I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 97/27/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Ιουλίου 1997

για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 100 Α,

την πρόταση της Επιτροπής([1]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής([2]),

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Β της συνθήκης([3]),

Εκτιμώντας:

(1) ότι η πλήρης εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών για οχήματα με κινητήρα είναι αναγκαία για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και εξασφαλίζει παράλληλα υψηλό επίπεδο ασφάλειας για το κοινό·

(2) ότι οι εθνικές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, αφορούν, μεταξύ άλλων, τις μάζες και τις διαστάσεις τους·

(3) ότι αυτές οι προδιαγραφές διαφέρουν από ένα κράτος μέλος στο άλλο· ότι είναι ως εκ τούτου ανάγκη όλα τα κράτη μέλη να θεσπίσουν τις ίδιες προδιαγραφές είτε συμπληρωματικά είτε σε αντικατάσταση των υφισταμένων ρυθμίσεων, ιδίως για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή, για κάθε τύπο οχήματος, της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΚ τύπου που αποτελεί το αντικείμενο της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους([4])·

(4) ότι είναι ευκταίον να εναρμονισθούν οι μέγιστες μάζες και διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους που λαμβάνουν άδεια κυκλοφορίας στα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, η οποία θεσπίζει για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη στη διεθνή κυκλοφορία([5])· ότι η εν λόγω οδηγία εφαρμόζεται μόνο στο έδαφος των κρατών μελών και όχι στις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπει η οδηγία 70/156/ΕΟΚ·

(5) ότι η οδηγία 96/53/ΕΚ ορίζει ορισμένες μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις τόσο για την εθνική όσο και τη διεθνή κυκλοφορία στα κράτη μέλη και θέτει μια ορισμένη προθεσμία μέχρι την έναρξη ισχύος τους· ότι ορισμένες άλλες μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες παραμένουν εν ισχύι μόνο στη διεθνή κυκλοφορία·

(6) ότι, συνεπώς, η εναρμόνιση των μέγιστων επιτρεπομένων μαζών των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους που έχουν άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους φαίνεται βραχυπρόθεσμα να είναι ανέφικτη ενώ αντίθετα φαίνεται εφικτή κατά το δυνατόν η εναρμόνιση των μέγιστων διαστάσεών τους επιλύοντας το πρόβλημα των μαζών με την παροχή της δυνατότητας μιας ενιαίας διαδικασίας για τον καθορισμό των επιτρεπόμενων μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία

([1]) ΕΕ αριθ. C 230 της 4. 9. 1991, σ. 46.
([2]) ΕΕ αριθ. C 49 της 24. 2. 1992, σ. 5.
([3]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Φεβρουαρίου 1992 (ΕΕ αριθ. C 67 της 16. 3. 1992, σ. 81), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Νοεμβρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 41 της 10. 2. 1997, σ. 5) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Απριλίου 1997 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1997.
([4]) ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/79/ΕΚ (ΕΕ αριθ. L 18 της 21. 1. 1997, σ. 7).
([5]) ΕΕ αριθ. L 235 της 17. 9. 1996, σ. 59.

των οχημάτων σε κάθε κράτος μέλος και τούτο προς επιδίωξη σταθερής βελτιώσεως της ασφάλειας, ιδίως σε ό,τι αφορά τη χρήση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων ή ρυμουλκουμένων·

(7) ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφοι 3 και 4, της οδηγίας 96/53/ΕΚ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφός τους των οχημάτων της κατηγορίας N οι διαστάσεις των οποίων υπερβαίνουν τα όρια που θέτει η οδηγία αυτή, είτε για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων είτε για τις ανάγκες ορισμένων εθνικών μεταφορών που δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών· ότι, όσον αφορά τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3, η οδηγία 96/53/ΕΚ ισχύει μόνο για τη διεθνή κυκλοφορία· ότι επιβάλλεται, λοιπόν, να δοθεί δυνατότητα παρεκκλίσεων για οχήματα των οποίων οι διαστάσεις υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπει η παρούσα οδηγία καθώς και δυνατότητα των κρατών μελών να απορρίπτουν οχήματα που εγκρίθηκαν δυνάμει των κατά παρέκκλιση διατάξεων·

