ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/1892 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Οκτωβρίου 2019

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με ορισμένα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης και σχετικά με αεροδυναμικές διατάξεις και εξοπλισμό για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ([1]), και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής ([2]) εφαρμόζει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 θεσπίζοντας απαιτήσεις έγκρισης ΕΚ τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις τους.

(2) Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός, όπως για παράδειγμα οι αεροτομές με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης που είναι στερεωμένες στο πίσω μέρος φορτηγών και των ρυμουλκουμένων τους, καθώς και οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός για θαλάμους οδήγησης αποτελούν ήδη διαθέσιμη τεχνολογία η οποία παρέχει δυνατότητες βελτίωσης των αεροδυναμικών επιδόσεων των οχημάτων. Παρ' όλα αυτά, λόγω του σχεδιασμού τους, οι εν λόγω διατάξεις και ο εξοπλισμός ενδέχεται να προεξέχουν από το εξώτατο πρόσθιο, οπίσθιο ή πλευρικό άκρο των οχημάτων στα οποία έχουν τοποθετηθεί. Ως εκ τούτου, τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με τέτοιες διατάξεις και εξοπλισμό θα πρέπει να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις σχετικά με τις τυποποιημένες διαστάσεις.

(3) Η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ([3]) τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) και με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) ώστε να προβλεφθεί παρέκκλιση από τους περιορισμούς μήκους και βάρους προκειμένου να επιτραπεί η χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων με βελτιωμένα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά και μηχανοκίνητων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή μηδενικές εκπομπές, αντίστοιχα, στις διασυνοριακές μεταφορές.

([1]) ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 353 της 21.12.2012, σ. 31).

([3]) Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

([4]) Οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 115 της 6.5.2015, σ. 1).

([5]) Κανονισμός(ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

(4) Προκειμένου να εξασφαλιστεί συνοχή μεταξύ της νομοθεσίας για την έγκριση ΕΚ τύπου και των εναρμονισμένων κανόνων για οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Ένωση, είναι απαραίτητο να καθοριστούν απαιτήσεις έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης και για αεροδυναμικό εξοπλισμό ή διατάξεις, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αυτά παρέχουν οφέλη ως προς τις ενεργειακές επιδόσεις, καλύτερη ορατότητα για τους οδηγούς, ασφάλεια για τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και ασφάλεια και άνεση για τους οδηγούς.

(5) Οι αρμόδιες για την έγκριση αρχές δεν είναι σε θέση να πιστοποιούν το ότι ένας ορισμένος τύπος αεροδυναμικής διάταξης ή εξοπλισμού συμμορφώνεται με τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις ανεξάρτητα από κάποιο όχημα. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός θα πρέπει να λαμβάνουν έγκριση τύπου σε συνδυασμό με έναν ή περισσότερους καθορισμένους τύπους οχημάτων ή σε σχέση με γενικώς καθοριζόμενα οχήματα για τα οποία ορίζονται οι ακριβείς διαστάσεις και οι προδιαγραφές των υλικών στη θέση εγκατάστασης. Θα πρέπει, κατά συνέπεια, να λαμβάνουν έγκριση τύπου ως χωριστές τεχνικές μονάδες και θα πρέπει να καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις για την έγκρισή τους πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Οι επιμήκεις θάλαμοι οδήγησης θα πρέπει αντίστοιχα να υπόκεινται σε έγκριση τύπου οχήματος, όπως απαιτείται από την οδηγία 96/53/ΕΚ.

(6) Η συμμόρφωση με τα επικείμενα πρότυπα εκπομπών CO_2 από τα βαρέα οχήματα θα απαιτεί την εφαρμογή διάφορων τεχνολογιών για τη βελτίωση της ενεργειακής τους απόδοσης. Ένα από τα πιο αποδοτικά μέτρα βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης είναι η μείωση της οπισθέλκουσας των μηχανοκίνητων οχημάτων.

(7) Οι αεροδυναμικές διατάξεις με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος φορτηγών και των ρυμουλκουμένων τους και οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός των θαλάμων οδήγησης θα πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, το μέγιστο πλάτος των 2,60 μέτρων θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων-ψυγείων. Επιπλέον, οι αεροδυναμικές διατάξεις θα πρέπει να μπορούν να αντέχουν στη μετατόπιση του αέρα που δημιουργείται από τις επιχειρησιακές συνθήκες στις διατροπικές μεταφορές.

(8) Στα μηχανοκίνητα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ή με μηδενικές εκπομπές θα πρέπει να επιτρέπεται αυξημένο μέγιστο βάρος. Το πρόσθετο βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία εναλλακτικών καυσίμων ή μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να υποδεικνύεται με σαφήνεια στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα.

(9) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. <Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις για την έγκριση ΕΚ τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις τους, καθώς και ορισμένων χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.»·

2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 25 και 26 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«25) "μεταξόνιο": το ακόλουθο:

α) για τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης, η οριζόντια απόσταση μεταξύ του κέντρου του πρώτου και του τελευταίου άξονα·

β) για τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα, τα ημιρυμουλκούμενα και τα ρυμουλκούμενα με άκαμπτη ράβδο έλξης, η απόσταση μεταξύ του κατακόρυφου άξονα περιστροφής της ζεύξης και του κέντρου του τελευταίου άξονα·

26) "απόσταση μεταξύ αξόνων": η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών αξόνων· για τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα, τα ημιρυμουλκούμενα και τα ρυμουλκούμενα με άκαμπτη ράβδο έλξης, η πρώτη απόσταση μεταξύ αξόνων είναι η οριζόντια απόσταση μεταξύ του κατακόρυφου άξονα περιστροφής της εμπρόσθιας ζεύξης και του κέντρου του πρώτου άξονα·»

β) το σημείο 33 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«33) "οπίσθια εκφυγή": η απόσταση μεταξύ του αρχικού σημείου και του πραγματικού ακραίου σημείου όπου φθάνει το όπισθεν άκρο του οχήματος όταν εκτελεί ελιγμούς υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο τμήμα 8 του μέρους Β του παραρτήματος Ι ή στο τμήμα 7 του μέρους Γ του ίδιου παραρτήματος·»·

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 41:

«41) "αεροδυναμικές διατάξεις και εξοπλισμός": διατάξεις ή εξοπλισμός που έχουν σχεδιαστεί για να μειώσουν την αεροδυναμική οπισθέλκουσα των οδικών οχημάτων, με εξαίρεση τους επιμήκεις θαλάμους οδήγησης.»·

3) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 4α και 4β:

«Άρθρο4α

Έγκριση ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας για αεροδυναμικές διατάξεις και εξοπλισμό

1. Ο κατασκευαστής ή ο εκπρόσωπός του υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου την αίτηση έγκρισης ΕΚ τύπου αεροδυναμικής διάταξης ή εξοπλισμού ως χωριστής τεχνικής μονάδας.

Η αίτηση συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών που παρατίθεται στο μέρος Γ του παραρτήματος V.

2. Αν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η αρμόδια για την έγκριση αρχή χορηγεί έγκριση ΕΚ τύπου για χωριστή τεχνική μονάδα και εκδίδει αριθμό έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Τα κράτη μέλη δεν δίνουν τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο χωριστής τεχνικής μονάδας.

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2, η αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου, το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο μέρος Δ του παραρτήματος V.

Άρθρο 4β

Σήμα έγκρισης ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας

Κάθε χωριστή τεχνική μονάδα που συμμορφώνεται με τύπο για τον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό φέρει σήμα έγκρισης ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας σύμφωνα με το μέρος Ε του παραρτήματος V.»·

4) το παράρτημα Ι τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού·

5) το παράρτημα V τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Οκτωβρίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) στο μέρος Α, το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.»·

2) το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.»·

β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1.3.1. έως 1.3.1.3.:

«1.3.1. Πρόσθετες απαιτήσεις για τις αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στο προσάρτημα 1

1.3.1.1. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που δεν υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος στη θέση χρήσης δεν αυξάνουν τον συνολικό ωφέλιμο χώρο φορτίου. Κατασκευάζονται κατά τρόπο που να καθιστά δυνατή την ασφάλισή τους τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης. Αυτές οι διατάξεις και ο εξοπλισμός κατασκευάζονται περαιτέρω με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όταν το όχημα είναι ακίνητο, κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 1.1.2 κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 1.1.1 κατά περισσότερο από 200 mm, όπως επιτρέπεται μόνο από ύψος τουλάχιστον 1 050 mm από το έδαφος, ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον, πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα σημεία 1.3.1.1.1 και 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.3.1.1.2. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τη θέση της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού, και να τα ανασύρει ή αναδιπλώσει, ασκώντας διά χειρός δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN. Επιπλέον, αυτό μπορεί να γίνει και αυτόματα.

1.3.1.1.3. Οι συσκευές και ο εξοπλισμός δεν απαιτείται να είναι αναδιπλούμενα ή ανασυρόμενα εφόσον οι απαιτήσεις σχετικά με τις μέγιστες διαστάσεις τηρούνται πλήρως υπό όλες τις συνθήκες.

1.3.1.2. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος στη θέση χρήσης δεν αυξάνουν τον συνολικό ωφέλιμο χώρο φορτίου. Κατασκευάζονται με τρόπο που να καθιστά δυνατή την ασφάλισή τους τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης. Αυτές οι διατάξεις κατασκευάζονται περαιτέρω με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όταν το όχημα είναι ακίνητο, κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 1.1.2 κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 1.1.1 κατά περισσότερο από 200 mm, όπως επιτρέπεται μόνο από ύψος τουλάχιστον 1 050 mm από το έδαφος, ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον, πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα σημεία 1.3.1.2.1 έως 1.3.1.2.4.

1.3.1.2.1. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.3.1.2.2. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τη θέση της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού, και να τα ανασύρει ή αναδιπλώσει, ασκώντας διά χειρός δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN. Επιπλέον, αυτό μπορεί να γίνει και αυτόματα.

