksiidi mass g/km, mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;

8.2.2. S_X on tegelikult läbitud teepikkus kilomeetrites, mille leidmiseks korrutatakse tahhomeetril näidatud pöörete koguarv rulli ümbermõõduga,

kus

X = 1 külmkäivitusega katse 1. etapi puhul;

X = 2 kuumkäivitusega katse 2. etapi puhul;

8.2.3. d_{CO} on süsinikoksiidi tihedus temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa (= $1{,}250 \cdot 10^3$ g/m^3);

8.2.4. CO_c on süsinikoksiidi mahtkontsentratsioon lahjendatud gaasides, väljendatuna osades miljoni kohta ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhu saastumist:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right),$$

kus

8.2.4.1. CO_e on süsinikoksiidi kontsentratsioon, mõõdetuna osades miljoni kohta lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti S_a.

8.2.4.2. CO_d on süsinikoksiidi kontsentratsioon, mõõdetuna osades miljoni kohta lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti S_b.

8.2.4.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.

8.2.5. V on lahjendatud gaaside kogumaht võrdlustemperatuuril 273,2 K (0 °C) ja võrdlusrõhul 101,3 kPa kuupmeetrites etapi kohta:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273{,}2}{101{,}3 \cdot (T_p + 273{,}2)},$$

kus

8.2.5.1. V_0 on pumbaga P_1 ühe pöörde jooksul edastatud gaasi maht kuupmeetrites pöörde kohta. See maht oleneb rõhu erinevusest pumba enda sisse- ja väljalaskeäärikute vahel;

8.2.5.2. N on pumbaga P_1 iga etapi nelja katsetsükli jooksul tehtud pöörete arv;

8.2.5.3. P_a on atmosfäärirõhk, kPa;

8.2.5.4. P_i on pumba P_1 sisselaskeäärikul tegevuse jooksul esineva rõhulangu keskmine väärtus, kPa;

8.2.5.5. T_p (°C) on pumba P_1 sisselaskeäärikul mõõdetud lahjendatud gaaside temperatuur.

8.3. Mopeedi väljalaskesüsteemi kaudu katse ajal eraldunud põletamata süsivesinike mass arvutatakse järgmise valemi abil:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6},$$

kus

8.3.1. HC_m on katse ajal eraldunud süsivesinike mass (g), mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;

8.3.2. S_X on punktis 8.2.2 määratletud teepikkus;

8.3.3. d_{HC} on süsivesinike tihedus temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa (bensiini puhul (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/m^3);

8.3.4. HC_c on lahjendatud gaaside kontsentratsioon, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhku:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right),$$

kus

8.3.4.1. HC_e on hüdrovesinike kontsentratsioon, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti S_a;

8.3.4.2. HC_d on hüdrovesinike kontsentratsioon, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti S_b;

8.3.4.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.

8.3.5. V on punktis 8.2.5 määratletud maht.

8.4. Mopeedi väljalaskesüsteemi kaudu katse ajal eraldunud lämmastikoksiidide mass arvutatakse järgmise valemi abil:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6},$$

kus

8.4.1. NO_{xm} on katse ajal eraldunud lämmastikoksiidide mass g, mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;";

j) 1. liitesse lisatakse järgmised punktid 8.4.2–8.6.3:

„8.4.2. S_X on punktis 8.2.2 määratletud teepikkus;

8.4.3. d_{NO2} on heitgaasides sisalduvate lämmastikoksiidide tihedus NO_2 ekvivalendina temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m^3);

8.4.4. NO_{xc} on lämmastikoksiidide kontsentratsioon lahjendatud gaasides, väljendatuna osades miljoni kohta ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhku:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right),$$

kus

8.4.4.1. NO_{xe} on lämmastikoksiidide kontsentratsioon, väljendatuna osades miljoni kohta lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti S_a;

8.4.4.2. NO_{xd} on lämmastikoksiidide kontsentratsioon, väljendatuna osades miljoni kohta lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti S_b;

8.4.4.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.

8.4.5. K_h on niiskust arvestav parandustegur

$$K_h = \frac{1}{1 - 0{,}0329 \cdot (H - 10{,}7)},$$

kus

8.4.5.1. H on õhu absoluutne niiskus grammides kuiva õhu kilogrammi kohta (g/kg)

$$H = \frac{6{,}2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}},$$

kus

8.4.5.1.1. U on niiskussisaldus protsentides;

8.4.5.1.2. P_d on küllastunud veeauru rõhk katsetemperatuuril, kPa;

8.4.5.1.3. P_a on atmosfäärirõhk, kPa.

8.4.6. V on punktis 8.2.5 määratletud maht.

8.5. Süsinikdioksiid (CO_2)

Sõiduki väljalaskesüsteemi kaudu katse ajal eraldunud süsinikdioksiidi mass arvutatakse järgmise valemi abil:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2C}}{10^2},$$

kus

8.5.1. $CO_{2\,m}$ on katse ajal eraldunud süsinikdioksiidi mass g, mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;

8.5.2. S_X on punktis 8.2.2 määratletud teepikkus;

8.5.3. V on punktis 8.2.5 määratletud maht;

8.5.4. d_{CQ_2} on süsinikdioksiidi tihedus temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa $d_{CO2} = 1{,}964 \cdot 10^3$ g/m^3;

8.5.5. CO_{2c} on lahjendatud gaaside kontsentratsioon, väljendatuna süsinikdioksiidi ekvivalendi protsentides ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhku, mida arvutatakse järgmise valemi abil:

$$CO_{2C} = CO_{2e} - CO_{2d}\left(1 - \frac{1}{DF}\right),$$

kus

8.5.5.1. CO_{2e} on süsinikdioksiidi kontsentratsioon protsentides lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti(desse) S_A;

8.5.5.2. CO_{2d} on süsinikdioksiidi kontsentratsioon protsentides lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti(desse) S_B;

8.5.5.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.