(8) ότι η παρούσα οδηγία είναι μία από τις επί μέρους οδηγίες που πρέπει να τηρούνται για να διασφαλισθεί η εκ μέρους των οχημάτων τήρηση των προδιαγραφών που προβλέπονται στη διαδικασία για την έγκριση ΕΚ τύπου που θεσπίστηκε με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ· ότι συνεπώς, οι διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ σχετικά με τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές ενότητες των οχημάτων έχουν εφαρμογή στην παρούσα οδηγία·

(9) ότι, ειδικότερα, το άρθρο 3 παράγραφος 4 και το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ απαιτούν σε κάθε επί μέρους οδηγία να επισυνάπτεται ενημερωτικό έγγραφο στο οποίο να ενσωματώνονται τα οικεία στοιχεία του παραρτήματος I της εν λόγω οδηγίας καθώς και τυποποιημένο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου το οποίο βασίζεται στο παράρτημα VI της εν λόγω οδηγίας ώστε να είναι δυνατή η μηχανογράφηση της έγκρισης τύπου·

(10) ότι έχουν εισαχθεί ειδικές διατάξεις σχετικά με τα ημιτελή οχήματα προκειμένου να διευκολυνθεί η έγκριση των ολοκληρωμένων οχημάτων σε δεύτερη φάση·

(11) ότι στην οδηγία εισάγονται ειδικές διατάξεις σχετικά με τους άξονες μεταβλητού φορτίου και τους ανασυρόμενους άξονες· ότι αναγνωρίζεται ότι οι άξονες αυτοί πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη στην οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους([1]), και στην οδηγία 70/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο σύστημα διευθύνσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους([2])·

(12) ότι θα πρέπει να εισαχθούν ειδικές διατάξεις και στην οδηγία 71/320/ΕΟΚ προκειμένου να ληφθούν καλύτερα υπόψη οι τεχνικές συνθήκες υπό τις οποίες τα οχήματα της κατηγορίας M_2, M_3 και N μπορούν να ρυμουλκούν·

(13) ότι θα πρέπει να εισαχθούν ειδικές διατάξεις και στην οδηγία 76/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους εναποθέσεώς τους([3]), όσον αφορά οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα οχήματα ενδέχεται να λάβουν άδεια κυκλοφορίας με διαφορετικές μάζες σε διάφορα κράτη μέλη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, ως όχημα νοείται κάθε όχημα με κινητήρα ή ρυμουλκούμενο κατά τον ορισμό του άρθρου 2 και του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εξαιρέσει των οχημάτων της κατηγορίας M_1.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνική έγκριση ενός οχήματος, ή να αρνηθούν ή απαγορεύσουν την πώληση, τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση ενός οχήματος για λόγους σχετιζόμενους με τη μάζα και τις διαστάσεις του, εάν αυτές πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος I.

Άρθρο 3

Κάθε κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να αρνηθεί τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου για ένα τύπο οχήματος ή να αρνηθεί ή να απαγορεύσει την πώληση, τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση ενός οχήματος ή να θεωρήσει μη έγκυρο κατά την έννοια του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή να περιορίσει την ισχύ του στη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, εάν

([1]) ΕΕ αριθ. L 202 της 6. 9. 1971, σ. 37. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/422/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 233 της 22. 8. 1991, σ. 21).

([2]) ΕΕ αριθ. L 133 της 18. 6. 1970, σ. 10. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/62/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 199 της 18. 7. 1992, σ. 33).

([3]) ΕΕ αριθ. L 24 της 30. 1. 1976, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 78/507/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 155 της 13. 6. 1978, σ. 31).