1.3.1.2.3. Κάθε κύριο κατακόρυφο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων και κύριο οριζόντιο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων των διατάξεων και του εξοπλισμού αντέχει, όταν βρίσκεται εγκατεστημένο στο όχημα και στη θέση χρήσης, κατακόρυφες και οριζόντιες δυνάμεις έλξης και ώσης 200 daN ±10 % που ασκούνται διαδοχικά με κατεύθυνση προς τα πάνω, κάτω, αριστερά και δεξιά, και επίσης στατικά στο γεωμετρικό κέντρο της σχετικής κάθετης προβάλλουσας επιφάνειας, με μέγιστη πίεση 2,0 MPa. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός μπορούν να παραμορφώνονται, χωρίς όμως να απασφαλίζεται το σύστημα ρύθμισης και ασφάλισης εξαιτίας των ασκούμενων δυνάμεων. Η παραμόρφωση περιορίζεται ώστε να διασφαλιστεί ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος κατά τη διάρκεια της δοκιμής και μετά από αυτή.

1.3.1.2.4. Κάθε κύριο κατακόρυφο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων και κύριο οριζόντιο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων των διατάξεων και του εξοπλισμού αντέχει επίσης, στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, οριζόντια δύναμη έλξης 200 daN ±10 % που ασκείται στη διαμήκη κατεύθυνση προς τα πίσω και επίσης στατικά στο γεωμετρικό κέντρο της σχετικής κάθετης προβάλλουσας επιφάνειας, με μέγιστη πίεση 2,0 MPa. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός μπορούν να παραμορφώνονται, χωρίς όμως να απασφαλίζεται το σύστημα ρύθμισης και ασφάλισης εξαιτίας των ασκούμενων δυνάμεων. Η παραμόρφωση περιορίζεται ώστε να διασφαλιστεί ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 200 mm.

1.3.1.3. Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρχή έγκρισης τύπου, ότι οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός, τοποθετημένα τόσο στη θέση χρήσης όσο και στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, δεν επηρεάζουν σημαντικά την ψύξη και τον αερισμό του συστήματος μετάδοσης ισχύος, του συστήματος εξάτμισης και του θαλάμου των επιβατών. Όταν οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται τόσο στη θέση χρήσης όσο και στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, πληρούνται πλήρως όλες οι άλλες ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα του οχήματος.

Κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με την προστασία έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό μπορούν να μετρηθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις και ο εξοπλισμός, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά έχουν μήκος μεγαλύτερο των 200 mm, βρίσκονται σε κατάσταση χρήσης και τα βασικά τμήματα των στοιχείων που είναι τοποθετημένα σε ύψος ≤ 2,0 m πάνω από το έδαφος, σύμφωνα με μέτρηση σε όχημα χωρίς φορτίο, είναι κατασκευασμένα από υλικό με σκληρότητα < 60 Shore (A). Οι στενές νευρώσεις, οι σωληνώσεις και το μεταλλικό σύρμα που σχηματίζουν ένα πλαίσιο ή υπόστρωμα στήριξης βασικών τμημάτων των στοιχείων δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό της σκληρότητας. Παρ' όλα αυτά, προκειμένου να εξαλειφθεί ο κίνδυνος τραυματισμών και διάτρησης άλλων οχημάτων σε περίπτωση σύγκρουσης, κανένα άκρο αυτών των νευρώσεων, των σωληνώσεων και του μεταλλικού σύρματος δεν κατευθύνεται προς τα πίσω, με τη διάταξη και τον εξοπλισμό είτε σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης είτε σε θέση χρήσης.

Εναλλακτικά της παρέκκλισης που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό μπορούν να μετρηθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά έχουν μήκος μεγαλύτερο των 200 mm, βρίσκονται σε κατάσταση χρήσης και συμμορφώνονται με τις διατάξεις δοκιμής που προβλέπονται στο προσάρτημα 4.

Ωστόσο, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος μετρώνται με τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης ή λαμβάνουν υπόψη το προκύπτον μήκος προβολής σύμφωνα με το σημείο 1.6.1 του προσαρτήματος 4, εάν το μήκος αυτό υπερβαίνει το μήκος στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης.»·

γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 2.1.3, 2.1.3.1 και 2.1.3.2:

«2.1.3. Στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή με μηδενικές εκπομπές:

2.1.3.1. Το πρόσθετο βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία εναλλακτικού καυσίμου ή μηδενικών εκπομπών, σύμφωνα με τα σημεία 2.3 και 2.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, ορίζεται βάσει της τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής. Η ορθότητα των πληροφοριών που δηλώνονται επαληθεύεται από την τεχνική υπηρεσία, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρχή έγκρισης τύπου.

2.1.3.2. Ο κατασκευαστής αναγράφει το παρακάτω πρόσθετο σύμβολο, καθώς επίσης και την τιμή του πρόσθετου βάρους από κάτω ή παραπλεύρως των υποχρεωτικών επιγραφών στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα, στο εξωτερικό ενός εμφανώς σχηματισμένου ορθογωνίου το οποίο περιλαμβάνει μόνο τις υποχρεωτικές πληροφορίες.

"96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG"

Το ύψος των χαρακτήρων του συμβόλου και της αναφερόμενης τιμής δεν είναι μικρότερο των 4 mm.

Επιπλέον, μέχρι να προστεθεί ειδική εγγραφή στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, η τιμή του πρόσθετου βάρους δηλώνεται στο πεδίο "Παρατηρήσεις" του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για να είναι δυνατή η συμπερίληψη του στοιχείου αυτού στα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος που βρίσκονται μέσα στο όχημα.»·

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.2.5.1.:

«2.2.5.1 Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος με τουλάχιστον 4 άξονες κλάσης I και δύο διευθυντήριους άξονες, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο στον εμπρόσθιο διευθυντήριο άξονα ή άξονες δεν είναι σε καμία περίπτωση μικρότερη του 15 % της τεχνικώς αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος "M".»·

ε) στο σημείο 6.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου δεν ισχύουν για τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα όταν αυτά κινούνται αποκλειστικά με ηλεκτρική ισχύ.»·

στ) το σημείο 6.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2. Η ισχύς του κινητήρα μετράται σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 85 της ΟΕΕ/ΗΕ (*).

_____

(*) ΕΕ L 326 της 24.11.2006, σ. 55.»·

ζ) στο σημείο 7.1.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Αν το όχημα είναι εξοπλισμένο με τις αεροδυναμικές διατάξεις ή τον εξοπλισμό που αναφέρονται στα σημεία 1.3.1.1 και 1.3.1.2, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε αναπτυγμένη θέση χρήσης.»·

η) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 7.4:

«7.4. Με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας και της αρχής έγκρισης τύπου, οι απαιτήσεις για την ικανότητα ελιγμών μπορούν να αποδειχθούν με προσομοίωση σε υπολογιστή σύμφωνα με το παράρτημα XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η τεχνική υπηρεσία ή η αρχή έγκρισης τύπου μπορούν να ζητήσουν να πραγματοποιηθεί πραγματική δοκιμή σε φυσική κλίμακα.»·

θ) στο σημείο 8.1.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Αν το όχημα είναι εξοπλισμένο με τις αεροδυναμικές διατάξεις ή τον εξοπλισμό που αναφέρονται στα σημεία 1.3.1.1 και 1.3.1.2, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε αναπτυγμένη θέση χρήσης.»·

ι) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 8.3:

«8.3. Με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας και της αρχής έγκρισης τύπου, οι απαιτήσεις για τη μέγιστη οπίσθια εκφυγή μπορούν να αποδειχθούν με προσομοίωση σε υπολογιστή σύμφωνα με το παράρτημα XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η τεχνική υπηρεσία ή η αρχή έγκρισης τύπου μπορούν να ζητήσουν να πραγματοποιηθεί πραγματική δοκιμή σε φυσική κλίμακα.»·

3) το μέρος Γ τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1.1.2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) 2,60 m για οχήματα με αμάξωμα με μονωμένα τοιχώματα πάχους τουλάχιστον 45 mm, με κωδικό αμαξώματος 04 ή 05 του προσαρτήματος 2 του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ»·

β) το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.»·

γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1.3.1 έως 1.4.2:

«1.3.1. Πρόσθετες απαιτήσεις για τις αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στο προσάρτημα 1

1.3.1.1. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που δεν υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος στη θέση χρήσης δεν αυξάνουν το ωφέλιμο μήκος της επιφάνειας φόρτωσης. Κατασκευάζονται με τρόπο που να καθιστά δυνατή την ασφάλισή τους τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης. Αυτές οι διατάξεις και ο εξοπλισμός κατασκευάζονται περαιτέρω με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όταν το όχημα είναι ακίνητο, κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους του οχήματος κατά περισσότερο από 200 mm, όπως επιτρέπεται μόνο από ύψος τουλάχιστον 1 050 mm από το έδαφος, ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον, πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα σημεία 1.3.1.1.1 και 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.3.1.1.2. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τη θέση της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού, και να τα ανασύρει ή αναδιπλώσει, ασκώντας διά χειρός δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN. Επιπλέον, αυτό μπορεί να γίνει και αυτόματα.

1.3.1.1.3. Οι συσκευές και ο εξοπλισμός δεν απαιτείται να είναι αναδιπλούμενα ή ανασυρόμενα εφόσον οι απαιτήσεις σχετικά με τις μέγιστες διαστάσεις τηρούνται πλήρως υπό όλες τις συνθήκες.

1.3.1.2. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος στη θέση χρήσης δεν αυξάνουν το ωφέλιμο μήκος της επιφάνειας φόρτωσης. Κατασκευάζονται με τρόπο που να καθιστά δυνατή την ασφάλισή τους τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης. Αυτές οι διατάξεις κατασκευάζονται περαιτέρω με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όταν το όχημα είναι ακίνητο, κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους του οχήματος κατά περισσότερο από 200 mm, όπως επιτρέπεται μόνο από ύψος τουλάχιστον 1 050 mm από το έδαφος, ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον, πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα ακόλουθα σημεία 1.3.1.2.1 έως 1.3.1.2.4.

1.3.1.2.1. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.3.1.2.2. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τη θέση της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού, και να τα ανασύρει ή αναδιπλώσει, ασκώντας διά χειρός δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN. Επιπλέον, αυτό μπορεί να γίνει και αυτόματα.