8.6. DF on tegur, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

$$DF = \frac{13{,}4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ bensiini puhul (E5)},$$

kus

8.6.1. C_{CO_2} = CO_2 kontsentratsioon proovikottidesse kogutud lahjendatud heitgaasides, väljendatuna mahuprotsentides;

8.6.2. C_{HC} = süsivesinike kontsentratsioon proovikottidesse kogutud lahjendatud heitgaasides, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta;

8.6.3. C_{CO} = CO kontsentratsioon proovikottidesse kogutud lahjendatud heitgaasides, väljendatuna osades miljoni kohta.";

k) 1. liites asendatakse punkt 9 järgmisega:

„9. Katsetulemuste esitamine

Külmkäivitusega tsükli (keskmine) tulemus on R_{X1} (g), kuumkäivitusega tsükli (keskmine) tulemus on R_{X2} (g). Nimetatud heitgaaside tulemuste põhjal arvutatakse järgmise valemi abil I katsetüübi lõplikud tulemused R_X (g/km):

$$R_x = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0{,}3 + R_{X_Warm} \cdot 0{,}7)}{S_T} \text{ g/km},$$

kus

X = HC, CO, NO_x või CO_2

R_{HC_Cold} = $HC_{mass_cold_phase_1}$ (g) ja R_{HC_Warm} = $HC_{mass_warm_phase_2}$ (g), vt valemit punktis 8.3

R_{CO_Cold} = $CO_{mass_cold_phase_1}$ (g) ja R_{CO_Warm} = $CO_{\ mass_warm_phase_2}$ (g), vt valemit punktis 8.2

R_{NOx_Cold} = $NO_{x\ mass_cold_phase_1}$ (g) ja R_{NOx_Warm} = $NO_{x\ mass_warm_phase_2}$ (g), vt valemit punktis 8.4

R_{CO2_Cold} = $CO_{2mass_cold_phase_1}$ (g) ja R_{CO2_Warm} = $CO_{2\ mass_warm_phase_2}$ (g), vt valemit punktis 8.5

S_T: katse koguteepikkus = S_1 + S_2, L1e-, L2e- või L6e-kategooria katsesõiduki poolt kogu katsetsükli jooksul tegelikult läbitud vahemaa külmkäivituse 1. etapis ja kuumkäivituse 2. etapis.";

l) 1. liitesse lisatakse järgmine punkt 10:

„10. Kütusekulu

Kütusekulu arvutatakse punktis 9 nimetatud katsetulemuste põhjal järgmiselt:

$$FC = \frac{0{,}118}{D} \cdot [(0{,}848 \cdot R_{HC}) + (0{,}429 \cdot R_{CO}) + (0{,}273 \cdot R_{CO_2})],$$

kus

FC = kütusekulu liitrites 100 km kohta;

D = katsekütuse tihedus kg/l temperatuuril 288,2 K (15 °C).";

m) lisatakse järgmine 3. liide:

„Liide 3

Karterigaaside heide ning CO_2-heite ja kütusekulu katsetulemuste tõlgendamine

1. Tüübikinnitusega L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul ei tohi esineda karterigaaside heidet. Kogu kasutusaja jooksul ei tohi L-kategooria sõidukid suunata karterigaaside heidet otse ümbritsevasse keskkonda.

2. CO_2-heite ja kütusekulu I tüübi katse tulemuste tõlgendamine L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul

2.1. Tüübikinnituse puhul võetakse CO_2 ja kütusekulu väärtuste aluseks tootja kehtestatud väärtused eeldusel, et need ei ületa tehnilise teenistuse mõõdetud väärtust enam kui nelja protsendi võrra. Mõõdetud väärtus võib olla madalam ja sellele ei kehtestata piiranguid.

2.2. Kui mõõdetud CO_2 väärtus ja kütusekulu ületavad tootja määratud CO_2 väärtust ja kütusekulu enam kui nelja protsendi võrra, tehakse sama sõidukiga veel üks katse.

2.3. Kui kahe katsetulemuse keskmine ei ületa tootja määratud väärtust enam kui nelja protsendi võrra, võetakse tüübikinnitusel aluseks tootja määratud väärtus.

2.4. Kui kahe katsetulemuse keskmine ületab tootja määratud väärtust endiselt enam kui nelja protsendi võrra, tehakse sama sõidukiga lõplik katse. Tüübikinnitusel võetakse aluseks kolme katsetulemuse keskmine."

2) 5. peatüki II lisa punkti 2.2.1.1.7 muudetakse järgmiselt:

„2.2.1.1.7. Salvestatud andmed kantakse direktiivi 2002/24/EÜ VII lisas nimetatud dokumendi asjaomastesse punktidesse. Asjaomane euro-tase lisatakse direktiivi 2002/24/EÜ IV lisa punkti 46.2 kooskõlas nimetatud punkti joonealuses märkuses loetletud eeskirjadega."