εγκρίθηκε δυνάμει της παρούσας οδηγίας και έτυχε της παρέκκλισης που προβλέπει το άρθρο 7 και εφόσον η παρέκκλιση είναι αντίθετη προς τις οικείες εθνικές προδιαγραφές.

Άρθρο 4

Όταν τα κράτη μέλη χορηγούν εθνική έγκριση τύπου ή άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση των οχημάτων που εγκρίθηκαν σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τους καθορίζουν μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία σύμφωνα με τις αντίστοιχες εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες. Για τον καθορισμό αυτών των επιτρεπόμενων μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία, τα κράτη μέλη δεν δικαιούνται να αρνηθούν να εφαρμόσουν τη διαδικασία του παραρτήματος IV, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 5

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2, τα κράτη μέλη δικαιούνται να υπάγουν τους άξονες μεταβλητού φορτίου και τους ανυψούμενους άξονες σε εθνικές τεχνικές απαιτήσεις. Τα κράτη μέλη δεν δικαιούνται, ωστόσο, να αρνηθούν να εφαρμόσουν τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος IV παράγραφος 3, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 6

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2 και του σημείου 7.3.2.1 του παραρτήματος I, τα κράτη μέλη δικαιούνται να αρνηθούν την εθνική έγκριση τύπου, ή να αρνηθούν ή απαγορεύσουν την πώληση, τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, τη θέση σε υπηρεσία ή τη χρήση λεωφορείων ή πούλμαν το πλάτος των οποίων υπερβαίνει τα 2,5 m μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

Άρθρο 7

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2 και εκ του σημείου 7.3 του παραρτήματος I, και χωρίς να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 7.6 του παραρτήματος I, εφόσον δεν είναι εφαρμοστέες, τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν οχήματα με διαστάσεις υπερβαίνουσες τις οριζόμενες στα σημεία αυτά. Οι λεπτομέρειες της παρέκκλισης τίθενται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας και τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 3.

Άρθρο 8

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

α) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

1. Η υποσημείωση (ι) συμπληρώνεται ως εξής: «Για οχήματα πλην της κατηγορίας M_1, οδηγία 97/27/ΕΚ, παράρτημα I σημείο 2.4.1.»
2. Η υποσημείωση (ια) συμπληρώνεται ως εξής: «Για οχήματα πλην της κατηγορίας M_1, οδηγία 97/27/ΕΚ, παράρτημα I σημείο 2.4.2.»
3. Η υποσημείωση (ιβ) συμπληρώνεται ως εξής: «Για οχήματα πλην της κατηγορίας M_1, οδηγία 97/27/ΕΚ, παράρτημα I σημείο 2.4.3».

β) Το σημείο 48 του παραρτήματος IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	Παραπομπή Επίσημης Εφημερίδας	Εφαρμογή									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«48	Μάζες και διαστάσεις (εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 44)	97/27/ΕΚ	L 233 της 25. 8. 1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X»

Άρθρο 9

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 22 Ιουλίου 1999. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν ή συνοδεύονται από παραπομπή στην παρούσα οδηγία κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της εν λόγω παραπομπής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριοτέρων διατάξεων εθνικού δικαίου που εγκρίνουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 10

Η παρούσα οδηγία αρχίδει να ισχύει είκοσι ημέρες από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 22 Ιουλίου 1997.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. M. GIL-ROBLES

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. POOS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα βάρη και τις διαστάσεις οχημάτων με κινητήρα που υπάγονται στις κατηγορίες M_2, M_3 και N και ρυμουλκουμένων της κατηγορίας O, όπως ορίζονται στο παράρτημα II A της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

2.1. Ως *«όχημα με κινητήρα»* νοείται κάθε όχημα με κινητήρα όπως ορίζεται στο παράρτημα II A της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2.1.1. Οχήματα με κινητήρα της κατηγορίας N:

2.1.1.1. Ως *«φορτηγό»* νοείται όχημα με κινητήρα της κατηγορίας N_1, N_2 ή N_3 το οποίο έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Μπορεί επίσης να έλκει ρυμουλκούμενο.

