374L0061

Ἀριθ. N 38/22 Ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων 11. 2. 74

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

τῆς 17ης Δεκεμβρίου 1973

περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στίς διατάξεις προστασίας τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως

(74/61/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Ἔχοντας ὑπόψη:

τή συνθήκη περί ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, καί ἰδίως τό ἄρθρο 100,

τήν πρόταση τῆς Ἐπιτροπῆς,

τή γνώμη τῆς Συνελεύσεως (1),

τή γνώμη τῆς Οἰκονομικῆς καί Κοινωνικῆς Ἐπιτροπῆς (2),

Ἐκτιμώντας:

ὅτι οἱ τεχνικές προδιαγραφές τίς ὁποῖες πρέπει νά πληροῦν τά ὀχήματα μέ κινητήρα δυνάμει τῶν ἐθνικῶν νομοθεσιῶν ἀφοροῦν, μεταξύ ἄλλων, τή διάταξη προστασίας κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως·

ὅτι οἱ προδιαφραφές αὐτές διαφέρουν ἀπό τό ἕνα Κράτος μέλος στό ἄλλο καί ὡς ἐκ τούτου εἶναι ἀνάγκη ὅπως οἱ ἴδιες προδιαφραφές θεσπισθοῦν ἀπό ὅλα τά Κράτη μέλη εἴτε συμπληρωματικά εἴτε σέ ἀντικατάσταση τῶν ὑπαρχουσῶν ρυθμίσεων, ἰδίως γιά νά ἀρχίσει γιά κάθε τύπο ὀχήματος, ἡ διαδικασία ἐγκρίσεως ΕΟΚ πού ἀποτελεῖ τό ἀντικείμενο τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους (3)·

ὅτι ὅσον ἀφορᾶ τίς τεχνικές προδιαγραφές, εἶναι σκόπιμο νά ληφθοῦν ὑπόψη οἱ προδιαγραφές οἱ ὁποῖες ἐθεσπίσθησαν ἀπό τήν Οἰκονομική Ἐπιτροπή γιά τήν Εὐρώπη τοῦ ΟΗΕ στόν κανονισμό της ἀριθ. 18 («ὁμοιόμορφες προδιαφραφές περί τῆς ἐπικυρώσεως τῶν ὀχημάτων ὅσον ἀφορᾶ τήν προστασία τους κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπόμενης χρήσεως») (4) ὁ ὁποῖος προσαρτᾶται στή σύμβαση τῆς 20ῆς Μαρτίου 1958 περί θεσπίσεως ἐνιαίων προϋποθέσεων ἐπικυρώσεως καί ἀμοιβαίας ἀναγνωρίσεως τῆς ἐπικυρώσεως τῶν ἐξοπλισμῶν καί τῶν ἐξαρτημάτων τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Ἄρθρο 1

Ὡς ὄχημα, κατά τήν ἔννοια τῆς παρούσας ὁδηγίας, νοεῖται κάθε ὄχημα μέ κινητήρα πού προορίζεται νά κυκλοφορεῖ ἐπί ὁδοῦ μετά ἤ ἄνευ ἀμαξώματος, πού ἔχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς καί ἐκ κατασκευῆς μεγίστη ταχύτητα μεγαλυτέρα τῶν 25 km/h, ἐξαιρουμένων τῶν ὀχημάτων πού μετακινοῦνται ἐπί σιδηροτροχιῶν, τῶν ἑλκυστήρων καί τῶν ἀγροτικῶν μηχανῶν, καθώς καί τῶν μηχανημάτων δημοσίων ἔργων.

Ἄρθρο 2

Τά Κράτη μέλη δέν δύνανται νά ἀρνηθοῦν τήν ἔγκριση ΕΟΚ οὔτε τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς ἑνός ὀχήματος γιά λόγους πού ἀφοροῦν τή διάταξη προστασίας κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως, ἐφ' ὅσον τό ὄχημα πληροῖ τίς προδιαγραφές τοῦ παραρτήματος I.