3) 5. peatüki IV lisa asendatakse järgmisega:

„IV LISA

Etalonkütuste tehniline kirjeldus

Etalonkütuseid bensiini (E5) ja diislikütust (B5) on kirjeldatud komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 (*) IX lisa jaotises A.

(*) ELT L 199, 28.7.2008, lk 1."

II LISA

1) Direktiivi 2002/24/EÜ IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 46 muudetakse järgmiselt:

„46. Heitgaasid ([11])

46.1. Euro-tase: .....(1, 2 või 3) ([12])

46.2. I tüübi katse: CO: ..... g/km HC: ..... g/km NO_x ..... g/km HC + NO_x: ..... g/km ([13])

46.3. II tüübi katse: CO ([13]): ..... g/min HC ([13]): ..... g/min

CO ([14]): ..... % vol

Diiselmootori põhjustatud nähtav õhusaaste:

neeldumisteguri korrigeeritud väärtus: ..... m^{-1}";

b) lisatakse joonealused märkused 12, 13 ja 14:

„([12]) Sõltuvalt tüübikinnituse puhul kohaldatava asjaomase direktiivi ja värskeima muutmisakti numbrist määratakse vastavus Euro 1, 2 või 3 tasemele järgmiselt:

Euro-tase enne järgmist kuupäeva antud tüübikinnituste puhul, kui tüübikinnitusasutus seda soovib: 11. detsember 2013;

direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki I lisa tabelis 2.2.1.1.3 tähendab vastavus piirväärtuste esimesele reale vastavust tasemele Euro 1 ning vastavus piirväärtuste teisele reale vastavust tasemele Euro 2;

täielik vastavus direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki I lisale, mis hõlmab komisjoni direktiivi 2013/60/EL (ELT L 329, 10.12.2013, lk 15) I lisas esitatud uue katsemeetodi kohast vastavust tasemele Euro 2, tähendab vastavust tasemele Euro 3;

direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki II lisa tabelis 2.2.1.1.5:

— tähendavad tabeli 2.2.1.1.5 A-osa piirväärtuste read, mis käsitlevad I klassi (< 150 cm^3) ja II klassi (≥ 150 cm^3), vastavust tasemele Euro 2;

— tähendavad tabeli 2.2.1.1.5 B-osa piirväärtuste read, mis käsitlevad I klassi (< 150 cm^3) ja II klassi (≥ 150 cm^3), vastavust tasemele Euro 3;

— tähendavad tabeli 2.2.1.1.5 C-osa piirväärtuste read, mis käsitlevad I klassi (v_{max} < 130 km/h) ja II klassi (v_{max} ≥ 130 km/h), vastavust tasemele Euro 3.

([13]) Ainult L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid, mis vastavad direktiivi 97/24/EÜ sätetele, mida on muudetud direktiiviga 2013/60/EL.

([14]) L-kategooria sõidukid, mis kuuluvad direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 reguleerimisalasse, v.a L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid."

2) Direktiivi 2002/24/EÜ VII lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktid 2–2.2 asendatakse järgmisega:

„2. Heitkoguse katsete tulemused

Tüübikinnituse puhul kohaldatava asjaomase direktiivi ja selle muutmise aktide numbrid. Kui tegemist on kahe või enama rakendusetapiga direktiiviga, määratletakse ka rakendusetapp ja euro-tase:

Variant/versioon: .....

Euro-tase ([1]): .....

2.1. I tüübi katse

CO: ..... g/km

HC ([3]): ..... g/km

NO_x ([3]): ..... g/km

HC + NO_x ([2]): ..... g/km

CO_2 ([2]): ..... g/km

Kütusekulu ([2]): l/100km

2.2. II tüüp

CO (g/min) ([2]) .....

HC (g/min) ([2]) .....

CO (% vol) ([3]) tavapärasel tühikäigul .....

Määratlege tühikäik ([3]) ([4]): .....

CO (% vol) ([3]) suure pöörlemiskiirusega tühikäigul .....

Määratlege tühikäik ([3]) ([4]): .....

Mootoriõli temperatuur ([3]) ([5]): .....";

b) joonealuseid märkuseid muudetakse järgmiselt:

„([1]) Vt joonealust märkust nr 12 IV lisas.

([2]) Ainult L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid.

([3]) L-kategooria sõidukid, mis kuuluvad direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 reguleerimisalasse, v.a L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid.

([4]) Määratlege mõõtmishälve.

([5]) Kohaldatakse ainult neljataktiliste mootorite suhtes."

III LISA

Direktiivi 2009/67/EÜ I–VI lisa muudetakse järgmiselt.

1) Lisade nimekirja muudetakse järgmiselt:

a) viited II lisa 1. ja 2. liitele jäetakse välja;

b) viited IV lisa 1. ja 2. liitele jäetakse välja.

2) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) A ossa lisatakse järgmised punktid 16–18:

„16. „päevatulelatern"

ettepoole suunatud latern, mille eesmärk on muuta sõiduk päevasel ajal sõitmisel paremini nähtavaks;

17. „seiskamis- ja käivitussüsteem"

mootori automaatne seiskamine ja käivitamine tühikäigul töötamise aja vähendamiseks, vähendades seega kütusekulu ning saasteainete ja CO_2 heiteid;

18. „sõiduki peajuhtlüliti"

seade, mille kaudu lülitatakse sõiduki elektroonikasüsteem väljalülitatud režiimilt (sõiduk on pargitud ja juht ei viibi sõidukis) tavapärasele töörežiimile.";

b) B osas asendatakse punkt 10 järgmisega:

„10. Elektriühendused peavad olema sellised, et eesmisi ja tagumisi ääretulelaternaid või lähitulelaternaid (juhul kui eesmist ääretulelaternat pole) ning mis tahes numbritule valgustust on võimalik sisse ja välja lülitada ainult korraga.

Sõidukitele tuleb paigaldada

— päevatulelaternad või

— lähitulelaternad, mis lülituvad automaatselt sisse, kui aktiveeritakse sõiduki peajuhtlüliti.";

c) B osas asendatakse punkt 11 järgmisega:

„11. Erinõuete puudumise korral peavad elektriühendused olema sellised, et kaugtule- ja lähitulelaternat ning udutulelaternaid ei saa sisse lülitada enne, kui punkti 10 esimeses lõigus nimetatud laternad on sisse lülitatud. See nõue ei kehti siiski kaug- või lähitulelaternate kohta, kui nende hoiatavad valgussignaalid kujutavad endast kaugtulelaternate üksteisele lühikese intervalliga järgnevaid signaale või lähitulelaternate üksteisele lühikese intervalliga järgnevaid signaale või vaheldumisi kaug- ja lähitulelaternate üksteisele lühikese intervalliga järgnevaid signaale.";

d) B ossa lisatakse järgmised punktid 15–17:

„15. L1e- ja L3e-kategooria sõidukitele võib paigaldada täiendavad tagumised ja külgmised valgustpeegeldavad seadmed ja materjalid, kui need ei vähenda kohustuslike valgustus- ja valgussignaalseadmete tõhusust. Eelkõige võib valgustpeegeldava materjali paigaldada pagasiruumile ja sadulakotile, kui kõnealune materjal on seal asuva valgustusseadmega sama värvi.

16. Sõidukile ei tohi paigaldada täiendavat valgusallikat, mis kiirgab valgust, mida on tavapärastes sõidutingimustes otseselt ja/või kaudselt näha, v.a valgusallikad, mille eesmärk on juhtimisseadmete, märgutulede ja näidikute või reisijatesalongi valgustamine.

17. Kui laternate või päevatulelaternate automaatne sisselülitumine on seotud mootori töötamisega, lähtutakse sellest, et on olemas seos peajuhtlüliti aktiveerimisega. See on nii eriti elektrilise või muu alternatiivse käitamissüsteemiga sõidukite ning mootori automaatse seiskamis- ja käivitussüsteemiga sõidukite puhul."

3) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktid 1–1.2 asendatakse järgmisega:

„1. L1e-kategooria sõidukid peavad vastama Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 74 loetletud asjaomastele nõuetele. Sõidukid, mille maksimaalne valmistajakiirus on ≤ 25 km/h, peavad vastama kõigile asjaomastele nõuetele, mis on kehtestatud sõidukitele, mille maksimaalne valmistajakiirus on > 25 km/h.

1.1. Kui L1e-kategooria sõidukitele ei ole esitatud täpseid nõudeid, tuleb selle kategooria sõidukitele paigaldada tagumise numbritule valgustus.

1.2. Kui Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 74 ei ole kehtestatud erinõudeid, võib L1e-kategooria sõidukitele paigaldada päevatulelaternad, mis aktiveeritakse automaatselt sisse lülituvate esilaternate asemel ja mis vastavad III lisa punktides 6.15–6.15.7 loetletud nõuetele."

b) 1. ja 2. liide jäetakse välja.

c) 3. liide nimetatakse ümber 1. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.

d) Direktiivi 2009/67/EÜ II lisa 4. liide nimetatakse ümber 2. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.

e) 2. liitesse lisatakse järgmine punkt 5.7:

„5.7. tagumise numbritule latern".

f) 2. liites asendatakse punkt 6.3 järgmisega:

„6.3. päevatulelatern: jah/ei (*)".

4) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt 1.8:

„1.8. tagumise numbritule latern";

b) punkt 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.3. päevatulelatern";

c) punkt 6.1.10 asendatakse järgmisega:

„6.1.10. sisselülitatuse märgulamp: kohustuslik, kui on paigaldatud kaugtulelatern (mittevilkuv sinine märgutuli).";

d) lisatakse järgmine punkt 6.1.11:

„6.1.11. Muud nõuded:

— nende sõidukite kaugtulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

— kõigi korraga aktiveeritavate kaugtulede maksimaalse intensiivsuse koguväärtus ei tohi olla rohkem kui 430 000 cd, mis vastab kontrollväärtusele 100.";

e) punkt 6.2.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.2.3.1. Laius:

— teise esilaterna kohale, alla või ühele küljele võib paigaldada ühe sõltumatu lähitulelaterna. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab lähitulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud lähitulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui aga sõidukile on lisaks lähitulelaternale paigaldatud veel üks esilatern, peab mõlema lambi nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks lähitulelaternat, millest mitte kumbki pole või üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe lähitulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

f) punkt 6.2.11 asendatakse järgmisega:

„6.2.11. Muud nõuded:

— nende sõidukite lähitulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

— lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8 m kõrgusel maapinnast, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on –1,0 % kuni –1,5 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;

— lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8–1,0 m kõrgusel maapinnast või madalamal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on –1,0 % kuni –2,0 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;

— lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 1,0 m kõrgusel maapinnast või kõrgemal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on –1,5 % kuni –2,0 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;

— lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ei ületa 2 000 luumenit ja mille algne kalle on –1,0 % kuni –1,5 %, on vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral –0,5 % kuni –2,5 %. Kui algne kalle on –1,5 % kuni –2,0 %, peab vertikaalne kalle olema –1,0 % kuni –3,0 %. Nõuetele vastavuse tagamiseks võib kasutada välist reguleerimisseadet, kui kasutatakse ainult sõidukiga kaasas olevaid tööriistu;

— lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ületab 2 000 luumenit ja mille algne kalle on –1,0 % kuni –1,5 %, on vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral –0,5 % kuni –2,5 %. Kui algne kalle on –1,5 % kuni –2,0 %, peab vertikaalne kalle olema –1,0 % kuni –3,0 %. Sellele nõudele vastavuse tagamiseks võib kasutada laternate loodimise seadet, kui see on täisautomaatne ja reageerimisajaga vähem kui 30 sekundit.";

g) lisatakse järgmine punkt 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Katsetingimused:

— punktis 6.2.11 toodud kaldele esitatavaid nõudeid kontrollitakse järgmiselt:

— töökorras sõiduki mass ja juhti simuleeriv 75 kg mass;

— täiskoormuses sõiduki mass jaotatakse nii, et saavutada tootja poolt kõnealuste koormustingimuste jaoks kehtestatud maksimaalsed teljekoormused;

— juhti simuleeriva 75 kg massiga ja täiendavalt koormatud sõiduk, et saavutada tootja kehtestatud maksimaalne lubatud tagatelje koormus; esitelje koormus peab sellisel juhul olema aga võimalikult väike;

— enne mõõtmist kõigutatakse sõidukit kolm korda ning liigutatakse seda edasi ja tagasi vähemalt ühe rattapöörde võrra.";

h) punkt 6.4.1 asendatakse järgmisega:

„6.4.1. Arv:

— üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;

— kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm;

— paigaldada võib täiendava S3- või S4-kategooria piduritulelaterna (s.o keskele ja kõrgele paigaldatud piduritulelaterna), kui on tagatud vastavus kõigile Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 48 nõuetele, mida kohaldatakse selliste piduritulelaternate paigaldamise suhtes M1-kategooria sõidukitele.";

i) punkt 6.5.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.5.3.1. Laius:

— üks sõltumatu eesmine ääretulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab eesmise ääretulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud eesmine ääretulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb teise eesmise ääretulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks eesmist ääretulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe eesmise ääretulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

j) punkt 6.6.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.6.3.1. Laius:

— sõidukile paigaldatakse üks tagumine ääretulelatern nii, et tagumise ääretulelaterna nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal;

— sõidukile paigaldatakse kaks tagumist ääretulelaternat nii, et tagumiste ääretulelaternate nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe tagarattaga sõiduki puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

k) punkt 6.7.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.7.3.1. Laius:

— kui sõidukil on üks tagumine helkur, paigaldatakse see sõidukile nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal;

— kaks tagumist helkurit paigaldatakse sõidukile nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe tagumise helkuri puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

l) lisatakse punktid 6.15–6.15.7:

„6.15. Päevatulelatern

6.15.1. Arv:

— üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;

— kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm.

6.15.2. Paigutusjoonis:

— konkreetsed nõuded puuduvad.

6.15.3. Asend:

6.15.3.1. Laius:

— üks sõltumatu päevatulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab päevatulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud päevatulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb päevatulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks päevatulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— sõidukite puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, peab valgust kiirgavate pindade siseäärte vaheline kaugus olema vähemalt 500 mm.

6.15.3.2. Kõrgus:

— minimaalselt 250 mm ja maksimaalselt 1 500 mm maapinnast.

6.15.3.3. Pikkus:

— sõiduki ees. See nõue on täidetud, kui kiiratav valgus ei sega juhti otseselt ega kaudselt sõiduki tahavaatepeeglitest ja/või muudelt valgustpeegeldavatelt pindadelt peegeldudes.

6.15.3.4. Kaugus:

— kui eesmise suunatulelaterna ja päevatulelaterna vaheline kaugus on 40 mm või väiksem, peavad sõiduki vastaval küljel asuva päevatulelaterna elektriühendused olema sellised, et päevatulelatern on kas

— välja lülitatud või

— selle valgustugevus on vähendatud tasemeni, mis ei ületa 140 cd,

kogu kõnealuse eesmise suunatulelaterna aktiveerimisperioodi vältel (nii sisse- kui ka väljalülitatult).

6.15.4. Geomeetriline nähtavus:

— α = 10° ülespoole ja 10° allapoole;

— β = 20° vasakule ja paremale, kui päevatulelaternaid on üks;

— β = 20° väljapoole ja 20° sissepoole, kui päevatulelaternaid on kaks.

6.15.5. Reguleeritus:

— ettepoole, võivad liikuda olenevalt juhtraua pöördenurgast.