2.1.1.2. Ως *«ρυμουλκό όχημα»* («ελκυστήρας») νοείται όχημα της κατηγορίας N_1, N_2 ή N_3 το οποίο έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για να έλκει ρυμουλκούμενα.

2.1.1.2.1. Ως *«όχημα έλξης ρυμουλκουμένου»* («οδικός ελκυστήρας») νοείται όχημα της κατηγορίας N_1, N_2 ή N_3 το οποίο έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για να έλκει ρυμουλκούμενα εκτός των ημιρυμουλκουμένων. Το εν λόγω όχημα μπορεί να είναι εφοδιασμένο με πλατφόρμα φόρτωσης.

2.1.1.2.2. Ως *«όχημα έλξης ημιρυμουλκουμένου»* («ελκυστήρας ημιρυμουλκουμένου») νοείται το ρυμουλκό όχημα το οποίο έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για να έλκει ημιρυμουλκούμενα.

2.1.1.3. Πλήρη ή ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας N πλην των φορτηγών και των ρυμουλκών οχημάτων θεωρούνται οχήματα ειδικών χρήσεων.

2.1.2. Οχήματα με κινητήρα της κατηγορίας M_2 ή M_3:

2.1.2.1. Ως *«λεωφορείο ή πούλμαν»* νοείται όχημα της κατηγορίας M_2 ή M_3 που έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά καθημένων ή ορθίων επιβατών.

2.1.2.1.1. Ως *«αρθρωτό λεωφορείο ή πούλμαν»* νοείται το λεωφορείο που αποτελείται από δύο ή περισσότερα άκαμπτα τμήματα που αρθρώνονται και επικοινωνούν ούτως ώστε οι επιβάτες να μπορούν να κινούνται ελεύθερα μεταξύ τους· τα άκαμπτα τμήματα συνδέονται μόνιμα και μπορούν να διαχωρισθούν μόνο με τη χρήση μέσων που απαντώνται κανονικά μόνο σε συνεργεία.

2.1.2.1.2. Ως *«διόροφο λεωφορείο ή πούλμαν»* νοείται το λεωφορείο όπου οι χώροι επιβατών ευρίσκονται, τουλάχιστον μερικά, σε δύο επίπεδα, εκ των οποίων το ένα υπέρκειται του άλλου, και όπου στο άνω επίπεδο δεν υπάρχουν θέσεις ορθίων.

2.1.2.1.3. Ως *«κλάση»* λεωφορείου ή πούλμαν νοείται:

2.1.2.1.3.1. Για οχήματα χωρητικότητας άνω των 22 επιβατών χωρίς να υπολογίζεται ο οδηγός:

2.1.2.1.3.1.1. *«Κλάση I»:* οχήματα που κατασκευάζονται με χώρους ορθίων, ούτως ώστε να επιτρέπουν συχνές κινήσεις των επιβατών.

2.1.2.1.3.1.2. *«Κλάση II»:* οχήματα που κατασκευάζονται κυρίως για τη μεταφορά καθημένων επιβατών και έχουν σχεδιασθεί ούτως ώστε να επιτρέπουν τη μεταφορά ορθίων στο διάδρομο και, εφόσον υπάρχει, σε χώρο που δεν υπερβαίνει την επιφάνεια που προβλέπεται για δύο διπλά καθίσματα.

2.1.2.1.3.1.3. *«Κλάση III»:* οχήματα που κατασκευάζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά καθημένων επιβατών.

2.1.2.1.3.2. Για οχήματα χωρητικότητας μέχρι 22 επιβατών χωρίς να υπολογίζεται ο οδηγός:

2.1.2.1.3.2.1. *«Κλάση A»:* οχήματα σχεδιασμένα για τη μεταφορά ορθίων επιβατών· τα οχήματα της κλάσης αυτής έχουν καθίσματα και μπορεί να έχουν πρόβλεψη για όρθιους επιβάτες.