1.3.1.2.3. Κάθε κύριο κατακόρυφο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων και κύριο οριζόντιο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων των διατάξεων και του εξοπλισμού αντέχει, όταν βρίσκεται εγκατεστημένο στο όχημα και στη θέση χρήσης, κατακόρυφες και οριζόντιες δυνάμεις έλξης και ώσης 200 daN ± 10 % που ασκούνται διαδοχικά με κατεύθυνση προς τα πάνω, κάτω, αριστερά και δεξιά, και επίσης στατικά στο γεωμετρικό κέντρο της σχετικής κάθετης προβάλλουσας επιφάνειας, με μέγιστη πίεση 2,0 MPa. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός μπορούν να παραμορφώνονται, χωρίς όμως να απασφαλίζεται το σύστημα ρύθμισης και ασφάλισης εξαιτίας των ασκούμενων δυνάμεων. Η παραμόρφωση περιορίζεται ώστε να διασφαλιστεί ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος κατά τη διάρκεια της δοκιμής και μετά από αυτή.

1.3.1.2.4. Κάθε κύριο κατακόρυφο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων και κύριο οριζόντιο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων των διατάξεων και του εξοπλισμού αντέχει επίσης, στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, οριζόντια δύναμη έλξης 200 daN ±10% που ασκείται στη διαμήκη κατεύθυνση προς τα πίσω και επίσης στατικά στο γεωμετρικό κέντρο της σχετικής κάθετης προβάλλουσας επιφάνειας, με μέγιστη πίεση 2,0 MPa. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός μπορούν να παραμορφώνονται, χωρίς όμως να απασφαλίζεται το σύστημα ρύθμισης και ασφάλισης εξαιτίας των ασκούμενων δυνάμεων. Η παραμόρφωση περιορίζεται ώστε να διασφαλιστεί ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 200 mm.

1.3.1.3. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός των θαλάμων οδήγησης, τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης, κατά περίπτωση, κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα ακόλουθα σημεία 1.3.1.3.1 έως 1.3.1.3.4.

1.3.1.3.1. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός για θαλάμους οδήγησης διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.3.1.3.2. Όταν βρίσκονται εγκατεστημένα σε όχημα τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης, κατά περίπτωση, κανένα μέρος της διάταξης και του εξοπλισμού δεν βρίσκεται πάνω από το χαμηλότερο άκρο του αλεξηνέμου, εκτός αν δεν είναι άμεσα ορατό από τον οδηγό λόγω του πίνακα οργάνων ή άλλων βασικών εσωτερικών εξαρτημάτων.

1.3.1.3.3. Η διάταξη και ο εξοπλισμός καλύπτονται με υλικό που απορροφά ενέργεια. Εναλλακτικά, η διάταξη και ο εξοπλισμός αποτελούνται από υλικό με σκληρότητα < 60 Shore (A) σύμφωνα με το σημείο 1.3.1.4.

1.3.1.3.4. Η διάταξη και ο εξοπλισμός δεν κατασκευάζονται από υλικό που κινδυνεύει να σπάσει σε αιχμηρά θραύσματα ή πριονωτές ακμές.

1.3.1.4. Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρχή έγκρισης τύπου, ότι οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στα σημεία 1.3.1.1, 1.3.1.2 και 1.3.1.3, τοποθετημένα τόσο σε θέση χρήσης όσο και σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, δεν επηρεάζουν το εμπρόσθιο οπτικό πεδίο του οδηγού και τις λειτουργίες υαλοκαθαρισμού, και δεν επηρεάζουν επίσης σημαντικά την ψύξη και τον αερισμό του συστήματος μετάδοσης ισχύος, του συστήματος εξάτμισης, του συστήματος πέδησης, του θαλάμου των επιβατών και της επιφάνειας φόρτωσης. Όταν οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται τόσο στη θέση χρήσης όσο και στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης πληρούνται πλήρως όλες οι άλλες ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα του οχήματος.

Κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με την πρόσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης, η οριζόντια απόσταση μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου μέρους του οχήματος, με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό, και της διάταξης πρόσθιας προστασίας έναντι ενσφήνωσης, καθώς και η οριζόντια απόσταση του πίσω άκρου της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του οπίσθιου άκρου του οχήματος, με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό, μπορούν να μετρηθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις και ο εξοπλισμός, υπό την προϋπόθεση ότι στο πίσω μέρος αυτά έχουν μήκος μεγαλύτερο των 200 mm και βρίσκονται σε κατάσταση χρήσης και ότι, τόσο στο εμπρός όσο και στο πίσω μέρος, τα βασικά τμήματα των στοιχείων που είναι τοποθετημένα σε ύψος ≤ 2,0 m πάνω από το έδαφος στο πρόσθιο και στο οπίσθιο μέρος, σύμφωνα με μέτρηση σε όχημα χωρίς φορτίο, είναι κατασκευασμένα από υλικό με σκληρότητα < 60 Shore (A). Οι στενές νευρώσεις, οι σωληνώσεις και το μεταλλικό σύρμα που σχηματίζουν ένα πλαίσιο ή υπόστρωμα στήριξης βασικών τμημάτων των στοιχείων δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό της σκληρότητας. Παρ' όλα αυτά, προκειμένου να εξαλειφθεί ο κίνδυνος τραυματισμών και διάτρησης άλλων οχημάτων σε περίπτωση σύγκρουσης, κανένα άκρο αυτών των νευρώσεων, των σωληνώσεων και του μεταλλικού σύρματος δεν κατευθύνεται προς τα εμπρός στο μπροστινό μέρος και προς τα πίσω στο πίσω μέρος του οχήματος, με τη διάταξη και τον εξοπλισμό τόσο σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και σε θέση χρήσης.

Εναλλακτικά της παρέκκλισης που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο σχετικά με τη διάταξη προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό μπορούν να μετρηθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά έχουν μήκος μεγαλύτερο των 200 mm, βρίσκονται σε κατάσταση χρήσης και συμμορφώνονται με τις διατάξεις δοκιμής που προβλέπονται στο προσάρτημα 4.

Ωστόσο, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος μετρώνται με τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης ή λαμβάνουν υπόψη το προκύπτον μήκος προβολής σύμφωνα με το σημείο 1.6.1 του προσαρτήματος 4, εάν το μήκος αυτό υπερβαίνει το μήκος στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης.

1.4. Επιμήκεις θάλαμοι οδήγησης

1.4.1. Όταν η θέση της μετόπης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξωτερικών προεξοχών π.χ. του πλαισίου, του προφυλακτήρα, των τροχών και των προστατευτικών των τροχών, συμμορφώνεται πλήρως με τις παραμέτρους του τρισδιάστατου κελύφους όπως προβλέπεται στο προσάρτημα 5 και το μήκος της επιφάνειας φόρτωσης δεν υπερβαίνει τα 10,5 m, το όχημα επιτρέπεται να υπερβεί το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος που προβλέπεται στο σημείο 1.1.1.

1.4.2. Στην περίπτωση που αναφέρεται στο σημείο 1.4.1, ο κατασκευαστής αναγράφει το παρακάτω πρόσθετο σύμβολο από κάτω ή παραπλεύρως των υποχρεωτικών επιγραφών στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα, στο εξωτερικό ενός εμφανώς σχηματισμένου ορθογωνίου το οποίο περιλαμβάνει μόνο τις υποχρεωτικές πληροφορίες.

"96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT"

Το ύψος των χαρακτήρων του συμβόλου δεν είναι μικρότερο των 4 mm. Η ένδειξη «96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT» προστίθεται επίσης στο πεδίο «Παρατηρήσεις» του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για να είναι δυνατή η συμπερίληψη του στοιχείου αυτού στα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος που βρίσκονται μέσα στο όχημα.»·

δ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 2.1.4, 2.1.4.1 και 2.1.4.2:

«2.1.4. Στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή με μηδενικές εκπομπές:

2.1.4.1. Το πρόσθετο βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία εναλλακτικού καυσίμου ή μηδενικών εκπομπών, σύμφωνα με το σημείο 2.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, ορίζεται βάσει της τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής. Η ορθότητα των πληροφοριών που δηλώνονται επαληθεύεται από την τεχνική υπηρεσία, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρχή έγκρισης τύπου.

2.1.4.2. Ο κατασκευαστής αναγράφει το παρακάτω πρόσθετο σύμβολο, καθώς επίσης και την τιμή του πρόσθετου βάρους από κάτω ή παραπλεύρως των υποχρεωτικών επιγραφών στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα, στο εξωτερικό ενός εμφανώς σχηματισμένου ορθογωνίου το οποίο περιλαμβάνει μόνο τις υποχρεωτικές πληροφορίες.

"96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG"

Το ύψος των χαρακτήρων του συμβόλου και της αναφερόμενης τιμής δεν είναι μικρότερο των 4 mm.

Επιπλέον, μέχρι να προστεθεί ειδική εγγραφή στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, η τιμή του πρόσθετου βάρους δηλώνεται στο πεδίο «Παρατηρήσεις» του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για να είναι δυνατή η συμπερίληψη του στοιχείου αυτού στα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος που βρίσκονται μέσα στο όχημα.»·

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 5.1.2.:

«5.1.2. Οι απαιτήσεις των σημείων 5.1 και 5.1.1 δεν ισχύουν για τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα όταν αυτά κινούνται αποκλειστικά με ηλεκτρική ισχύ.»·

στ) το σημείο 5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.2. Η ισχύς του κινητήρα μετράται σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 85 της ΟΕΕ/ΗΕ.»·

ζ) στο σημείο 6.1.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Αν το όχημα είναι εξοπλισμένο με τις αεροδυναμικές διατάξεις ή τον εξοπλισμό που αναφέρονται στα σημεία 1.3.1.1, 1.3.1.2 και 1.3.1.3, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε αναπτυγμένη θέση χρήσης ή σε σταθερή θέση χρήσης, κατά περίπτωση, για τις διατάξεις και τον εξοπλισμό που καλύπτει το σημείο 1.3.1.3.»·

η) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 6.4:

«6.4 Με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας και της αρχής έγκρισης τύπου, οι απαιτήσεις για την ικανότητα ελιγμών μπορούν να αποδειχθούν με προσομοίωση σε υπολογιστή σύμφωνα με το παράρτημα XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η τεχνική υπηρεσία ή η αρχή έγκρισης τύπου μπορούν να ζητήσουν να πραγματοποιηθεί πραγματική δοκιμή σε φυσική κλίμακα.»·