6.15.6. Elektriühendused:

— kõik päevatulelaternad lülituvad peajuhtlüliti aktiveerimisel sisse; need võivad siiski jääda väljalülitatuks järgmistes tingimustes:

— automaatkäigukast on seisuasendis;

— seisupidur on aktiveeritud või

— enne sõiduki esmakordset liikuma hakkamist pärast peajuhtlüliti ja sõiduki käitamissüsteemi käsitsi aktiveerimist;

— päevatulelaternaid saab käsitsi deaktiveerida; see on võimalik siiski ainult juhul, kui sõiduki kiirus on väiksem kui 10 km/h. Laternad aktiveeruvad automaatselt uuesti, kui sõiduki kiirus ületab 10 km/h või kui sõiduk on edasi liikunud enam kui 100 m;

— päevatulelaternad deaktiveeritakse automaatselt, kui

— sõiduk seisatakse peajuhtlüliti kaudu;

— aktiveeritakse eesmised udutulelaternad;

— aktiveeritakse esilaternad, v.a juhul, kui neid kasutatakse lühikese intervalliga järgnevate valgussignaalide andmiseks, ja

— kui ümbritseva keskkonna valgus on väiksem kui 1 000 luksi ja kiirusenäidik sõiduki spidomeetril on veel selgelt loetav (nt kui spidomeetri valgustus on alati sisse lülitatud) ning kui sõidukile ei ole paigaldatud punkti 6.5.9 kohast mittevilkuvat rohelist märgulampi ega sobiva sümboliga märgistatud päevatulelaterna rohelist sisselülitatuse märgulampi. Sellisel juhul aktiveeritakse korraga automaatselt I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed kahe sekundi jooksul pärast seda, kui ümbritseva keskkonna valgus langeb alla 1 000 luksi. Kui ümbritseva keskkonna valgus jõuab 7 000 luksini, aktiveeritakse päevatulelaternad automaatselt uuesti ning I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed deaktiveeritakse korraga 5–300 sekundi jooksul (st et tulede lülitamine peab olema täisautomaatne, kui juhile ei anta nähtavat märguannet pimedas tavavalgustuse aktiveerimiseks või kui tal ei ole vajadust seda teha).

6.15.7. Sisselülitatuse märgulamp:

— ei ole kohustuslik.";

m) 4. liitesse lisatakse järgmine punkt 5.8:

„5.8. tagumise numbritule latern.";

n) 4. liites asendatakse punkt 6.4 järgmisega:

„6.4. päevatulelatern: jah/ei (*)".

5) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. L3e-kategooria sõidukid peavad vastama Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 53 loetletud asjaomastele nõuetele, erandiks on punkt 5.14.9.";

b) 1. ja 2. liide jäetakse välja.

c) 3. liide nimetatakse ümber 1. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.

d) Direktiivi 2009/67/EÜ IV lisa 4. liide nimetatakse ümber 2. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.

e) 2. liitele lisatakse järgmine punkt 6.5:

„6.5. päevatulelatern: jah/ei (*)".

6) V lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt 2.5:

„2.5. päevatulelatern";

b) punkt 6.1.11. asendatakse järgmisega:

„6.1.11. Muud nõuded:

— nende sõidukite kaugtulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

— kõigi korraga aktiveeritavate kaugtulede maksimaalse valgustugevuse koguväärtus ei tohi olla rohkem kui 430 000 cd, mis vastab kontrollväärtusele 100.";

c) lisatakse järgmised punktid 6.13–6.13.7:

„6.13. Päevatulelatern

6.13.1. Arv:

— üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;

— kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm.

6.13.2. Paigutusjoonis:

— konkreetsed nõuded puuduvad.

6.13.3. Asend:

6.13.3.1. Laius:

— üks sõltumatu päevatulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab päevatulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud päevatulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb päevatulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks päevatulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— sõidukite puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, peab valgust kiirgavate pindade siseäärte vaheline kaugus olema vähemalt 500 mm.

6.13.3.2. Kõrgus:

— minimaalselt 250 mm ja maksimaalselt 1 500 mm maapinnast.

6.13.3.3. Pikkus:

— sõiduki ees. See nõue on täidetud, kui kiiratav valgus ei sega juhti otseselt ega kaudselt sõiduki tahavaatepeeglitest ja/või muudelt valgustpeegeldavatelt pindadelt peegeldudes.

6.13.3.4. Kaugus:

— kui eesmise suunatulelaterna ja päevatulelaterna vaheline kaugus on 40 mm või väiksem, peavad sõiduki vastaval küljel asuva päevatulelaterna elektriühendused olema sellised, et päevatulelatern on kas

— välja lülitatud või

— selle valgustugevus on vähendatud tasemeni, mis ei ületa 140 cd,

kogu kõnealuse eesmise suunatulelaterna aktiveerimisperioodi vältel (nii sisse- kui ka väljalülitatult).

6.13.4. Geomeetriline nähtavus:

— α = 10° ülespoole ja 10° allapoole;

— β = 20° vasakule ja paremale, kui päevatulelaternaid on üks;

— β = 20° väljapoole ja 20° sissepoole, kui päevatulelaternaid on kaks.

6.13.5. Reguleeritus:

— ettepoole, võivad liikuda olenevalt juhtraua pöördenurgast.

