2024/883

22.3.2024

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2024/883,

21. märts 2024,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2021/535 seoses haagiste teise tagumise registreerimismärgi koha ja energiasalvestussüsteemide massiga ning parandatakse kõnealust määrust

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrust (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166, ([1]) eriti selle artikli 4 lõiget 7 ja artikli 10 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2021/535 ([2]) on sätestatud normid, mis käsitlevad sõidukite ning teatavate süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ühtseid menetlusi ja tehnilisi kirjeldusi seoses nende üldise ohutusega. Seoses sellega kehtestatakse rakendusmäärusega (EL) 2021/535 tehniline nõue, mis käsitleb haagiste teise tagumise registreerimismärgi kohta. Tootjad vajavad aga rohkem aega selle uue nõudega kohanemiseks, võttes arvesse O_3- ja O_4-kategooria sõidukite teise tagumise registreerimismärgi paigaldus- ja kinnituskohta. Seepärast tuleb rakendusmääruse (EL) 2021/535 üleminekusätteid muuta, et kohaldada neid nõudeid esmalt uute sõidukitüüpide suhtes. Lisaks tuleks O_2-kategooria sõidukid konstruktsioonipiirangute ja ruumipuuduse tõttu sellest nõudest vabastada.

(2) On asjakohane sätestada normid valmistajatehase tähise (VIN) paigaldamiseks sõidukile ja sõiduki jälgitavuse tagamiseks VIN-koodi abil.

(3) Samuti on asjakohane näha ette teatav paindlikkus eesmise registreerimismärgi paigutamisel, et võtta arvesse võimalikke tehnilisi ja konstruktsioonilisi piiranguid seoses ohutussüsteemide jaoks sõiduki ette paigaldatavate andurite, radarite ja kaameratega, nagu on sätestatud määruses (EL) 2019/2144.

(4) Tuuleklaasi pesurisüsteemide tehnilisi nõudeid on vaja täiendada, et võtta arvesse juhtumeid, kus sellistel süsteemidel on funktsioon ülerõhu langetamiseks pihustite ummistumise korral.

(5) Samuti on soovitav optimeerida tuuleklaasi jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide katsemenetlusi, et võimaldada tõhusamat tegevuste järjestust katsekambris ja paindlikkust rasvaärasti valimisel, tagades samal ajal katseid tegevate isikute parema terviskaitse- ja paremad töötingimused.

([1]) ELT L 325, 16.12.2019, lk 1.

([2]) Komisjoni 31. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/535, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad sõidukite ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta seoses nende ehituse üldandmete ja ohutusega (ELT L 117, 6.4.2021, lk 1).

(6) On vaja sätestada normid teele jäänud mootorsõidukite pukseeritavuse kohta, et tagada nende ohutu kõrvaldamine maanteeliikluse takistamise korral. Lisaks tuleb ette näha üleminekusätted selleks, et uusi pukseeritavust käsitlevaid nõudeid kohaldatakse kõigepealt uute sõidukitüüpide suhtes.

(7) Heiteta sõidukites kasutatavate energiasalvestussüsteemide lisamass võib tingida selle, et selliste sõidukite tuletatud mass on suurem kui sarnastel tavasõidukitel. Ülemäärast tuletatud massi tuleb arvesse võtta, et N-kategooria heiteta sõidukeid, mis muidu jääksid Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/631 ([3]) kohaldamisalast välja, oleks võimalik võtta arvesse N_1-kategooria sõidukite keskmise eriheite arvutamisel asjaomaste tootjate puhul alates 1. jaanuarist 2025. Seepärast tuleks kehtestada nõue lisada vastavustunnistusse ametlik kanne energiasalvestussüsteemi massi kohta, mis tehakse kättesaadavaks CO_2 seireandmete osana.

(8) Pärast rakendusmääruse (EL) 2021/535 kohaldamise kuupäeva on avastatud mõningaid vigu, nimelt ebaõigeid viiteid.

(9) Seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) 2021/535 vastavalt muuta ja parandada.