θ) στο σημείο 7.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Αν το όχημα είναι εξοπλισμένο με τις αεροδυναμικές διατάξεις ή τον εξοπλισμό που αναφέρονται στα σημεία 1.3.1.1, 1.3.1.2 και 1.3.1.3, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε αναπτυγμένη θέση χρήσης.»·

ι) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7.3:

«7.3. Με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας και της αρχής έγκρισης τύπου, οι απαιτήσεις για τη μέγιστη οπίσθια εκφυγή μπορούν να αποδειχθούν με προσομοίωση σε υπολογιστή σύμφωνα με το παράρτημα XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η τεχνική υπηρεσία ή η αρχή έγκρισης τύπου μπορούν να ζητήσουν να πραγματοποιηθεί πραγματική δοκιμή σε φυσική κλίμακα.»·

4) το μέρος Δ τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1.1.2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) 2,60 m για οχήματα με αμάξωμα με μονωμένα τοιχώματα πάχους τουλάχιστον 45 mm, με κωδικό αμαξώματος 04 ή 05 του προσαρτήματος 2 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.»·

β) το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.4. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.»·

γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1.4.1 έως 1.4.1.3:

«1.4.1. Πρόσθετες απαιτήσεις για τις αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στο προσάρτημα 1

1.4.1.1. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που δεν υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος στη θέση χρήσης δεν αυξάνουν το ωφέλιμο μήκος της επιφάνειας φόρτωσης. Κατασκευάζονται με τρόπο που να καθιστά δυνατή την ασφάλισή τους τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης. Αυτές οι διατάξεις και ο εξοπλισμός κατασκευάζονται περαιτέρω με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όταν το όχημα είναι ακίνητο, κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους του οχήματος κατά περισσότερο από 200 mm, όπως επιτρέπεται μόνο από ύψος τουλάχιστον 1 050 mm από το έδαφος, ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον, πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα σημεία 1.4.1.1.1 έως 1.4.1.1.3.

1.4.1.1.1. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.4.1.1.2. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τη θέση της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού, και να τα ανασύρει και να τα αναδιπλώσει, ασκώντας διά χειρός δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN. Επιπλέον, αυτό μπορεί να γίνει και αυτόματα.

1.4.1.1.3. Οι συσκευές και ο εξοπλισμός δεν απαιτείται να είναι αναδιπλούμενα ή ανασυρόμενα εφόσον οι απαιτήσεις σχετικά με τις μέγιστες διαστάσεις τηρούνται πλήρως υπό όλες τις συνθήκες.

1.4.1.2. Οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός που υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος στη θέση χρήσης δεν αυξάνουν το ωφέλιμο μήκος της επιφάνειας φόρτωσης. Κατασκευάζονται με τρόπο που να καθιστά δυνατή την ασφάλισή τους τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης. Αυτές οι διατάξεις κατασκευάζονται περαιτέρω με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όταν το όχημα είναι ακίνητο, κατά τρόπο ώστε να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους του οχήματος κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και να μη σημειώνεται υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους του οχήματος κατά περισσότερο από 200 mm, όπως επιτρέπεται μόνο από ύψος τουλάχιστον 1 050 mm από το έδαφος, ώστε να μην επηρεάζεται η δυνατότητα χρήσης του οχήματος για διατροπικές μεταφορές. Επιπλέον, πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα σημεία 1.4.1.2.1 έως 1.4.1.2.4.

1.4.1.2.1. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

1.4.1.2.2. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τη θέση της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού, και να τα ανασύρει ή αναδιπλώσει, ασκώντας διά χειρός δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN. Επιπλέον, αυτό μπορεί να γίνει και αυτόματα.

1.4.1.2.3. Κάθε κύριο κατακόρυφο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων και κύριο οριζόντιο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων των διατάξεων και του εξοπλισμού αντέχει, όταν βρίσκεται εγκατεστημένο στο όχημα και στη θέση χρήσης, κατακόρυφες και οριζόντιες δυνάμεις έλξης και ώσης 200 daN ± 10 % που ασκούνται διαδοχικά με κατεύθυνση προς τα πάνω, κάτω, αριστερά και δεξιά, και επίσης στατικά στο γεωμετρικό κέντρο της σχετικής κάθετης προβάλλουσας επιφάνειας, με μέγιστη πίεση 2,0 MPa. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός μπορούν να παραμορφώνονται, χωρίς όμως να απασφαλίζεται το σύστημα ρύθμισης και ασφάλισης εξαιτίας των ασκούμενων δυνάμεων. Η παραμόρφωση περιορίζεται ώστε να διασφαλιστεί ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος κατά τη διάρκεια της δοκιμής και μετά από αυτή.

1.4.1.2.4. Κάθε κύριο κατακόρυφο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων και κύριο οριζόντιο στοιχείο ή συνδυασμός στοιχείων των διατάξεων και του εξοπλισμού αντέχει επίσης, στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, οριζόντια δύναμη έλξης 200 daN ± 10 % που ασκείται στη διαμήκη κατεύθυνση προς τα πίσω και επίσης στατικά στο γεωμετρικό κέντρο της σχετικής κάθετης προβάλλουσας επιφάνειας, με μέγιστη πίεση 2,0 MPa. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός μπορούν να παραμορφώνονται, χωρίς όμως να απασφαλίζεται το σύστημα ρύθμισης και ασφάλισης εξαιτίας των ασκούμενων δυνάμεων. Η παραμόρφωση περιορίζεται ώστε να διασφαλιστεί ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 25 mm σε κάθε πλευρά του οχήματος και το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος του οχήματος δεν υπερβαίνεται κατά περισσότερο από 200 mm.

1.4.1.3. Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρχή έγκρισης τύπου, ότι οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός, τοποθετημένα τόσο στη θέση χρήσης όσο και σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης, δεν φράζουν τελείως τον αερισμό της επιφάνειας φόρτωσης. Όταν οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται τόσο στη θέση χρήσης όσο και στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης πληρούνται πλήρως όλες οι άλλες ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα του οχήματος.

Κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με την προστασία έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό μπορούν να μετρηθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις και ο εξοπλισμός, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά έχουν μήκος μεγαλύτερο των 200 mm, βρίσκονται σε κατάσταση χρήσης και τα βασικά τμήματα των στοιχείων που είναι τοποθετημένα σε ύψος ≤ 2,0 m πάνω από το έδαφος, σύμφωνα με μέτρηση σε όχημα χωρίς φορτίο, είναι κατασκευασμένα από υλικό με σκληρότητα < 60 Shore (A). Οι στενές νευρώσεις, οι σωληνώσεις και το μεταλλικό σύρμα που σχηματίζουν ένα πλαίσιο ή υπόστρωμα στήριξης βασικών τμημάτων των στοιχείων δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό της σκληρότητας. Παρ' όλα αυτά, προκειμένου να εξαλειφθεί ο κίνδυνος τραυματισμών και διάτρησης άλλων οχημάτων σε περίπτωση σύγκρουσης, κανένα άκρο αυτών των νευρώσεων, των σωληνώσεων και του μεταλλικού σύρματος δεν κατευθύνεται προς τα πίσω στο πίσω μέρος του οχήματος, με τη διάταξη και τον εξοπλισμό είτε σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης είτε σε θέση χρήσης.

Εναλλακτικά της παρέκκλισης που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος με τοποθετημένες τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό μπορούν να μετρηθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά έχουν μήκος μεγαλύτερο των 200 mm, βρίσκονται σε κατάσταση χρήσης και συμμορφώνονται με τις διατάξεις δοκιμής που προβλέπονται στο προσάρτημα 4.

Ωστόσο, οι οριζόντιες αποστάσεις μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν και του πίσω άκρου του οχήματος μετρώνται με τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό σε θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης ή λαμβάνουν υπόψη το προκύπτον μήκος προβολής σύμφωνα με το σημείο 1.6.1 του προσαρτήματος 4, εάν το μήκος αυτό υπερβαίνει το μήκος στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης.»·

δ) το σημείο 2.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1. Το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας στο εμπρόσθιο σημείο ζεύξης συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα σε μονούς άξονες και/ή ομάδα ή ομάδες αξόνων συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο οπίσθιο σημείο ζεύξης δεν είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος.

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

ε) στο σημείο 3.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Αν το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο είναι εξοπλισμένο με τις αεροδυναμικές διατάξεις ή τον εξοπλισμό που αναφέρονται στα σημεία 1.4.1.1 ή 1.4.1.2, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε ανεπτυγμένη θέση χρήσης.»·

στ) το σημείο 3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2. Ένα ημιρυμουλκούμενο που δεν είναι εξοπλισμένο με τις αεροδυναμικές διατάξεις ή τον εξοπλισμό που αναφέρονται στα σημεία 1.4.1.1 ή 1.4.1.2 θεωρείται ότι συμμορφώνεται με την απαίτηση που προβλέπεται στο σημείο 3.1 αν το μεταξόνιο αναφοράς του "RWB" πληροί την παρακάτω απαίτηση:

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

όπου:

"*RWB*" η απόσταση του άξονα περιστροφής του πείρου ζεύξης από τη γεωμετρική διάμεσο των μη διευθυντήριων αξόνων.

"*W*" το πλάτος του ημιρυμουλκούμενου»·

5) Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη των πρόσθετων περιορισμών που προβλέπουν οι παρακάτω πίνακες, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στους πίνακες I, II και III δεν απαιτείται να ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό και τον υπολογισμό των απώτατων διαστάσεων όταν πληρούνται οι παρακάτω απαιτήσεις:

α) όταν οι διατάξεις είναι τοποθετημένες στο εμπρόσθιο μέρος, με εξαίρεση τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό των θαλάμων οδήγησης, δεν προεξέχουν συνολικά κατά περισσότερο από 250 mm·

β) οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που προστίθενται κατά μήκος του οχήματος, με εξαίρεση τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό, δεν προεξέχουν συνολικά κατά περισσότερο από 750 mm·

γ) οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που προστίθενται κατά πλάτος του οχήματος δεν προεξέχουν συνολικά κατά περισσότερο από 100 mm.

2. Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α), β) και γ) του σημείου 1 δεν ισχύουν για τις συσκευές έμμεσης όρασης.»·

β) ο πίνακας I τροποποιείται ως εξής:

i) η καταχώριση με αριθμό 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.	Μηχανικές ζεύξεις	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-»

ii) η καταχώριση με αριθμό 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«18.	Αεροδυναμικές διατάξεις και εξοπλισμός	-	X	X	-	X	X	-	-	X	X»

iii) προστίθεται η παρακάτω καταχώριση με αριθμό 19:

«19.	Κεραίες που χρησιμοποιούνται για επικοινωνία μεταξύ οχημάτων ή για επικοινωνία μεταξύ οχημάτων και υποδομών	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»

γ) ο πίνακας ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

i) η καταχώριση με αριθμό 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11.	Αεροδυναμικές διατάξεις και εξοπλισμός Το πλάτος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του κλιματιζόμενου αμαξώματος με μονωμένα τοιχώματα, δεν υπερβαίνει τα 2 600 mm συμπεριλαμβανομένων των μετρηθεισών προεξοχών, με τις διατάξεις και τον εξοπλισμό να έχουν στερεωθεί τόσο στη θέση ανάσυρσης ή αναδίπλωσης όσο και στη θέση χρήσης.	-	X	X	-	X	X	-	-	X	X»

ii) προστίθεται η παρακάτω καταχώριση με αριθμό 18:

«18.	Κεραίες που χρησιμοποιούνται για επικοινωνία μεταξύ οχημάτων ή για επικοινωνία μεταξύ οχημάτων και υποδομών	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»

iii) προστίθεται η παρακάτω καταχώριση με αριθμό 19:

«19.	Εύκαμπτοι σωλήνες συστημάτων παρακολούθησης πίεσης ελαστικών υπό την προϋπόθεση ότι δεν προεξέχουν κατά περισσότερο από 70 mm σε κάθε πλευρά από το απώτατο πλάτος του οχήματος						X			X	X»

δ) ο πίνακας ΙΙΙ αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ

Ύψος οχήματος

		M_1	**M_2**	**M_3**	**N_1**	**N_2**	**N_3**	**O_1**	**O_2**	**O_3**	**O_4**
1.	Κεραίες που χρησιμοποιούνται για ραδιόφωνο, πλοήγηση, επικοινωνία μεταξύ οχημάτων ή επικοινωνία μεταξύ οχημάτων και υποδομών	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.	Ανυψωμένοι παντογράφοι ή βραχίονες τύπου τρόλεϊ	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-»

6) προστίθενται τα ακόλουθα προσαρτήματα 4 και 5:

«Προσάρτημα 4

Δοκιμή σύγκρουσης αεροδυναμικής διάταξης και εξοπλισμού

1. Συνθήκες δοκιμής για αεροδυναμικές διατάξεις και εξοπλισμό

1.1. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, η δοκιμή διεξάγεται σε ένα από τα παρακάτω:

1.1.1. σε όχημα του τύπου εκείνου για τον οποίο προορίζεται η αεροδυναμική διάταξη και ο εξοπλισμός·

1.1.2. σε μέρος του αμαξώματος ενός οχήματος του τύπου για τον οποίο προορίζεται η αεροδυναμική διάταξη και ο εξοπλισμός· το μέρος αυτό είναι αντιπροσωπευτικό του εν λόγω τύπου ή τύπων οχήματος·

1.1.3. σε άκαμπτο τοίχωμα.

1.2. Όταν η δοκιμή διεξάγεται όπως αναφέρεται στα σημεία 1.1.2 και 1.1.3, τα μέρη που χρησιμοποιούνται για να συνδέσουν τις αεροδυναμικές διατάξεις και τον εξοπλισμό σε μέρος του αμαξώματος του οχήματος ή σε άκαμπτο τοίχωμα είναι ισοδύναμα με αυτά που χρησιμοποιούνται για να στερεωθούν οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός όταν εγκαθίστανται στο όχημα. Κάθε διάταξη συνοδεύεται από οδηγίες εγκατάστασης και χρήσης που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για ορθή εγκατάσταση από κάθε αρμόδιο άτομο.

1.3. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, η διαδικασία δοκιμής που περιγράφεται στο σημείο 1.5 μπορεί να διεξαχθεί με προσομοίωση σε υπολογιστή σύμφωνα με το παράρτημα XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Το μαθηματικό μοντέλο επικυρώνεται μόνο αν είναι συγκρίσιμο με τις συνθήκες της πραγματικής δοκιμής. Για τον σκοπό αυτό πρέπει να διενεργείται πραγματική δοκιμή για τη σύγκριση των αποτελεσμάτων που ελήφθησαν μέσω του μαθηματικού μοντέλου με τα αποτελέσματα πραγματικής δοκιμής. Η συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων των δοκιμών τεκμηριώνεται. Ο κατασκευαστής συντάσσει έκθεση επικύρωσης.

Οποιαδήποτε αλλαγή στο μαθηματικό μοντέλο ή το λογισμικό που είναι πιθανό να καταστήσει άκυρη την έκθεση επικύρωσης απαιτεί νέα επικύρωση σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο.

1.4. Συνθήκες για τη διεξαγωγή δοκιμών ή προσομοιώσεων

1.4.1. Το όχημα βρίσκεται σε στάση επί οριζόντιας, επίπεδης, σταθερής και λείας επιφάνειας.

1.4.2. Οι πρόσθιοι τροχοί είναι στραμμένοι ευθεία προς τα εμπρός.

1.4.3. Η πίεση αέρα στα ελαστικά επίσωτρα είναι η συνιστώμενη από τον κατασκευαστή του οχήματος.

1.4.4. Το όχημα είναι άφορτο.

1.4.5. Το όχημα μπορεί να συγκρατείται με οποιονδήποτε τρόπο, αν είναι απαραίτητο για να επιτευχθεί η δύναμη δοκιμής που απαιτείται στο σημείο 1.5.1.2. Η μέθοδος αυτή ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

1.4.6. Οχήματα εξοπλισμένα με υδροπνευματική, υδραυλική ή πνευματική ανάρτηση ή διάταξη αυτόματης οριζοντίωσης αναλόγως του φορτίου δοκιμάζονται με την ανάρτηση ή τη διάταξη στην κανονική κατάσταση λειτουργίας που καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

1.5. Διαδικασία δοκιμής

1.5.1. Οι δοκιμές διεξάγονται για να βεβαιώσουν ότι η αεροδυναμική διάταξη και ο εξοπλισμός παρουσιάζουν συγκεκριμένο βαθμό παραμόρφωσης υπό δυνάμεις που ασκούνται παράλληλα με τον διαμήκη άξονα του οχήματος όπως αναφέρεται στο σημείο 1.6.1. Εναλλακτικά, η διάταξη μπορεί να ανασύρεται ή να αναδιπλώνεται υπό την επίδραση της δύναμης. Για τον σκοπό της δοκιμής σύγκρουσης, κατάλληλες κυλινδρικές ράβδοι ελέγχου επαληθεύουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.6.2. Η διάταξη που χρησιμοποιείται για να κατανείμει τη δύναμη δοκιμής πάνω στην αναφερόμενη επίπεδη επιφάνεια συνδέεται με τη διάταξη ενεργοποίησης της δύναμης με στρεπτό σύνδεσμο. Όταν δεν υπάρχει γεωμετρική συμβατότητα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί προσαρμογέας στη θέση της διάταξης με επίπεδη επιφάνεια.

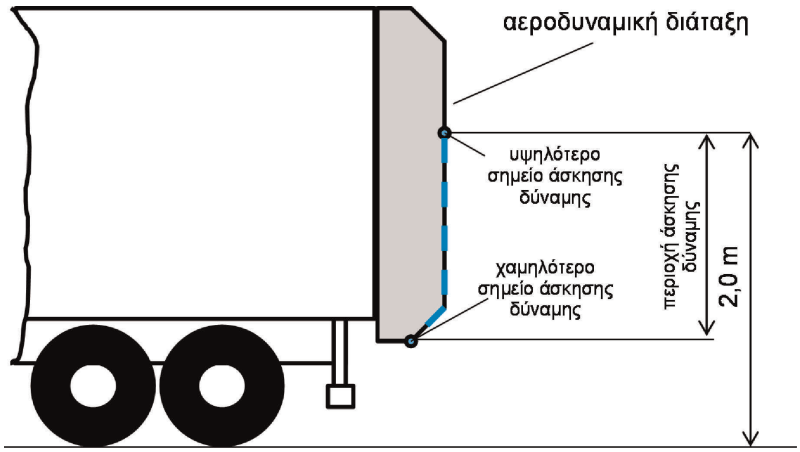
1.5.1.1 Ασκείται δύναμη παράλληλα με τον διαμήκη άξονα του οχήματος μέσω μιας επιφάνειας ή ενός προσαρμογέα με ύψος που δεν υπερβαίνει τα 250 mm και πλάτος που δεν υπερβαίνει τα 200 mm, με ακτίνα καμπυλότητας 5 ± 1 mm στις κατακόρυφες ακμές. Η επιφάνεια δεν είναι στερεωμένη με άκαμπτο τρόπο στην αεροδυναμική διάταξη και τον εξοπλισμό και είναι αρθρωτή σε όλες τις κατευθύνσεις. Όταν η δοκιμή διεξάγεται σε όχημα όπως αναφέρεται στο σημείο 1.1.1, το ύψος του κατώτερου άκρου της επιφάνειας ή του προσαρμογέα προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή σε μια περιοχή μεταξύ του κατώτατου άκρου της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού και ενός σημείου του ανώτερου άκρου της επιφάνειας ή του προσαρμογέα που δεν βρίσκεται σε ύψος μεγαλύτερο των 2,0 m πάνω από το έδαφος όταν είναι τοποθετημένα πάνω στο όχημα (βλέπε σχ. 1). Το σημείο αυτό προσδιορίζεται σε έμφορτο όχημα με την τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος.

Όταν η δοκιμή διεξάγεται σε μέρος του αμαξώματος του τύπου οχήματος όπως αναφέρεται στο σημείο 1.1.2 ή σε άκαμπτο τοίχωμα όπως αναφέρεται στο σημείο 1.1.3, το ύψος του κέντρου της επιφάνειας ή του προσαρμογέα προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή σε μια περιοχή μεταξύ του κατώτατου άκρου της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού και του σημείου που βρίσκεται σε ύψος που δεν υπερβαίνει τα 2,0 m πάνω από το έδαφος όταν είναι τοποθετημένα πάνω στο όχημα, σε έμφορτο όχημα με την τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος (βλέπε σχ. 2).