Ἄρθρο 3

Τά Κράτη μέλη δέν δύνανται νά ἀρνηθοῦν ἤ νά ἀπαγορεύσουν τήν πώληση, τήν καταχώρηση στά

(1) ΕΕ ἀριθ. A 112 τῆς 27. 10. 1972, σ. 16.
(2) ΕΕ ἀριθ. A 60 τῆς 26. 7. 1973, σ. 12.
(3) ΕΕ ἀριθ. N 42 τῆς 23. 2. 1970, σ. 1.

(4) Ἔγγραφο ΕΟΚ Γενεύης E/ECE/324 — E/ECE/TRANS/505/Rev. Add. 17.

μητρώα, τήν ἔναρξη κυκλοφορίας ἤ τή χρήση τῶν ὀχημάτων γιά λόγους πού ἀφοροῦν τή διάταξη προστασίας κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως, ἐφ' ὅσον τό ὄχημα πληροῖ τίς προδιαφραφές τοῦ παραρτήματος I.

Ἄρθρο 4

Τό Κράτος μέλος τό ὁποῖο προέβη στήν ἔγκριση ΕΟΚ, λαμβάνει τά ἀναγκαῖα μέτρα γιά νά ἐνημερώνεται γιά κάθε τροποποίηση ἑνός ἐκ τῶν στοιχείων ἤ ἑνός ἐκ τῶν χαρακτηριστικῶν πού ἀναφέρονται στό σημεῖο 2.2. τοῦ παραρτήματος I. Οἱ ἁρμόδιες ἀρχές αὐτοῦ τοῦ Κράτους μέλους ἐκτιμοῦν ἄν πρέπει νά προβοῦν ἐπί τοῦ τροποποιημένου ὀχήματος σέ νέες δοκιμές συνοδευόμενες ἀπό ἕνα νέο πρακτικό. Στήν περίπτωση πού προκύπτει ἐκ τῶν δοκιμῶν ὅτι οἱ προδιαγραφές τῆς παρούσας ὁδηγίας δέν ἐτηρήθησαν, δέν ἐπιτρέπεται ἡ τροποποίηση.

Ἄρθρο 5

Οἱ τροποποιήσεις πού εἶναι ἀναγκαῖες γιά νά προσαρμοσθοῦν στήν τεχνολογική πρόοδο οἱ προδιαγραφές τῶν παραρτημάτων I καί II, ἐκδίδονται σύμφωνα πρός τή διαδικασία πού προβλέπεται στό ἄρθρο 13 τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους.

Ἄρθρο 6

1. Τά Κράτη μέλη θέτουν σέ ἰσχύ τίς διατάξεις πού εἶναι ἀναγκαῖες προκειμένου νά συμμορφωθοῦν πρός τήν παρούσα ὁδηγία, ἐντός προθεσμίας δεκαοκτώ μηνῶν ἀπό τῆς κοινοποιήσεώς της, καί ἐνημερώνουν ἐπ' αὐτοῦ ἀμέσως τήν Ἐπιτροπή.

2. Τά Κράτη μέλη γνωστοποιοῦν στήν Ἐπιτροπή τό κείμενο τῶν βασικῶν διατάξεων τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου πού θεσπίζουν στόν τομέα πού διέπεται ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

Ἄρθρο 7

Ἡ παρούσα ὁδηγία ἀπευθύνεται στά Κράτη μέλη.

Ἔγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 17 Δεκεμβρίου 1973.

Γιά τό Συμβούλιο

Ὁ Πρόεδρος

I. NØRGAARD

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I(1)

ΥΠΑΡΞΗ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

1. ΥΠΑΡΞΗ

Κάθε ὄχημα τῶν κατηγοριῶν M_1 καί N_1 (ὁριζομένων στό παράρτημα I τῆς ὁδηγίας τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970) πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένο μέ μία διάταξη προστασίας κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως. Ὁ ἐξοπλισμός διά τῆς διατάξεως αὐτῆς τῶν ὀχημάτων τῶν ἄλλων κατηγοριῶν εἶναι προαιρετικός.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά τήν ἔννοια τῆς παρούσας ὁδηγίας νοεῖται:

(2.1.)