(10) Selleks et tootjad ja liikmesriikide tüübikinnitusasutused saaksid teha vajalikke kohandusi ja valmistuda heiteta sõidukite energiasalvestussüsteemide massi käsitlevate nõuete kohaldamiseks, tuleks käesoleva määruse asjaomaste sätete kohaldamise kuupäeva edasi lükata ja viia see kooskõlla määruses (EL) 2019/631 sätestatud kuupäevaga.

(11) Käesolevas määruses kavandatud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmääruse (EL) 2021/535 muutmine

Rakendusmäärust (EL) 2021/535 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse lõige 3a:

„3a. Alates 7. juulist 2024 keelduvad tüübikinnitusasutused ELi tüübikinnituse andmisest uutele sõidukitüüpidele seoses O_3- ja O_4-kategooria sõidukite teise tagumise registreerimismärgi paigaldus- ja kinnituskohaga, kui need ei vasta III lisa 2. osas sätestatud tehnilisele kirjeldusele tulenevalt määruse (EL) 2019/2144 II lisas loetletud vastavatest nõuetest.“;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Alates 7. juulist 2026 keelduvad riiklikud ametiasutused O_3- ja O_4-kategooria sõidukite eesmiste registreerimismärkide paigaldus- ja kinnituskohaga ja teise tagumise registreerimismärgi paigaldus- ja kinnituskohaga seotud põhjustel selliste sõidukite registreerimisest, turule laskmisest ja kasutuselevõtmisest, mis ei vasta III lisa 2. osas sätestatud tehnilisele kirjeldusele tulenevalt määruse (EL) 2019/2144 II lisas loetletud vastavatest nõuetest.“;

c) lisatakse lõiked 4a ja 4b:

„4a. Alates 7. juulist 2025 keelduvad tüübikinnitusasutused ELi tüübikinnituse andmisest uutele sõidukitüüpidele seoses pukseerimisseadmetega, kui need ei vasta VII lisa 2. osas sätestatud pukseeritavuse tehnilisele kirjeldusele tulenevalt määruse (EL) 2019/2144 II lisas loetletud vastavatest nõuetest.

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2 heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

4b. Alates 7. juulist 2027 keelduvad riiklikud ametiasutused pukseerimisseadmetega seotud põhjustel selliste sõidukite registreerimisest, turule laskmisest ja kasutuselevõtmisest, mis ei vasta VII lisa 2. osas sätestatud pukseeritavuse tehnilisele kirjeldusele tulenevalt määruse (EL) 2019/2144 II lisas loetletud vastavatest nõuetest.“

2) II, III, IV, VI, VII ja XIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Rakendusmääruse (EL) 2021/535 parandused

Rakendusmäärust (EL) 2021/535 parandatakse järgmiselt.

1) Artikli 6 lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Vastavalt määruse (EL) 2018/858 artikli 6 lõike 5 teisele lõigule võib ELi tüübikinnituse anda sõidukitele, mille mõõtmed ületavad käesoleva määruse XIII lisa 2. osa C, D ja E jao punktis 1.1 sätestatud suurimaid lubatud mõõtmeid, millisel juhul peab tüübikinnitustunnistuse ja vastavustunnistuse punktis 52 olema märge „erand suurimatest lubatud mõõtmetest“.

4. ELi tüübikinnituse võib anda sõidukitele, mis on ette nähtud jagamatu lasti veoks ja mille mõõtmed ületavad käesoleva määruse XIII lisa 2. osa C, D ja E jao punktis 1.1 sätestatud suurimaid lubatud mõõtmeid, millisel juhul peab tüübikinnitustunnistusel ja vastavustunnistusel olema selgelt näidatud, et sõiduk on ette nähtud üksnes jagamatu lasti veoks.“

2) II, VIII, XIII ja XIV lisa parandatakse käesoleva määruse II lisa kohaselt.

Artikkel 3

Jõustumine

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

I lisa punkti 6 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2025.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 21. märts 2024

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

II, III, IV, VI, VII ja XIII lisa muudetakse järgmiselt:

1) II lisa 2. osa A jaos lisatakse punkti 2.1 ette järgmised punktid:

„2.0.1. VIN-kood märgitakse igale sõidukile.