Η ακριβής θέση του κέντρου της επιφάνειας ή του προσαρμογέα στην περιοχή άσκησης των δυνάμεων προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή. Όταν η αεροδυναμική διάταξη και ο εξοπλισμός έχουν διαφορετικούς βαθμούς ακαμψίας στην περιοχή άσκησης των δυνάμεων (π.χ. λόγω ενισχύσεων, διαφορετικών υλικών ή πάχους κ.λπ.), η θέση του κέντρου της επιφάνειας ή του προσαρμογέα βρίσκεται στην περιοχή με την υψηλότερη αντίσταση στις εξωτερικές δυνάμεις κατά τη διαμήκη κατεύθυνση του οχήματος.

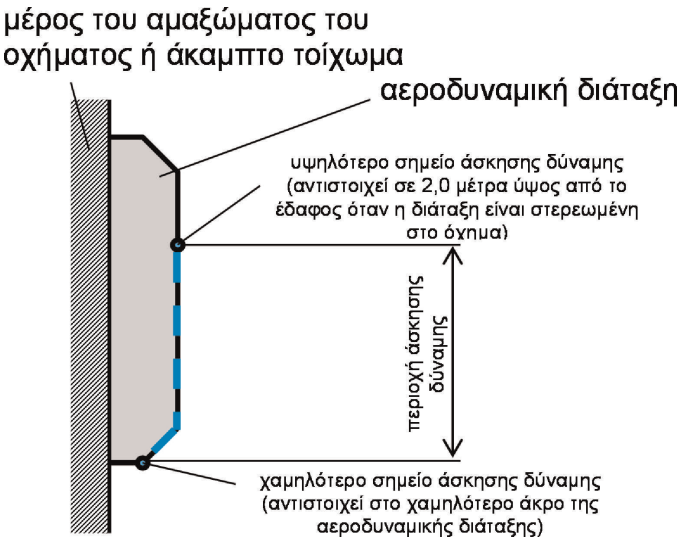
Σχήμα 1

Ύψος σημείου δοκιμής



Σχήμα 2

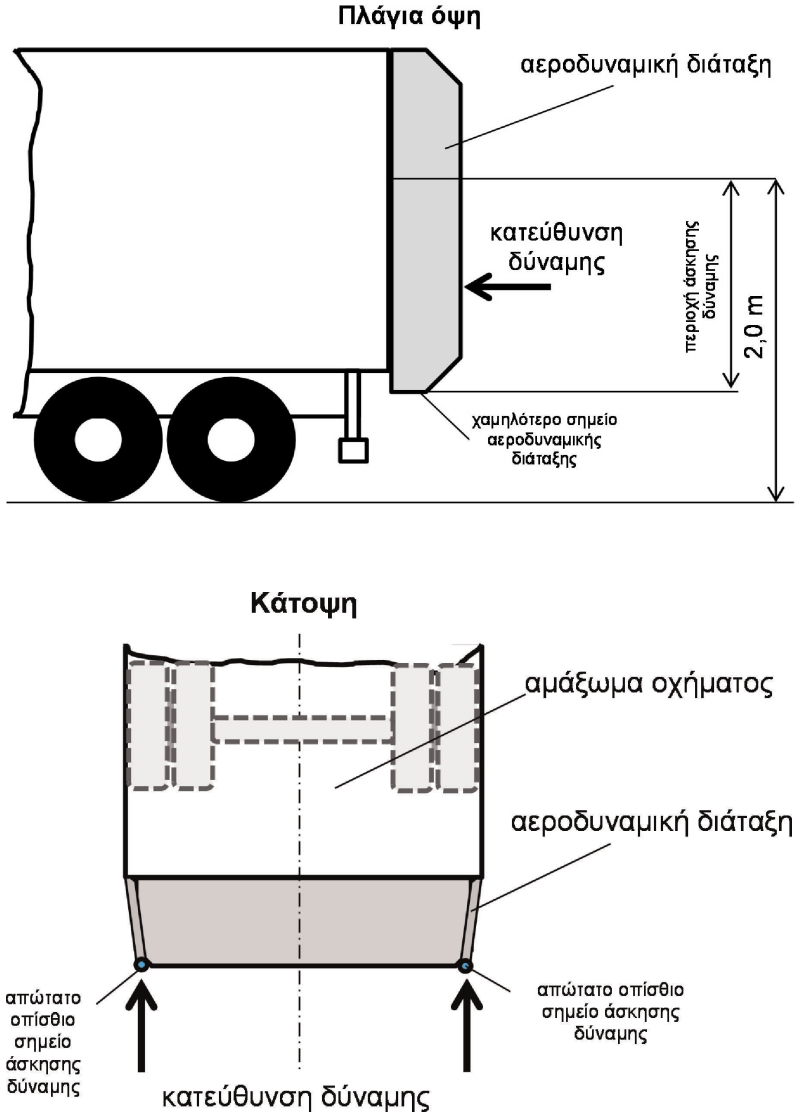
Παράδειγμα διαμόρφωσης δοκιμής



1.5.1.2 Οριζόντια δύναμη 4 000 N ± 400 N κατά το μέγιστο ασκείται διαδοχικά σε δύο σημεία που βρίσκονται συμμετρικά περίπου στη μέση γραμμή του οχήματος ή στη μέση γραμμή της διάταξης στο απώτατο οπίσθιο εξωτερικό άκρο της αεροδυναμικής διάταξης και του εξοπλισμού σε θέση πλήρους ανάπτυξης ή χρήσης (βλέπε σχ. 3). Η σειρά εφαρμογής των δυνάμεων μπορεί να καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

Σχήμα 3

Άσκηση δύναμης



1.6. Απαιτήσεις

1.6.1. Η αεροδυναμική διάταξη και ο εξοπλισμός είναι τοποθετημένα έτσι ώστε, κατά τη διάρκεια άσκησης των δυνάμεων δοκιμής όπως προσδιορίζεται στο σημείο 1.5.1.2, η διάταξη και ο εξοπλισμός παραμορφώνονται, ανασύρονται ή αναδιπλώνονται με αποτέλεσμα να προεξέχουν κατά μήκος ≤ 200 mm σύμφωνα με μέτρηση σε οριζόντια διαμήκη κατεύθυνση στα σημεία άσκησης των δυνάμεων. Το προκύπτον μήκος προβολής καταγράφεται.

1.6.2. Η αεροδυναμική διάταξη και ο εξοπλισμός δεν θέτουν σε κίνδυνο τους επιβάτες άλλων οχημάτων σε περίπτωση σύγκρουσης στο πίσω μέρος και δεν επηρεάζουν τη λειτουργία της διάταξης προστασίας έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν.

Προσάρτημα 5

Τρισδιάστατο κέλυφος θαλάμου οδήγησης

1. Γενική διαδικασία για τον έλεγχο συμμόρφωσης του μηχανοκίνητου οχήματος με τις παραμέτρους που σχετίζονται με το τρισδιάστατο κέλυφος του θαλάμου οδήγησης

1.1. Κατακόρυφα όρια της ζώνης εκτίμησης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος

1.1.1. Το μέγιστο πλάτος του οχήματος στη θέση του θαλάμου οδήγησης W_c λαμβάνεται μπροστά από το εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο που βρίσκεται στον απώτατο εμπρόσθιο άξονα του μηχανοκίνητου οχήματος. Τα αντικείμενα που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς της παρούσας μέτρησης.

1.1.2. Η ζώνη εκτίμησης της θέσης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος λαμβάνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να αντιστοιχεί στο μέγιστο πλάτος W_c. Η ζώνη ορίζεται από κατακόρυφα διαμήκη επίπεδα που είναι παράλληλα με το μέσο διάμηκες επίπεδο του μηχανοκίνητου οχήματος και απέχουν κατά W_c.

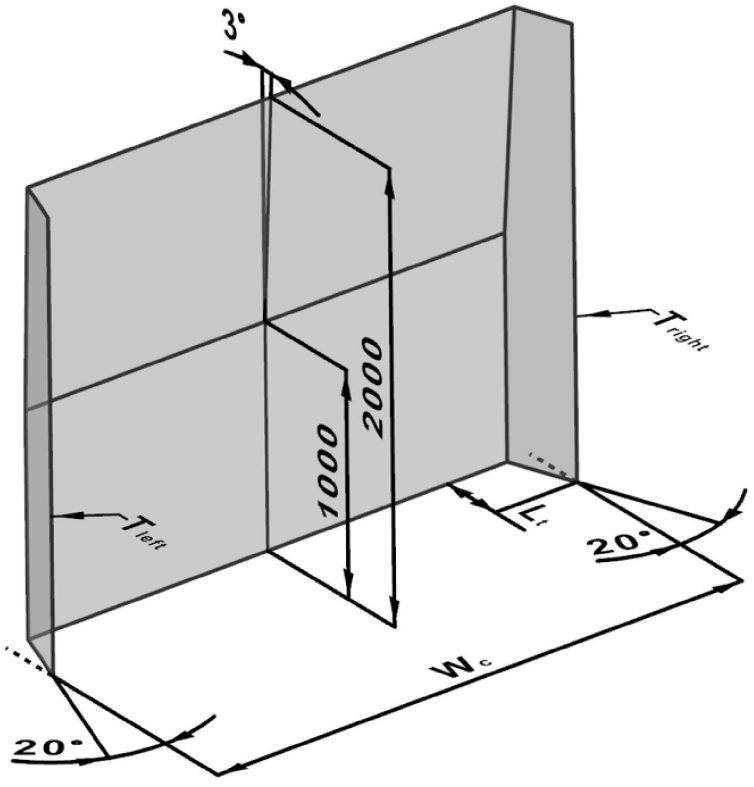
1.1.3. Η οριζόντια διαμήκης απόσταση L_t καθορίζεται από το απώτατο εμπρόσθιο σημείο της θέσης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος σε ύψος ≤ 2 000 mm από το έδαφος μετρούμενο σε άφορτο όχημα.

Η απόσταση L_t ορίζεται στα 200 mm για τον σκοπό της παρούσας εκτίμησης (βλέπε σχ. 1).