2.2. ὡς «τύπος ὀχήματος», ὅσον ἀφορᾶ τήν προστασία του κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως, μιά κατηγορία ὀχημάτων μέ κινητήρα πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους βασικές διαφορές. Οἱ διαφορές αὐτές δύνανται νά ἀφοροῦν τά ἀκόλουθα σημεῖα:

2.2.1. ἐπωνυμία τοῦ τύπου ὀχήματος δοθεῖσα ὑπό τοῦ κατασκευαστοῦ·

2.2.2. διευθέτηση καί κατασκευή τοῦ στοιχείου ἤ τῶν στοιχείων τοῦ ὀχήματος ἐπί τῶν ὁποίων δρᾶ ἡ διάταξη προστασίας·

2.2.3. τύπο τῆς διατάξεως προστασίας·

2.3. ὡς «διάταξη προστασίας», τό σύνολο τῶν στοιχείων πού προορίζονται νά ἀποτρέψουν τήν μή ἐπιτρεπομένη χρήση τοῦ ὀχήματος. Ἡ διάταξη προστασίας ἀποτελεῖται ἀπό τό συνδυασμό μιᾶς διατάξεως πού ἐμποδίζει τή θέση σέ κίνηση τοῦ κινητήρα διά τοῦ κανονικοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ μέ μία ἀπό τίς ἀκόλουθες διατάξεις:

— διάταξη δρῶσα ἐπί τοῦ συστήματος διευθύνσεως,

— διάταξη δρῶσα ἐπί τοῦ μοχλοῦ ταχυτήτων,

— διάταξη δρῶσα ἐπί τοῦ συστήματος μεταδόσεως,

— διάταξη ἐμποδίζουσα τή λειτουργία τοῦ κινητήρα.

2.3.1. Δέν θεωροῦνται ὡς «διατάξεις προστασίας» οἱ διατάξεις πού ἐμποδίζουν ἁπλῶς τήν ἀποσύσφιξη τῶν πεδῶν τοῦ ὀχήματος·

(2.4.)

2.5. ὡς «διάταξη ὁδηγήσεως», τό ὄργανο χειρισμοῦ τοῦ συστήματος διευθύνσεως, ἡ στήλη τοῦ συστήματος διευθύνσεως καί τά προσηρτημένα σέ αὐτή στοιχεῖα ἐπενδύσεως, ὁ ἄξων διευθύνσεως, τό κιβώτιο διευθύνσεως, ὅπως ἐπίσης ὅλα τά ἄλλα στοιχεῖα ὅπως αὐτά πού προορίζονται νά συμβάλουν στήν ἀπορρόφηση τῆς ἐνεργείας σέ περίπτωση προσκρούσεως ἐπί τοῦ πηδαλίου.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. Ἡ αἴτηση ἐγκρίσεως ἑνός τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τή διάταξη προστασίας κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως ὑποβάλλεται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος ἤ τόν ἐντολοδόχο του.

(1) Τό κείμενο τοῦ παραρτήματος εἶναι, βασικῶς ἀνάλογο μέ ἐκεῖνο τοῦ κανονισμοῦ ἀριθ. 18 τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς γιά τήν Εὐρώπη τοῦ ΟΗΕ. Εἰδικῶς οἱ ὑποδιαιρέσεις στά σημεῖα εἶναι οἱ αὐτές. Γιά αὐτό ἄν ἕνα σημεῖο τοῦ κανονισμοῦ ἀριθ. 18 δέν ἔχει ἀντίστοιχο στήν παρούσα ὁδηγία, ὁ ἀριθμός του ὑποδεικνύεται ἐντός παρενθέσεως πρός ὑπενθύμιση.