2.1.2.1.3.2.2. *«Κλάση B»:* οχήματα που δεν έχουν σχεδιασθεί για τη μεταφορά ορθίων επιβατών· τα οχήματα της κλάσης αυτής δεν έχουν πρόβλεψη για όρθιους επιβάτες.

2.1.2.1.4. Ένα όχημα μπορεί να θεωρείται ότι ανήκει σε περισσότερες από μία κλάσεις. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να συμμορφούται προς όλες τις αντίστοιχες απαιτήσεις της οδηγίας.

2.1.2.2. Οχήματα της κατηγορίας M_2 ή M_3 πλην των λεωφορείων ή πούλμαν θεωρούνται οχήματα ειδικής χρήσης (π.χ. ασθενοφόρα).

2.2. **Οχήματα της κατηγορίας Ο:**

2.2.1. Ως *«ρυμουλκούμενο όχημα»* («ρυμουλκούμενο») νοείται ένα μη αυτοκινούμενο όχημα, το οποίο έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για να ρυμουλκείται από ένα όχημα με κινητήρα.

2.2.2. Ως *«ημιρυμουλκούμενο»* νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα σχεδιασμένο για να ζεύγνυται σε όχημα έλξης ημιρυμουλκούμενου ή σε ανεξάρτητο τροχοφορείο και να επιβάλλει σημαντικό κατακόρυφο φορτίο στο έλκον όχημα ή στο ανεξάρτητο τροχοφορείο.

2.2.3. Ως *«ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης»* νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα που έχει τουλάχιστον δύο άξονες εκ των οποίων ο ένας τουλάχιστον είναι διευθυνόμενος:

— είναι εξοπλισμένο με διάταξη ρυμούλκησης η οποία μπορεί να κινείται κατακόρυφα (σε σχέση με το ρυμουλκούμενο),

— δεν μεταφέρει σημαντικά φορτία στο έλκον όχημα (μικρότερα από 100daN).

Όταν ένα ημιρυμουλκούμενο ζεύγνυται με ένα ανεξάρτητο τροχοφορείο θεωρείται ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης.

2.2.4. Ως *«κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο»* νοείται ένα ρυμουλκούμενο με σταθερό ρυμό έλξης του οποίου ο (οι) άξονας(-ες) είναι τοποθετημένος(-οι) κοντά στο κέντρο βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) έτσι ώστε μόνον ένα μικρό κατακόρυφο στατικό φορτίο, που δεν υπερβαίνει ούτε το 10 % του φορτίου που αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα του ρυμουλκούμενου ούτε τα 1 000 daN (το κατά περίπτωση μικρότερο), να μεταφέρεται στο έλκον όχημα.

2.3. Ως *«ομάδα αξόνων»* νοούνται οι άξονες που αποτελούν τμήμα ενός τροχοφορείου. Αν οι άξονες είναι δύο η ομάδα καλείται δίδυμος άξονας ενώ αν είναι τρεις καλείται τρίδυμος άξονας. Κατά σύμβαση, ένας μόνος άξονας θεωρείται ομάδα ενός άξονα.

2.4. Ως *«διαστάσεις του οχήματος»* νοούνται οι διαστάσεις του οχήματος βάσει της κατασκευής του τις οποίες δηλώνει ο κατασκευαστής.

2.4.1. Ο όρος *«μήκος οχήματος»* είναι η διάσταση η οποία μετράται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 612-1978, όρος αριθ. 6.1.