6.13.6. Elektriühendused:

— kõik päevatulelaternad lülituvad peajuhtlüliti aktiveerimisel sisse; need võivad siiski jääda väljalülitatuks järgmistes tingimustes:

— automaatkäigukast on seisuasendis;

— seisupidur on aktiveeritud või

— enne sõiduki esmakordset liikuma hakkamist pärast peajuhtlüliti ja sõiduki käitamissüsteemi käsitsi aktiveerimist;

— päevatulelaternaid saab käsitsi deaktiveerida, aga see on võimalik ainult juhul, kui sõiduki kiirus on väiksem kui 10 km/h. Laternad aktiveeruvad automaatselt uuesti, kui sõiduki kiirus ületab 10 km/h või kui sõiduk on edasi liikunud enam kui 100 m;

— päevatulelaternad deaktiveeritakse automaatselt, kui

— sõiduk seisatakse peajuhtlüliti kaudu;

— aktiveeritakse eesmised udutulelaternad;

— aktiveeritakse esilaternad, v.a juhul, kui neid kasutatakse lühikese intervalliga järgnevate valgussignaalide andmiseks, ja

— kui ümbritseva keskkonna valgus on väiksem kui 1 000 luksi ja kiirusenäidik sõiduki spidomeetril on veel selgelt loetav (nt kui spidomeetri valgustus on alati sisse lülitatud) ning kui sõidukile ei ole paigaldatud punkti 6.5.9 kohast mittevilkuvat rohelist märgulampi või sobiva sümboliga märgistatud päevatulelaterna rohelist sisselülitatuse märgulampi. Sellisel juhul aktiveeritakse korraga automaatselt I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed kahe sekundi jooksul pärast seda, kui ümbritseva keskkonna valgus langeb alla 1 000 luksi. Kui ümbritseva keskkonna valgus jõuab 7 000 luksini, aktiveeritakse päevatulelaternad automaatselt uuesti ning I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed deaktiveeritakse korraga 5–300 sekundi jooksul (st et tulede lülitamine peab olema täisautomaatne, kui juhile ei anta nähtavat märguannet pimedas tavavalgustuse aktiveerimiseks või kui tal ei ole vajadust seda teha).

6.13.7. Sisselülitatuse märgulamp:

— ei ole kohustuslik";

d) 4. liitele lisatakse punkt 6.5:

„6.5. päevatulelatern: jah/ei (*)".

7) VI lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2.4. asendatakse järgmisega:

„2.4. päevatulelatern";

b) punkt 6.1.11 asendatakse järgmisega:

„6.1.11. Muud nõuded:

— nende sõidukite kaugtulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

— kõigi korraga aktiveeritavate kaugtulede maksimaalse valgustugevuse koguväärtus ei tohi olla rohkem kui 430 000 cd, mis vastab kontrollväärtusele 100.";

c) punkt 6.2.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.2.3.1. Laius:

— teise esilaterna kohale, alla või ühele küljele võib paigaldada ühe sõltumatu lähitulelaterna. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab lähitulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud lähitulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui aga sõidukile on lisaks lähitulelaternale paigaldatud veel üks esilatern, peab mõlema lambi nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks lähitulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe lähitulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

d) punkt 6.2.11 asendatakse järgmisega:

„6.2.11. Muud nõuded:

— nende sõidukite lähitulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

— lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8 m kõrgusel maapinnast või madalamal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on −1,0 % kuni −1,5 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;

— lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8–1,0 m kõrgusel maapinnast, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on −1,0 % kuni −2,0 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;

— lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 1,0 m kõrgusel maapinnast või kõrgemal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on −1,5 % kuni −2,0 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;

— lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ei ületa 2 000 luumenit ja mille algne kalle on −1,0 % kuni −1,5 %, peab vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral olema −0,5 % kuni −2,5 %. Kui algne kalle on −1,5 % kuni −2,0 %, peab vertikaalne kalle olema −1,0 % kuni −3,0 %. Nõuetele vastavuse tagamiseks võib kasutada välist reguleerimisseadet, kui kasutatakse ainult sõidukiga kaasas olevaid tööriistu;

— lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ületab 2 000 luumenit ja mille algne kalle on −1,0 % kuni −1,5 %, peab vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral olema −0,5 % kuni −2,5 %. Kui algne kalle on −1,5 % kuni −2,0 %, peab vertikaalne kalle olema −1,0 % kuni −3,0 %. Sellele nõudele vastavuse tagamiseks võib kasutada laternate loodimise seadet, kui see on täisautomaatne ja reageerimisajaga vähem kui 30 sekundit.";

e) lisatakse järgmine punkt 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Katsetingimused:

— punktis 6.2.11 toodud kaldele esitatavaid nõudeid kontrollitakse järgmiselt:

— töökorras sõiduki mass ja juhti simuleeriv 75 kg mass;

— täiskoormuses sõiduki mass jaotatakse nii, et saavutada tootja poolt kõnealuste koormustingimuste jaoks kehtestatud maksimaalsed teljekoormused;

— juhti simuleeriva 75 kg massiga ja täiendavalt koormatud sõiduk, et saavutada tootja kehtestatud maksimaalne lubatud tagatelje koormus; esitelje koormus peab sellisel juhul olema aga võimalikult väike;

— enne mõõtmist kõigutatakse sõidukit kolm korda ning liigutatakse seda edasi ja tagasi vähemalt ühe rattapöörde võrra.";

f) punkt 6.4.1 asendatakse järgmisega:

„6.4.1. Arv:

— üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;

— kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm;