3.2. Συνοδεύεται ἀπό τά ἀναφερόμενα κατωτέρω στοιχεῖα, σέ τρία ἀντίγραφα, καί ἀπό τίς ἀκόλουθες ἐνδείξεις:

3.2.1. λεπτομερής περιγραφή τοῦ τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τή διευθέτηση καί τήν κατασκευή τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ ἤ τοῦ ὀργάνου ἐπί τοῦ ὁποίου δρᾶ ἡ διάταξη προστασίας·

3.2.2. σχέδια τῆς διατάξεως προστασίας καί τῆς τοποθετήσεώς της ἐπί τοῦ ὀχήματος σέ κατάλληλη κλίμακα καί ἐπαρκῶς λεπτομερῆ·

3.2.3. τεχνική περιγραφή τῆς διατάξεως αὐτῆς.

3.3. Πρέπει νά προσκομισθοῦν στήν τεχνική ὑπηρεσία τήν ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως:

3.3.1. ἕνα ὄχημα ἀντιπροσωπευτικό τοῦ πρός ἔγκριση τύπου ὀχήματος, καί

3.3.2. ἐφ' ὅσον ζητηθοῦν ἀπό τήν ἀνωτέρω τεχνική ὑπηρεσία, τά ἐξαρτήματα τοῦ ὀχήματος πού θεωροῦνται ὡς βασικά γιά τούς προδιαγραφόμενους στά σημεῖα 5 καί 6 ἐλέγχους.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Στό δελτίο ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἐπισυνάπτεται ἕνα δελτίο σύμφωνο πρός τό ὑπόδειγμα πού ἐμφαίνεται στό παράρτημα II.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

5.1. Ἡ διάταξη προστασίας πρέπει νά ἔχει πραγματοποιηθεῖ κατά τέτοιον τρόπο ὥστε νά εἶναι ἀναγκαῖο νά τίθεται ἐκτός χρήσεως:

5.1.1. γιά τή θέση σέ λειτουργία τοῦ κινητήρα διά τοῦ κανονικοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ,

5.1.2. γιά τήν ὁδήγηση ἤ τή μετατόπιση τοῦ ὀχήματος πρός τά ἐμπρός διά τῶν ἰδίων μέσων του.

5.2. Ὅταν ἡ διάταξη λειτουργεῖ, τά τμήματά της πού εἶναι ἀναγκαῖα γιά νά πληροῦται ἡ συνθήκη τοῦ σημείου 5.1.2 δέν πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά ἐξουδετεροῦνται δι' ἁπλῶν μέσων.

5.3. Ἡ θέση σέ λειτουργία τοῦ κινητήρα δέν πρέπει νά εἶναι πραγματοποιήσιμη καί οἱ προβλεπόμενες στό σημεῖο 5.1 ἀπαιτήσεις δέν πρέπει νά πληροῦνται, παρά μόνο διά τῆς δράσεως ἑνός μόνο κλειδιοῦ, πού δρᾶ ἐπί ἑνός μόνο κλείθρου. Ἐκτός τῆς προβλεπομένης στό σημεῖο 6.1.6 περιπτώσεως, τό κλειδί δέν πρέπει νά δύναται νά ἐξέλθει ἐντελῶς ἐκ τοῦ κλείθρου χωρίς ἡ διάταξη προστασίας πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 5.1 νά τεθεῖ σέ λειτουργία ἤ νά ὁπλισθεῖ.

5.4. Ἡ διάταξη προστασίας πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 5.1 πρέπει νά ἔχει σχεδιασθεῖ κατά τρόπον ὥστε νά εἶναι ἀδύνατον νά ἀνοιχθεῖ, νά τεθεῖ ἐκτός λειτουργίας ἤ νά καταστραφεῖ, ταχέως καί χωρίς νά ἐπισύρει τήν προσοχή.