2.0.2. VIN-kood on unikaalne ja antakse üksnes kindlale sõidukile.

2.0.3. VIN-kood märgitakse šassiile või sõidukile, kui see lahkub tootmisliinilt.

2.0.4. Tootja tagab sõiduki jälgitavuse VIN-koodi abil 30 aasta jooksul.

2.0.5. Selliste meetmete olemasolu, mida tootja võtab punktis 2.0.4 osutatud jälgitavuse tagamiseks, ei saa tüübikinnituse andmise ajal kontrollida.“;

2) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) 2. osa muudetakse järgmiselt:

i) punkt 2.1.2 asendatakse järgmisega:

„2.1.2. O_3- ja O_4-kategooria sõidukid peavad olema varustatud kahe eraldi kohaga tagumiste registreerimismärkide paigaldamiseks ja kinnitamiseks (st mis võimaldaks veduki identifitseerimist, kui riigi ametiasutus seda nõuab).“;

ii) punkti 2.3.4.1.3 lisatakse järgmine lause:

„Kui tootja seda taotleb, võib tüübikinnitusasutus tehnilistel, aerodünaamilistel või muudel põhjustel siiski lubada hälvet kuni ± 15° keskjoonest eesmise registreerimismärgi paigaldamisel sõiduki esiküljele.“;

b) 3. osas asendatakse ELi tüübikinnitustunnistuse II jao addendumi punkt 2.3 järgmisega:

„2.3. Teine tagumine registreerimismärk O_3- ja O_4-kategooria sõidukite puhul: *520 × 120/340 × 240* ([2])“;

3) IV lisa 2. osa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punkt 2.2.3.1:

„2.2.3.1. Kui tuuleklaasi pesurisüsteem on projekteeritud nii, et see sisaldab ülerõhu langetamise funktsiooni pihustite ummistumise korral (nt kaitseklapp), on selline funktsioon erandina punkti 2.2.3 teisest lausest lubatud järgmistel tingimustel:

a) vedelik, mis väljub süsteemist paigalseisu ajal kui ka tavapärastes sõidutingimustes, ei satu sõidukiruumi, sealhulgas kapotialusele alale, v.a juhul, kui see on konkreetselt juhitud maapinnale;

b) tuuleklaasi pesurisüsteem on võimeline nõuetekohaselt töötama, kui pihustite ummistus on täielikult kõrvaldatud;

c) nõuetekohane töötamine on tagatud ilma kasutaja täiendava sekkumiseta klaasipesurisüsteemi, tuuleklaasi puhastisüsteemi, elektrisüsteemi või muu asjakohase süsteemi osade käsitsi aktiveerimiseks, kohandamiseks, taasühendamiseks või asendamiseks.“;

b) punkt 3.2.1.1 asendatakse järgmisega:

„3.2.1.1. Kõik pihusti väljalaskeavad, kust vedelik väljub, suletakse korgiga ja klaasipesuri juhtseadist käitatakse kuus korda ühe minuti jooksul, iga kord vähemalt kolmeks sekundiks. Kui aga paigaldamine ei ole vedeliku väljumiskohas tehniliselt teostatav, võib pihusti paigaldada ava(de) sisse.“;

4) VI lisa 2. osa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 3.1.1.1 lisatakse järgmine lause:

„Kui aga on võimalik kontrollida, kas tüüpilistes kohtades, näiteks õhu väljalaskeavas või seintes mõõdetud külmkambri temperatuur on stabiliseerunud ettenähtud katsetemperatuuril, võib 24-tunnist ajavahemikku lühendada.“;

b) punkt 3.1.2 asendatakse järgmisega:

„3.1.2. Enne sõiduki katsekambrisse paigutamist puhastatakse tuuleklaasi sise- ja välispind hoolikalt rasvast metüülpiirituse või samaväärse rasvaeemaldusvahendiga. Pärast kuivatamist kasutatakse kuni 2 % ammoniaagilahust või kaubanduslikku ammoniaagilahust, millele ei ole lisatud lõhnaaineid. Pinnad lastakse uuesti kuivada ja seejärel pühitakse üle kuiva puuvillase lapiga.“;

c) punkt 3.1.6.4 jäetakse välja;

d) punkt 3.1.6.5 asendatakse järgmisega:

„3.1.6.5. Katsekambris tuleb temperatuuri mõõta tuuleklaasi kõrgusel, punktis, mida katsealusest sõidukist lähtuv kuumus märgatavalt ei mõjuta.“;

e) punkt 3.2.1 asendatakse järgmisega:

„3.2.1. Enne sõiduki katsekambrisse paigutamist puhastatakse tuuleklaasi sise- ja välispind hoolikalt rasvast metüülpiirituse või samaväärse rasvaeemaldusvahendiga. Pärast kuivatamist kasutatakse kuni 2 % ammoniaagilahust või kaubanduslikku ammoniaagilahust, millele ei ole lisatud lõhnaaineid. Pinnad lastakse uuesti kuivada ja seejärel pühitakse üle kuiva puuvillase lapiga.“;

f) punkt 3.2.2.1 asendatakse järgmisega:

„3.2.2.1. Katsekambris tuleb temperatuuri mõõta tuuleklaasi kõrgusel, punktis, mida katsealusest sõidukist lähtuv kuumus märgatavalt ei mõjuta.“;

g) punktid 3.2.4 ja 3.2.5 asendatakse järgmistega:

„3.2.4. Tuuleklaasi sisepind puhastatakse punkti 3.2.1 kohaselt enne seda, kui sõiduk asetatakse katsekambrisse. Keskkonnatemperatuuri tuleb seejärel alandada ja stabiliseerida −3 ± 1 °C juures. Sõiduk lülitatakse välja ja seda hoitakse katsetemperatuuril vähemalt 10 tundi enne katse algust. Kui on aga võimalik veenduda, et mootori jahutusvedelik ja õli on saavutanud püsivalt nõutud katsetemperatuuri, võib 10 tunni pikkust perioodi lühendada.

3.2.5. Aurugeneraator paigutatakse sõiduki pikisuunalisele mediaantasapinnale teise istmeritta. Tavaliselt asetatakse see esiistmete taha. Kui sõiduki ehitus seda ei võimalda, võib generaatori paigutada seljatoe ette, eespool kirjeldatule lähimasse sobivasse asendisse.“;

h) punkt 3.2.7.4 jäetakse välja;

5) VII lisa 2. ossa lisatakse punktid 1.3 ja 1.3.1:

„1.3. Pukseeritavus

1.3.1. Selleks et teele jäänud mootorsõiduk oma ratastel teelt eemaldada, peab olema võimalik sõidukit pukseerida või lülitada pukseeritavasse režiimi sõiduki võtmega ja ilma spetsiaalseid tööriistu kasutamata või selleks mitte ette nähtud osi lahti võtmata, järgides tootja sätestatud menetlust mootorsõiduki kasutusjuhendis. Tootja võib pöördumatute kahjustuste vältimiseks esitada kasutusjuhendis piirangud pukseerimise kiiruse ja vahemaa kohta; siiski peab olema võimalik läbida minimaalne pukseerimisvahemaa 100 m vähem kui 10 minutiga.

M_1- või N_1-kategooria mootorsõidukite puhul, mille rattaid vedavaks jõuks on elektrimootorid, peab tootja esitama sõiduki kasutusjuhendis juhised, mis võimaldaksid autoabiteenistusel teisaldada sõiduki eritööriistadega, kui pukseerimine sõiduki rataste pöörlemisega ei ole võimalik.

Seda nõuet ei kohaldata, kui mootorsõiduk on niivõrd kahjustatud, et oma ratastel pukseerimine ei ole füüsiliselt võimalik või oleks ohtlik või kui tehnilise rikke tõttu ei saa sõiduki pealülitit aktiveerida.“;

6) XIII lisa 2. osa muudetakse järgmiselt:

a) B jaos lisatakse punktid 6, 6.1 ja 6.2:

„6. Energiasalvestussüsteemi mass:

6.1. N_1-kategooria heiteta sõidukite puhul tehakse energiasalvestussüsteemi mass kindlaks tootja dokumentide põhjal. Deklareeritud teabe õigsust kontrollib tehniline teenistus tüübikinnitusasutust rahuldaval viisil.

6.2. Tootja märgib punktis 6.1 osutatud juhul tootja andmesildile kohustuslike kirjete alla või kõrvale üksnes kohustuslikku teavet sisaldavast selgelt märgistatud ristkülikust väljapoole järgmise täiendava sümboli ning energiasalvestussüsteemi massi väärtuse.