Η πίσω πλευρά της ζώνης εκτίμησης ορίζεται από ένα κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο, κάθετο στο μέσο διάμηκες επίπεδο του μηχανοκίνητου οχήματος, που βρίσκεται πίσω από το προαναφερόμενο απώτατο εμπρόσθιο σημείο σε απόσταση L_t.

Σχήμα 1

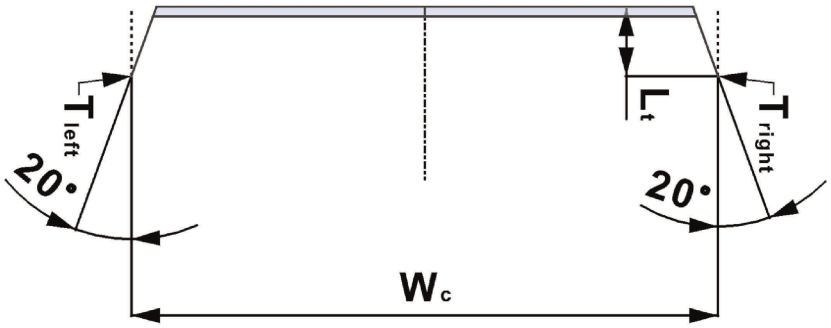
Τρισδιάστατο κέλυφος



1.1.4. Οι διατομές του πίσω επιπέδου που σχηματίζουν την πλευρά της ζώνης εκτίμησης με τα δύο εξωτερικά επίπεδα υπό γωνία, οι γραμμές T_{left} και T_{right}, λαμβάνονται για τον σκοπό του σημείου 1.3.3.2. (βλέπε σχ. 2).

Σχήμα 2

Τρισδιάστατο κέλυφος



1.2. Οριζόντια όρια της ζώνης εκτίμησης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος

1.2.1. Στη ζώνη εκτίμησης, η κατώτερη οριακή γραμμή της μετόπης ορίζεται στο επίπεδο του εδάφους ενώ η ανώτερη οριακή γραμμή της μετόπης ορίζεται στα 2 000 mm πάνω από το έδαφος μετρούμενη σε άφορτο όχημα.

1.3. Ειδικές προβλέψεις για τη ζώνη εκτίμησης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος

1.3.1. Για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος εξετάζεται η μετόπη στη θέση του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος, ανεξάρτητα από τον τύπο του υλικού. Ωστόσο, τα αντικείμενα που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 δεν λαμβάνονται υπόψη.

1.3.2. Κλίση του εμπρόσθιου μέρους του θαλάμου οδήγησης

1.3.2.1. Για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος, “κλίση” θεωρείται η οπίσθια κλίση της μετόπης του μηχανοκίνητου οχήματος ως προς την κατακόρυφο στη θέση του θαλάμου οδήγησης, όταν οποιοδήποτε σημείο που βρίσκεται πάνω από άλλο σημείο βρίσκεται πίσω από αυτό το άλλο σημείο.

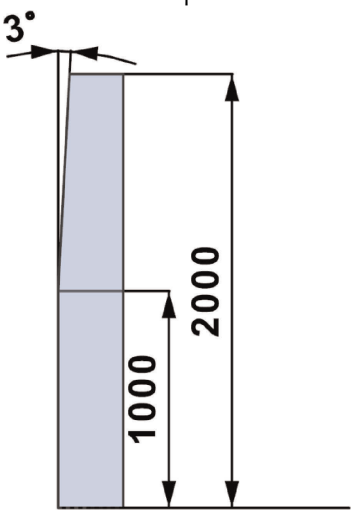
1.3.2.2. Για τη ζώνη εκτίμησης της κλίσης, λαμβάνεται το απώτατο εμπρόσθιο σημείο της θέσης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.1.3.

Το κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο διαμέσου του απώτατου εμπρόσθιου σημείου του θαλάμου οδήγησης που λαμβάνεται σε ύψος ≤ 2 000 mm από το έδαφος μετρούμενο σε άφορτο όχημα λαμβάνεται σε σχέση με τη διατομή του με το οριζόντιο επίπεδο που βρίσκεται σε ύψος 1 000 mm. Η γραμμή διατομής λαμβάνεται επομένως ως η βασική γραμμή του κελύφους για την εκτίμηση της κλίσης του θαλάμου οδήγησης του οχήματος στη συγκεκριμένη ζώνη εκτίμησης.

1.3.2.3. Λαμβάνεται επίπεδο που περιστρέφεται γύρω από τη βασική γραμμή του κελύφους όπως αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του σημείου 1.3.2.2, με οπίσθια κλίση 3° ως προς την κατακόρυφο (βλέπε σχ. 3).

Σχήμα 3

Κλίση



1.3.2.4. Κανένα σημείο της πραγματικής επιφάνειας της μετόπης, όπως βρίσκεται στη ζώνη εκτίμησης της κλίσης, δεν βρίσκεται μπροστά από το κεκλιμένο προς τα πίσω επίπεδο που αναφέρεται στο σημείο 1.3.2.3 όταν το απώτατο πρόσθιο σημείο της θέσης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος αγγίζει το κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο.

1.3.3. Λέπτυνση των πλευρών του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος

1.3.3.1. Στη ζώνη εκτίμησης της θέσης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος, η μετόπη λεπταίνει κατά τρόπο ώστε οι σχετικές ονομαστικές επιφάνειες γενικά συγκλίνουν προς μια κοινή περιοχή που βρίσκεται μπροστά από τον θάλαμο οδήγησης και πάνω στο διάμηκες μέσο επίπεδο του μηχανοκίνητου οχήματος.

1.3.3.2. Λαμβάνονται δύο συμμετρικά κατακόρυφα επίπεδα, ένα στην αριστερή και ένα στη δεξιά πλευρά, αμφότερα υπό οριζόντια γωνία 20° σε σχέση με το διάμηκες μέσο επίπεδο και άρα υπό γωνία 40° μεταξύ τους. Τα επίπεδα αυτά λαμβάνονται κατά τρόπο τέτοιο ώστε να τέμνονται αντίστοιχα και με τις γραμμές T_{left} και T_{right} που αναφέρονται στο σημείο 1.1.3.

1.3.3.3. Κανένα σημείο της πραγματικής επιφάνειας της μετόπης, όπως αυτή βρίσκεται στην αριστερή και στη δεξιά εξωτερική ζώνη, δεν βρίσκεται έξω από το αντίστοιχο κατακόρυφο επίπεδο που αναφέρεται στο σημείο 1.3.3.2 όταν το απώτατο πρόσθιο σημείο της θέσης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος αγγίζει το κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο που αναφέρεται στη σημείο 1.3.2.4.

2. Αν δεν πληρούται οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παρόν προσάρτημα, θεωρείται ότι ο θάλαμος του μηχανοκίνητου οχήματος δεν συμμορφώνεται με τις παραμέτρους του τρισδιάστατου κελύφους όπως αναφέρονται στο σημείο 1.4.1 του μέρους Γ του παρόντος παραρτήματος..

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΜΕΡΟΣ Α

Έγκριση ΕΚ τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις του οχήματος

ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ»

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.4.2.1.3:

«2.4.2.1.3. Επιμήκης θάλαμος οδήγησης που συμμορφώνεται με το άρθρο 9α της οδηγίας 96/53/ΕΚ: ναι/όχι ([1])»

γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.6.4.:

«2.6.4. Πρόσθετη μάζα για εναλλακτικά συστήματα πρόωσης: … kg»

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 3.9:

«3.9. Κατάλογος εξοπλισμού για την εναλλακτική πρόωση (και ένδειξη της μάζας των εξαρτημάτων):……»

ε) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 9.25. έως 9.27.3.:

«9.25. Επιμήκεις θάλαμοι οδήγησης που συμμορφώνονται με το άρθρο 9α της οδηγίας 96/53/ΕΚ:

9.25.1. Αναλυτική τεχνική περιγραφή (με φωτογραφίες και σχέδια, καθώς και περιγραφή των υλικών) των μερών του οχήματος που αφορούν το παράρτημα Ι μέρος Γ σημείο 1.4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012:……

9.26. Αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμός στο εμπρός μέρος του οχήματος

9.26.1. Όχημα που διαθέτει αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμό στο εμπρός μέρος: ναι/όχι([1])

9.26.2. Αριθμός έγκρισης τύπου της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού, εάν υπάρχει:… ή εάν δεν υπάρχει:

9.26.3. Αναλυτική περιγραφή (με φωτογραφίες ή σχέδια) της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού:

9.26.3.1. Κατασκευή και υλικά:……

9.26.3.2. Σύστημα ασφάλισης και ρύθμισης:……

9.26.3.3. Τοποθέτηση και στερέωση στο όχημα:……

9.27. Αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμός στο πίσω μέρος του οχήματος

9.27.1. Όχημα που διαθέτει αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμό στο πίσω μέρος: ναι/όχι ([1])

9.27.2. Αριθμός έγκρισης τύπου της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού, εάν υπάρχει: ... ή, εάν δεν υπάρχει:

9.27.3. Αναλυτική περιγραφή (με φωτογραφίες ή σχέδια) της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού:

9.27.3.1. Κατασκευή και υλικά:……

9.27.3.2. Σύστημα ασφάλισης και ρύθμισης:……

9.27.3.3. Τοποθέτηση και στερέωση στο όχημα:……»

2) το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΜΕΡΟΣ Β

Πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις του οχήματος

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μορφότυπος: Α4 (210 × 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ»

β) η φράση «σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. …/…» αντικαθίσταται από τη φράση «σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1230/2012, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1892»

γ) η προσθήκη αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ. ..