5.5. Ἡ διάταξη προστασίας πρέπει νά εἶναι ἕνας ἐξοπλισμός τοποθετημένος μονίμως ἐπί τοῦ ὀχήματος. Πρέπει νά ἔχει στερεωθεῖ κατά τρόπον ὥστε ἄν κλειδωθεῖ, νά μήν εἶναι δυνατόν νά ἀποσυναρμολογηθεῖ παρά μόνο μέ εἰδικά ἐργαλεῖα, ἀκόμη καί ἄν ἀφαιρεθοῦν οἱ διάφορες διακοσμήσεις. Ὅταν εἶναι δυνατόν νά ἐξουδετερωθεῖ ἡ διάταξη προστασίας διά τῆς ἀφαιρέσεως ὁρισμένων κοχλιῶν, οἱ κοχλίες αὐτοί, ἄν δέν εἶναι μή ἀποσυναρμολογούμενοι πρέπει νά καλύπτονται ὑπό τῶν τμημάτων τῆς διατάξεως προστασίας ὅταν αὐτή εἶναι κλειδωμένη.

5.6. Τό κλεῖθρο πρέπει νά εἶναι στερεῶς συνδεδεμένο μέ τή διάταξη προστασίας.

5.7. Τά χρησιμοποιούμενα κλεῖθρα πρέπει νά ἔχουν τουλάχιστον 1 000 διαφορετικούς συνδυασμούς, δηλαδή ἕνα κλειδί πού ἀντιστοιχεῖ σέ ἕνα ὁρισμένο συνδυασμό δέν πρέπει νά δύναται νά ἀνοίγει πλέον τοῦ ἑνός κλείθρου στά 1 000 κατά μέσο ὅρο. Γιά τόν αὐτό τύπο ὀχήματος ἡ συχνότης χρησιμοποιήσεως ἑνός ὁρισμένου συνδυασμοῦ πρέπει νά εἶναι κατά προσέγγιση 1 στά 1 000.

5.8. Οἱ διατάξεις προστασίας πρέπει νά εἶναι τέτοιες ὥστε νά μήν ὑπάρχει ὁ κίνδυνος, ὅταν τό ὄχημα εὑρίσκεται ἐν κινήσει, νά συμβοῦν τυχαῖα κλειδώματα δυνάμενα νά θέσουν σέ κίνδυνο τήν ἀσφάλεια.

5.9. Ἄν ἡ λειτουργία τῆς διατάξεως προστασίας ἀπαιτεῖ τή χρησιμοποίηση ἑνός ἀποθέματος ἐνεργείας ἐκτός αὐτῆς τοῦ ὁδηγοῦ, δέν πρέπει νά χρησιμοποιεῖται παρά μόνο γιά τόν χειρισμό τοῦ κλειδώματος ἤ τοῦ ξεκλειδώματος τῆς ἐν λόγω διατάξεως. Ἡ διατήρηση σέ θέση τῆς διατάξεως προστασίας πρέπει νά ἐξασφαλίζεται μέ ἀποκλειστικῶς μηχανικά μέσα.

5.10 Ἡ διάταξη προστασίας δύναται νά περιλαμβάνει μία συμπληρωματική διάταξη ἐξωτερικοῦ συναγερμοῦ πού τίθεται σέ λειτουργία σέ περίπτωση ἀποπείρας νά ἀνοιγεῖ, νά τεθεῖ ἐκτός λειτουργίας δι' ἄλλου μέσου ἐκτός ἀπό τό προβλεπόμενο κανονικῶς κλειδί, ἤ νά καταστραφεῖ ἡ διάταξη: τά ἐκπεμπόμενα σήματα πρέπει νά εἶναι σύντομα καί νά διακόπτονται αὐτομάτως τό πολύ μετά 30 δευτερόλεπτα καί νά μήν ἐπαναλαμβάνονται παρά μόνο μετά ἀπό νέα προσπάθεια. Ἐξάλλου τό σῆμα πρέπει νά ἐκπέμπεται ὑπό τοῦ κανονικῶς τοποθετημένου ἐπί τοῦ ὀχήματος ἠχητικοῦ ὀργάνου.

(5.10.1.)

(5.10.2.)

6. ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

Ἐπί πλέον τῶν προβλεπομένων στό ἄθρο 5 γενικῶν ἐξειδικεύσεων, ἄν ἡ διάταξη προστασίας εἶναι μία ἐκ τῶν τύπων πού ἐπιδροῦν εἴτε ἐπί τοῦ συστήματος διευθύνσεως εἴτε ἐπί τοῦ συστήματος μεταδόσεως εἴτε ἐπί τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ ἀλλαγῆς ταχυτήτων, πρέπει νά πληροῖ τίς εἰδικές συνθῆκες πού προβλέπονται κατωτέρω γι' αὐτούς τούς τύπους συσκευῶν.

6.1. **Διάταξη προστασίας δρῶσα ἐπί τοῦ συστήματος διευθύνσεως**

6.1.1. Ἡ διάταξη προστασίας δρῶσα ἐπί τοῦ συστήματος διευθύνσεως πρέπει νά κλειδώνει.

6.1.2. Δέν πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά συμβεῖ τυχαῖο κλείδωμα τοῦ συστήματος διευθύνσεως ὅταν τό κλειδί εὑρίσκεται ἐντός τοῦ κλείθρου τῆς διατάξεως προστασίας, ἀκόμη καί ἄν ἡ διάταξη πού ἐμποδίζει τή θέση σέ λειτουργία τοῦ κινητήρα εὑρίσκεται σέ λειτουργία ἤ εἶναι ὀπλισμένη.

6.1.3. Ἡ ἐπαφή ἀναφλέξεως τῶν ὀχημάτων μέ βενζινοκινητήρα δέν πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά πραγματοποιηθεῖ, καί ἡ θέση σέ κίνηση τῶν ὀχημάτων μέ πετρελαιοκινη-

τήρα διά κανονικοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ δέν πρέπει νά εἶναι πραγματοποιήσιμη παρά μόνο μετά τό ξεκλείδωμα ἑνός σύρτου δρῶντος ἐπί τοῦ συστήματος διευθύνσεως.

6.1.4. Ὅταν ἡ διάταξη προστασίας εἶναι ὁπλισμένη, σέ καμία περίπτωση δέν πρέπει νά εἶναι δυνατόν νά ἐμποδισθεῖ ἡ ἐνεργοποίηση τοῦ σύρτου.

6.1.5. Τό βάθος εἰσχωρήσεως τοῦ σύρτου πρέπει νά εἶναι ἐπαρκές ὥστε νά ἐγγυᾶται τήν ἀποτελεσματικότητα τῆς διατάξεως προστασίας, ἀκόμα καί μετά ἕνα ὁρισμένο βαθμό φθορᾶς.

6.1.6. Ὅταν ἡ διάταξη προστασίας φέρει μία ἄλλη θέση ἐκτός ἀπό αὐτή πού ἐξασφαλίζει τό κλείδωμα τοῦ συστήματος διευθύνσεως καί στήν ὁποία τό κλειδί δύναται νά ἀποσυρθεῖ, πρέπει νά ἔχει σχεδιασθεῖ κατά τρόπον ὥστε ὁ χειρισμός πού πραγματοποιεῖται γιά νά ἐπιτευχθεῖ ἡ θέση αὐτή καί γιά νά ἀποσυρθεῖ τό κλειδί νά μήν εἶναι δυνατόν νά πραγματοποιηθεῖ λόγω ἀπροσεξίας.

6.1.7. Ἡ διάταξη προστασίας πρέπει νά δύναται νά ἀνθίσταται, χωρίς φθορά τοῦ συστήματος ὁδηγήσεως ἱκανή νά θέσει σέ κίνδυνο τήν ἀσφάλεια, στήν ἐφαρμογή, κατά τίς δύο διευθύνσεις καί ὑπό στατικές συνθῆκες, ἑνός ζεύγους δύναμεων 19,6 mdaN, τοῦ ὁποίου ἡ ροπή εἶναι παράλληλη πρός τό γεωμετρικό ἄξονα τοῦ ἄξονα διευθύνσεως.

6.2. **Διάταξη προστασίας δρῶσα ἐπί τοῦ συστήματος μεταδόσεως**

Ἡ διάταξη προστασίας πού δρᾶ ἐπί τοῦ συστήματος μεταδόσεως πρέπει νά ἐμποδίζει τήν περιστροφή τῶν κινητηρίων τροχῶν τοῦ ὀχήματος.