„(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG“

Sümboli tähemärkide kõrgus ei tohi olla väiksem kui 4 mm.

Peale selle tuleb kuni vastavustunnistusse erikande tegemiseni märkida energiasalvestussüsteemi massi väärtus ka vastavustunnistusse märkuste kohale, mis võimaldab lisada selle teabe ka sõiduki registreerimisdokumentidesse, mida hoitakse sõidukis:

„Lisamass akude tõttu: …… kg“ (*)

_____

(*) Kütuseelemendiga hübriidsõidukite või täiselektriliste mootorsõidukite puhul märgitakse lisamassi väärtus. See väärtus saadakse, kui kõrgepingeakupaki või -pakkide kogumassist lahutatakse etalonkütusepaagi mass (90 % täidetud). Väärtus ümardatakse täiskilogrammini ilma kümnendkohtadeta. Akuvahetuseks sobivate mootorsõidukite puhul märgitakse mootorsõiduki tootmisaegne mass. Kui tootmises ei ole sisepõlemismootoriga võrdlussõidukit, siis seda välja ei täideta.“;

b) D jao punktid 2.1.4.1 ja 2.1.4.2 asendatakse järgmistega:

„2.1.4.1. Alternatiivkütuse või heiteta tehnoloogialahenduse lisamass direktiivi 96/53/EÜ I lisa punkti 2.3 kohaselt ja heiteta sõidukite energiasalvestussüsteemi mass määruse (EL) 2019/631 artikli 2 lõike 1 punkti b tarbeks määratakse kindlaks tootja esitatud dokumentide põhjal. Deklareeritud teabe õigsust kontrollib tehniline teenistus tüübikinnitusasutust rahuldaval viisil.

2.1.4.2. Tootja märgib järgmise lisatähise ning alternatiivkütusel töötavate mootorsõidukite puhul lisamassi väärtuse või heiteta mootorsõidukite puhul energiasalvestussüsteemi massi tootja andmesildi kohustuslike kirjete alla või kõrvale väljaspool selgelt märgistatud ristkülikut, mis peab sisaldama ainult kohustuslikku teavet.

„96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG“

„(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG“

Sümboli tähemärkide kõrgus ei tohi olla väiksem kui 4 mm.

Peale selle tuleb kuni vastavustunnistusse erikande tegemiseni märkida lisamassi või energiasalvestussüsteemi massi väärtus vastavustunnistusse märkuste kohale, mis võimaldab lisada selle teabe ka sõiduki registreerimisdokumentidesse, mida hoitakse sõidukis:

„Lisamass akude tõttu: …… kg“ (*)

_____

(*) Kütuseelemendiga hübriidsõidukite või täiselektriliste mootorsõidukite puhul märgitakse lisamass. See väärtus saadakse, kui kõrgepingeakupaki või -pakkide kogumassist lahutatakse etalonkütusepaagi mass (90 % täidetud). Väärtus ümardatakse täiskilogrammini ilma kümnendkohtadeta. Akuvahetuseks sobivate mootorsõidukite puhul märgitakse mootorsõiduki tootmisaegne mass. Kui tootmises ei ole sisepõlemismootoriga võrdlussõidukit, siis seda välja ei täideta.“

II LISA

II, VIII, XIII ja XIV lisa parandatakse järgmiselt:

1) II lisa 2. osa C jao punktis 1.4 asendatakse tabeli kontrollnumbrit 7 käsitlev rida järgmisega:

„7	7/11	0,636“

2) VIII lisa 2. osa punkt 1.9 asendatakse järgmisega:

„1.9. *„sissetõmmatav telg“* – XIII lisa 2. osa A jao punktis 1.34 määratletud telg;“;

3) XIII lisa parandatakse järgmiselt:

a) 2. osa parandatakse järgmiselt:

i) A jao punkt 1.32 asendatakse järgmisega:

„1.32. *„tagumine väljapööre“* – vahekaugus sõiduki tagaosa algpunkti ja tegeliku kõige kaugema punkti vahel, milleni see liikumisel ulatub C jao punktis 8 või D jao punktis 7 sätestatud tingimustel;“;

ii) B jao punkt 1.3 asendatakse järgmisega:

„1.3. Pikkuse, laiuse ja kõrguse määramisel ei võeta arvesse F jaos osutatud seadmeid ega varustust.“;

iii) C jao punktid 1.3 ja 1.3.1 asendatakse järgmistega:

„1.3. Pikkuse, laiuse ja kõrguse määramisel ei võeta arvesse F jaos osutatud seadmeid ega varustust.