1. Παρεκκλίσεις

1.1. Το όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού (δηλαδή οι απώτατες διαστάσεις του οχήματος υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που αναφέρονται στο μέρος Α, Β, Γ ή Δ του παραρτήματος Ι): ναι/όχι [1]

1.2. Το όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου για τους σκοπούς του άρθρου 8β της οδηγίας 96/53/ΕΚ (δηλαδή αεροδυναμικές διατάξεις ή εξοπλισμός στο πίσω μέρος του οχήματος): ναι/όχι [1]

1.3. Το όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου για τους σκοπούς του άρθρου 9α της οδηγίας 96/53/ΕΚ (δηλαδή επιμήκης θάλαμος οδήγησης ή θάλαμος οδήγησης εξοπλισμένος με αεροδυναμικές διατάξεις ή εξοπλισμό): ναι/όχι [1]

1.4. Το όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου για τους σκοπούς του άρθρου 10β της οδηγίας 96/53/ΕΚ:

1.4.1. Πρόσθετο βάρος οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα: ναι/όχι [1]

1.4.2. Πρόσθετο βάρος οχημάτων με μηδενικές εκπομπές: ναι/όχι [1]

2. Όχημα με πνευματική ανάρτηση: ναι/όχι [1]

3. Όχημα με ανάρτηση που έχει αναγνωριστεί ως ισοδύναμη με πνευματική ανάρτηση: ναι/όχι [1]

4. Το όχημα πληροί τις απαιτήσεις για όχημα παντός εδάφους: ναι/όχι [1]

5. Παρατηρήσεις. .....

_____

[1] Να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις.»

3) προστίθενται τα ακόλουθα μέρη Γ, Δ και Ε:

«ΜΕΡΟΣ Γ

Έγκριση ΕΚ τύπου αεροδυναμικής διάταξης και εξοπλισμού ως χωριστής τεχνικής μονάδας

ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Δελτίο πληροφοριών αριθ. … σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου αεροδυναμικής διάταξης και εξοπλισμού ως χωριστής τεχνικής μονάδας.

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια παρέχονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή εντός φακέλου μεγέθους Α4. Οι παρεχόμενες φωτογραφίες, αν υπάρχουν, εμφανίζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Αν οι χωριστές τεχνικές μονάδες που αναφέρονται στο παρόν δελτίο πληροφοριών έχουν ηλεκτρονικό χειρισμό, δίνονται πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος: .....

0.3. Τρόπος ταυτοποίησης του τύπου, εφόσον επισημαίνεται στη χωριστή τεχνική μονάδα ([β]): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.5. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

0.7. Θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου: .....

0.8. Επωνυμία και διεύθυνση της ή των εγκαταστάσεων συναρμολόγησης: .....

0.9. Επωνυμία και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει): .....

9.26. Αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμός στο εμπρός μέρος του οχήματος

9.26.1. Όχημα που διαθέτει αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμό στο εμπρός μέρος: ναι/όχι([1])

9.26.2. Αριθμός έγκρισης τύπου της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού, εάν υπάρχει: … ή εάν δεν υπάρχει:

9.26.3. Αναλυτική περιγραφή (με φωτογραφίες ή σχέδια) της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού:

9.26.3.1. Κατασκευή και υλικά: .....

9.26.3.2. Σύστημα ασφάλισης και ρύθμισης: .....

9.26.3.3. Τοποθέτηση και στερέωση στο όχημα: .....

9.27. Αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμός στο πίσω μέρος του οχήματος

9.27.1. Όχημα που διαθέτει αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμό στο πίσω μέρος: ναι/όχι([1])

9.27.2. Αριθμός έγκρισης τύπου της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού, εάν υπάρχει: … ή, εάν δεν υπάρχει:

9.27.3. Αναλυτική περιγραφή (με φωτογραφίες ή σχέδια) της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού:

9.27.3.1. Κατασκευή και υλικά: .....

9.27.3.2. Σύστημα ασφάλισης και ρύθμισης: .....

9.27.3.3. Τοποθέτηση και στερέωση στο όχημα: .....

Επεξηγηματικές σημειώσεις

β) Εάν οι τρόποι αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με το σύμβολο "?" (π.χ. ABC??123??).

([1]) Να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις.

ΜΕΡΟΣ Δ

Πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπουγια αεροδυναμική διάταξη ή εξοπλισμό ως χωριστή τεχνική μονάδα

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μορφότυπος: A4 (210 × 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

Σφραγίδα της αρχής που χορηγεί την έγκριση τύπου

Ανακοίνωση που αφορά:

– έγκριση ΕΚ τύπου ([1])
– επέκταση της έγκρισης ΕΚ τύπου ([1])
– απόρριψη της έγκρισης ΕΚ τύπου ([1])
– ανάκληση της έγκρισης ΕΚ τύπου ([1])

} τύπου αεροδυναμικής διάταξης ή εξοπλισμού ως χωριστής τεχνικής μονάδας

σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1230/2012, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1892 ([1])

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ: .....

Λόγος επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ I

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος: .....

0.3. Τρόπος ταυτοποίησης του τύπου, εφόσον επισημαίνεται στη χωριστή τεχνική μονάδα ([2]): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.5. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

0.7. Θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου: .....

0.8. Επωνυμία και διεύθυνση της ή των εγκαταστάσεων συναρμολόγησης: .....

0.9. Επωνυμία και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει): .....

([1]) Να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις.
([2]) Εάν οι τρόποι αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με το σύμβολο "?" (π.χ. ABC??123??).

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες: βλέπε προσθήκη.

2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: .....

4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: .....

5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν): βλέπε προσθήκη.

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

Συνημμένα: Πακέτο πληροφοριών

Έκθεση δοκιμής

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ. ..

1. Σύντομη περιγραφή του τύπου της χωριστής τεχνικής μονάδας : .....

2. Αναλυτική περιγραφή της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού:

2.1. Αριθμός χωριστών στοιχείων: .....

2.2. Περιγραφή κατασκευής και υλικών: .....

2.3. Περιγραφή συστήματος ασφάλισης και ρύθμισης: .....

2.4. Περιγραφή τοποθέτησης και στερέωσης στο όχημα: .....

2.5. Χωριστή τεχνική μονάδα: ημικαθολική/ειδική για το όχημα ([1])

3. Κατάλογος ειδικών τύπων οχημάτων για τους οποίους έχει εγκριθεί η χωριστή τεχνική μονάδα (εάν υπάρχουν): .....

4. Αναλυτική περιγραφή των συγκεκριμένων προδιαγραφών της επιφάνειας στερέωσης σε οχήματα στην περίπτωση ημικαθολικών αεροδυναμικών διατάξεων ή εξοπλισμού (κατά περίπτωση): .....

5. Παρατηρήσεις: .....

6. Σήμα έγκρισης τύπου και θέση του: .....

ΜΕΡΟΣ Ε

Σήμα έγκρισης ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας

1. Το σήμα έγκρισης ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας αποτελείται από:

1.1. Ένα ορθογώνιο παραλληλόγραμμο που πλαισιώνει το πεζό στοιχείο “e” ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση ΕΚ τύπου για τη χωριστή τεχνική μονάδα:

1	για τη Γερμανία	19	για τη Ρουμανία
2	για τη Γαλλία	20	για την Πολωνία
3	για την Ιταλία	21	για την Πορτογαλία
4	για τις Κάτω Χώρες	23	για την Ελλάδα
5	για τη Σουηδία	24	για την Ιρλανδία

6	για το Βέλγιο	25	για την Κροατία
7	για την Ουγγαρία	26	για τη Σλοβενία
8	για την Τσεχική Δημοκρατία	27	για τη Σλοβακία
9	για την Ισπανία	29	για την Εσθονία
11	για το Ηνωμένο Βασίλειο	32	για τη Λετονία
12	για την Αυστρία	34	για τη Βουλγαρία
13	για το Λουξεμβούργο	36	για τη Λιθουανία
17	για τη Φινλανδία	49	για την Κύπρο
18	για τη Δανία	50	για τη Μάλτα

1.2. Κοντά στο ορθογώνιο παραλληλόγραμμο υπάρχει ο "βασικός αριθμός έγκρισης" που περιέχεται στο τμήμα 4 του αριθμού έγκρισης τύπου, του οποίου προτάσσονται δύο αριθμοί που δηλώνουν τον αύξοντα αριθμό που αποδόθηκε στον παρόντα κανονισμό ή στην τελευταία μείζονα τεχνική τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Προς το παρόν ο αύξων αριθμός είναι "00".

1.3. Σε περίπτωση αεροδυναμικής διάταξης ή εξοπλισμού θαλάμων οδήγησης, το σύμβολο "96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT" προτάσσεται του αύξοντος αριθμού.

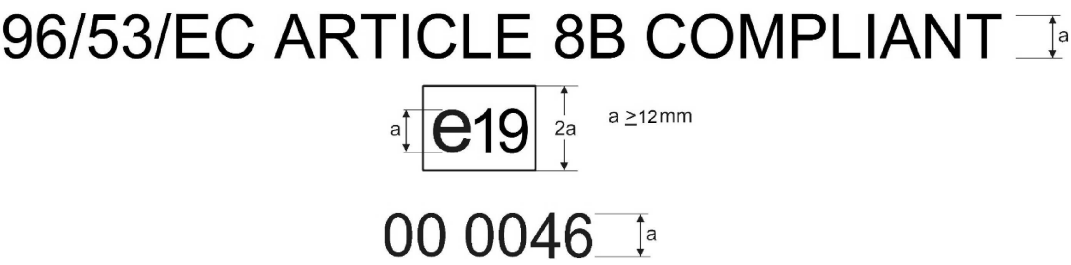
1.4. Σε περίπτωση αεροδυναμικής διάταξης ή εξοπλισμού που πρόκειται να τοποθετηθεί στο πίσω μέρος οχήματος, το σύμβολο "96/53/EC ARTICLE 8B COMPLIANT" προτάσσεται του αύξοντος αριθμού.

2. Το σήμα έγκρισης ΕΚ τύπου της χωριστής τεχνικής μονάδας τοποθετείται σε κύριο μέρος της αεροδυναμικής διάταξης ή του εξοπλισμού με τρόπο ανεξίτηλο, έτσι ώστε να είναι σαφές και ευανάγνωστο ακόμη και όταν η διάταξη είναι τοποθετημένη σε όχημα.

3. Παράδειγμα σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας παρουσιάζεται στο σχήμα 1.

Σχήμα 1

Παράδειγμα σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας



Επεξηγηματική σημείωση

Η έγκριση ΕΚ τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας αεροδυναμικής διάταξης ή εξοπλισμού που προορίζεται να εγκατασταθεί στο πίσω μέρος οχήματος (για τον σκοπό της συμμόρφωσης με το άρθρο 8β της οδηγίας 96/53/ΕΚ) εκδόθηκε από τη Ρουμανία με αριθμό 0046. Τα δύο πρώτα ψηφία "00" δηλώνουν ότι η χωριστή τεχνική μονάδα εγκρίθηκε σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.».