— paigaldada võib täiendava S3- või S4-kategooria piduritulelaterna (s.o keskele ja kõrgele paigaldatud piduritulelaterna), kui on tagatud vastavus kõigile Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 48 nõuetele, mida kohaldatakse selliste piduritulelaternate paigaldamise suhtes M1-kategooria sõidukitele.";

g) punkt 6.5.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.5.3.1. Laius:

— üks sõltumatu eesmine ääretulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab eesmise ääretulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud eesmine ääretulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb teise eesmise ääretulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks eesmist ääretulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe eesmise ääretulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

h) punkt 6.6.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.6.3.1. Laius:

— sõidukile paigaldatakse üks tagumine ääretulelatern nii, et tagumise ääretulelaterna nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal;

— sõidukile paigaldatakse kaks tagumist ääretulelaternat nii, et tagumiste ääretulelaternate nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe tagarattaga sõiduki puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

i) punkt 6.12.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.12.3.1. Laius:

— kui sõidukil on üks tagumine helkur, paigaldatakse see sõidukile nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal;

— kaks tagumist helkurit paigaldatakse sõidukile nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kahe tagumise helkuri puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgvahe olla suurem kui 400 mm.";

j) lisatakse järgmised punktid 6.14–6.14.7:

„6.14. Päevatulelatern

6.14.1. Arv:

— üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;

— kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm.

6.14.2. Paigutusjoonis:

— konkreetsed nõuded puuduvad.

6.14.3. Asend:

6.14.3.1. Laius:

— üks sõltumatu päevatulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab päevatulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud päevatulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb päevatulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks päevatulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— sõidukite puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, peab valgust kiirgavate pindade siseäärte vaheline kaugus olema vähemalt 500 mm.

6.14.3.2. Kõrgus:

— minimaalselt 250 mm ja maksimaalselt 1 500 mm maapinnast.

6.14.3.3. Pikkus:

— sõiduki ees. See nõue on täidetud, kui kiiratav valgus ei sega juhti otseselt ega kaudselt sõiduki tahavaatepeeglitest ja/või muudelt valgustpeegeldavatelt pindadelt peegeldudes.

6.14.3.4. Kaugus:

— kui eesmise suunatulelaterna ja päevatulelaterna vaheline kaugus on 40 mm või väiksem, peavad sõiduki vastaval küljel asuva päevatulelaterna elektriühendused olema sellised, et päevatulelatern on kas

— välja lülitatud või

— selle valgustugevus on vähendatud tasemeni, mis ei ületa 140 cd,

kogu kõnealuse eesmise suunatulelaterna aktiveerimisperioodi vältel (nii sisse- kui ka väljalülitatult).

6.14.4. Geomeetriline nähtavus:

— α = 10° ülespoole ja 10° allapoole;

— β = 20° vasakule ja paremale, kui päevatulelaternaid on üks;

— β = 20° väljapoole ja 20° sissepoole, kui päevatulelaternaid on kaks.

6.14.5. Reguleeritus:

— ettepoole, võivad liikuda olenevalt juhtraua pöördenurgast.

6.14.6. Elektriühendused:

— kõik päevatulelaternad lülituvad peajuhtlüliti aktiveerimisel sisse; need võivad jääda siiski väljalülitatuks järgmistes tingimustes:

— automaatkäigukast on seisuasendis;

— seisupidur on aktiveeritud või

— enne sõiduki esmakordset liikuma hakkamist pärast peajuhtlüliti ja sõiduki käitamissüsteemi käsitsi aktiveerimist;

— päevatulelaternaid saab käsitsi deaktiveerida, aga see on võimalik ainult juhul, kui sõiduki kiirus on väiksem kui 10 km/h. Laternad aktiveeruvad automaatselt uuesti, kui sõiduki kiirus ületab 10 km/h või kui sõiduk on edasi liikunud enam kui 100 m;

— päevatulelaternad deaktiveeritakse automaatselt, kui

— sõiduk seisatakse peajuhtlüliti kaudu;

— aktiveeritakse eesmised udutulelaternad;

— aktiveeritakse esilaternad, v.a juhul, kui neid kasutatakse lühikese intervalliga järgnevate valgussignaalide andmiseks, ja

— kui ümbritseva keskkonna valgus on väiksem kui 1 000 luksi ja kiirusenäidik sõiduki spidomeetril on veel selgelt loetav (nt kui spidomeetri valgustus on alati sisse lülitatud) ning kui sõidukile ei ole paigaldatud punkti 6.5.9 kohast mittevilkuvat rohelist märgulampi või sobiva sümboliga märgistatud päevatulelaterna rohelist sisselülitatuse märgulampi. Sellisel juhul aktiveeritakse korraga automaatselt I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed kahe sekundi jooksul pärast seda, kui ümbritseva keskkonna valgus langeb alla 1 000 luksi. Kui ümbritseva keskkonna valgus jõuab 7 000 luksini, aktiveeritakse päevatulelaternad automaatselt uuesti ning I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed deaktiveeritakse korraga 5–300 sekundi jooksul (st et tulede lülitamine peab olema täisautomaatne, kui juhile ei anta nähtavat märguannet pimedas tavavalgustuse aktiveerimiseks või kui tal ei ole vajadust seda teha).

6.14.7. Sisselülitatuse märgulamp:

— ei ole kohustuslik";

k) 4. liites asendatakse punkt 6.5 järgmisega:

„6.5. päevatulelatern: jah/ei (*)".