1.3.1. Täiendavad nõuded F jaos osutatud aerodünaamilistele seadmetele“;

iv) D jao punkti 3.1 lisatakse järgmine valem:

„MC ≤ M + TM“;

v) D jao punkt 1.4.1 asendatakse järgmisega:

„1.4.1. Kui mootorsõiduki kabiini asukoha esipind, sealhulgas näiteks raami, kaitseraua, ratta porikaitsmete ja rataste kõik väljaulatuvad osad, vastab täielikult J jaos sätestatud kolmemõõtmelise välispiirde parameetritele ja laadimisala pikkus ei ületa 10,5 m, tohib sõiduk olla pikem kui punktis 1.1.1 sätestatud suurim lubatud pikkus.“;

vi) F jao tabelis I „Sõiduki pikkus“ asendatakse punkti 13 rida järgmisega:

„13.	Tendi kinnitamise varustus ja selle kaitsekatted	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x“

b) 3. osa A jaos asendatakse ELi tüübikinnitustunnistuse II jao addendumi punkt 1.1 järgmisega:

„1.1. Sõidukile on antud tüübikinnitus vastavalt määruse (EL) 2021/535 artikli 6 lõikele 3 või 4 (st sõiduki kõige välimised mõõtmed ületavad XIII lisa 2. osa B, C, D või E jao punktis 1.1 osutatud maksimaalmõõtmeid): jah/ei [7];“;

4) XIV lisa 1. osa A ja B jagu asendatakse järgmisega:

„***A jagu***

Teabedokument sõiduki ELi tüübikinnituse kohta seoses vesinikusüsteemiga

NÄIDIS

Teabedokument nr ... sõidukitüübi ELi tüübikinnituse kohta seoses vesinikusüsteemiga.

Järgmine teave tuleb esitada koos sisukorraga kolmes eksemplaris. Kõik joonised või pildid tuleb esitada asjakohases mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikult A4 formaadis paberil või A4 formaati voldituna. Kui lisatakse fotod, peavad need olema piisavalt üksikasjalikud.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Selgitav märkus:

käesolev teabedokument põhineb rakendusmääruse (EL) 2020/683 I lisas sätestatud vormil ja see täidetakse kõnealuses vormis eespool loetletud punktinumbrite all määratletud asjakohase teabega.

B jagu

Teabedokument vesinikusüsteemi komponentide ELi tüübikinnituse kohta

NÄIDIS

Teabedokument nr ... vesinikusüsteemi komponendi ELi tüübikinnituse kohta

Järgmine teave tuleb esitada koos sisukorraga kolmes eksemplaris. Kõik joonised või pildid tuleb esitada asjakohases mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikult A4 formaadis paberil või A4 formaati voldituna. Kui lisatakse fotod, peavad need olema piisavalt üksikasjalikud.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.4.

3.9.1.4.1.

3.9.1.4.2.

3.9.1.4.3.

3.9.1.4.4.

3.9.1.4.5.

3.9.1.4.6.

3.9.1.4.7.

3.9.1.4.8.

3.9.1.4.9.

3.9.1.4.10.

3.9.1.5.

3.9.1.5.1.

3.9.1.5.2.

3.9.1.5.3.

3.9.1.5.4.

3.9.1.5.5.

3.9.1.5.6.

3.9.1.5.7.

3.9.1.5.8.

3.9.1.5.9.

3.9.1.5.10.

3.9.1.6.

3.9.1.6.1.

3.9.1.6.2.

3.9.1.6.3.

3.9.1.6.4.

3.9.1.6.5.

3.9.1.6.6.

3.9.1.6.7.

3.9.1.6.8.

3.9.1.6.9.

3.9.1.6.10.

3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Selgitav märkus:

käesolev teabedokument põhineb komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 I lisas sätestatud vormil ja see täidetakse kõnealuses vormis eespool loetletud punktinumbrite all määratletud asjakohase teabega.“