6.3. **Διάταξη προστασίας δρῶσα ἐπί τοῦ μοχλοῦ ἀλλαγῆς ταχυτήτων**

6.3.1. Ἡ διάταξη προστασίας πού δρᾶ ἐπί τοῦ μοχλοῦ ἀλλαγῆς ταχυτήτων πρέπει νά δύναται νά ἐμποδίζει κάθε ἀλλαγή ταχύτητος.

6.3.2. Ἐπί τῶν χειροκινήτων κιβωτίων ταχυτήτων, ὁ μοχλός ταχυτήτων δέν πρέπει νά δύναται νά κλειδώνει παρά μόνο στίς ἀκόλουθες θέσεις: ὀπισθία κίνηση καί νεκρό σημεῖο ἤ μόνο ὀπισθία κίνηση.

6.3.3. Ἐπί τῶν αὐτομάτων κιβωτίων ταχυτήτων, τό κλείδωμα δέν πρέπει νά πραγματοποιεῖται παρά μόνο στή θέση «στάθμευση». Ἕνα συμπληρωματικό κλείδωμα στή θέση «νεκρά» εἶναι ἀποδεκτό.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(11.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ

(ἤ τῆς ἀρνήσεως ἤ τῆς ἀνακλήσεως τῆς ἐγκρίσεως ἑνός τύπου ὀχήματος μέ κινητήρα ὅσον ἀφορᾶ τήν προστασία κατά μιᾶς μή ἐπιτρεπομένης χρήσεως)

Ἀριθμός ἐγκρίσεως .....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ ὀχήματος μέ κινητήρα .....
2. Τύπος ὀχήματος .....
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ .....
4. Κατά περίπτωση, ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστοῦ

   .....
5. Περιληπτική περιγραφή τῆς διατάξεως προστασίας, τῆς τοποθετήσεώς της καί τοῦ στοιχείου τοῦ ὀχήματος, ἐκτός τῆς θέσεως σέ κίνηση τοῦ κινητήρα, ἐπί τοῦ ὁποίου δρᾶ (σύστημα διευθύνσεως/μοχλός ἀλλαγῆς ταχυτήτων/σύστημα μεταδόσεως/παρεμποδίζει τή λειτουργία τοῦ κινητήρα (1)) .....

   .....
6. Τό ὄχημα εἶναι ἐφοδιασμένο μέ μία συμπληρωματική ἀκουστική διάταξη συναγερμοῦ τοῦ ἀκόλουθου τύπου .....
7. Ὄχημα παρουσιασθέν πρός ἔγκριση τήν .....
8. Τεχνική ὑπηρεσία ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως .....
9. Ἡμερομηνία τοῦ χορηγηθέντος ἀπό τήν ὑπηρεσία πρακτικοῦ .....
10. Ἀριθμός τοῦ χορηγηθέντος ἀπό τήν ὑπηρεσία πρακτικοῦ .....
11. Ἡ ἔγκριση ὅσον ἀφορᾶ τήν προστασία ἐχορηγήθη/ἀπερρίφθη (1) .....
12. Τόπος .....
13. Ἡμερομηνία .....
14. Ὑπογραφή .....
15. Συνάπτονται στήν παρούσα γνωστοποίηση τά ἀκόλουθα ἔγγραφα πού φέρουν τόν ἀνωτέρω ἀριθμό ἐγκρίσεως:

    ..... σχέδια, σχήματα καί διαγράμματα τῆς διατάξεως προστασίας, τῆς τοποθετήσεώς της καί τῶν στοιχείων τοῦ ὀχήματος ἐπί τῶν ὁποίων δρᾶ:

    ..... φωτογραφίες τῆς διατάξεως προστασίας τοῦ ὀχήματος κατά τῆς μή ἐπιτρεπόμενης χρήσεώς του.

(1) Διαγράψατε τήν περιττή ἔνδειξη.