Επιπροσθέτως των διατάξεων του προτύπου αυτού, κατά τη μέτρηση του μήκους του οχήματος δεν πρέπει να συνυπολογίζονται τα ακόλουθα συστήματα και διατάξεις:

— υαλοκαθαριστήρες και υαλοπλυστικές συσκευές,

— εμπρόσθιες ή οπίσθιες πινακίδες σήμανσης,

— τελωνειακές σφραγίδες και διατάξεις προστασίας τους,

— διατάξεις για τη στερέωση του υφασμάτινου καλύμματος του φορτίου (κουκούλα) και η προστασία τους,

— συστήματα φωτισμού,

— καθρέφτες οπισθοσκοπίσεως,

— βοηθήματα οπισθοσκοπίσεως,

— αγωγοί εισαγωγής αέρα,

— διατάξεις για την ορθή κατά μήκος τοποθέτηση των αποσυναρμολογουμένων αμαξωμάτων,

— βαθμίδες (σκαλοπάτια) για την πρόσβαση στο όχημα,

— ελαστικά μέρη των προφυλακτήρων,

— ανυψούμενες πλατφόρμες, κεκλιμένα επίπεδα και παρόμοιος εξοπλισμός σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 200 mm, υπό τον όρο ότι δεν αυξάνεται η δυνατότητα φόρτωσης του οχήματος,

— συστήματα ζεύξεως για οχήματα με κινητήρα.

2.4.2. Ο όρος *«πλάτος οχήματος»* είναι η διάσταση η οποία μετράται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 612-1978, όρος αριθ. 6.2.

Επιπροσθέτως των διατάξεων του προτύπου αυτού, κατά τη μέτρηση του πλάτους του οχήματος δεν πρέπει να συνυπολογίζονται τα ακόλουθα συστήματα και διατάξεις:

— τελωνειακές σφραγίδες και διατάξεις προστασίας τους,

— διατάξεις για τη στερέωση του υφασμάτινου καλύμματος του φορτίου (κουκούλα) και την προστασία τους,

— συστήματα επισήμανσης τυχόν έκρηξης των ελαστικών των τροχών,

— τα προεξέχοντα ελαστικά μέρη («λασπωτήρες») του συστήματος κατά της εκτόξευσης νερού [βλέπε οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου (1)],

— συστήματα φωτισμού,

(1) ΕΕ αριθ. L 103 της 23. 4. 1991, σ. 5.

— για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3, κεκλιμένα επίπεδα πρόσβασης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, ανυψούμενες πλατφόρμες και παρόμοιος εξοπλισμός σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, υπό τον όρο ότι δεν εξέχουν περισσότερο από 10 mm από τις πλευρές του οχήματος και ότι οι γωνίες των κεκλιμένων επιπέδων που είναι στραμμένες προς τα εμπρός και προς τα πίσω είναι στρογγυλεμένες με ακτίνα τουλάχιστον 5 mm· οι ακμές πρέπει να είναι στρογγυλεμένες με ακτίνα τουλάχιστον 2,5 mm,

— καθρέφτες οπισθοσκοπίσεως,

— συστήματα ένδειξης της πίεσης των ελαστικών,

— πτυσσόμενες βαθμίδες (σκαλοπάτια),

— το προεξέχον τμήμα των τοιχωμάτων των ελαστικών αμέσως πάνω από το σημείο επαφής με το έδαφος.

2.4.3. Ο όρος *«ύψος οχήματος»* είναι η διάσταση η οποία μετράται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 612-1978, όρος αριθ. 6.3.

Επιπροσθέτως των διατάξεων του προτύπου αυτού, κατά τη μέτρηση του ύψους του οχήματος δεν πρέπει να συνυπολογίζονται τα ακόλουθα συστήματα και διατάξεις:

— κεραίες,

— παντογράφοι (ανυψωμένοι).

Για τα οχήματα με σύστημα ανύψωσης των αξόνων, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα του εν λόγω συστήματος.

2.4.4. *«Μήκος του χώρου φόρτωσης»* οχήματος πλην των ελκυστήρων ημιρυμουλκουμένου ή των ημιρυμουλκουμένων νοείται η απόσταση μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου εξωτερικού σημείου του χώρου φόρτωσης και του απώτατου οπίσθιου εξωτερικού σημείου του οχήματος, μετρούμενη οριζοντίως στο διάμηκες επίπεδο του οχήματος.

Κατά τη μέτρηση της απόστασης δεν λαμβάνονται υπόψη:

— ο χώρος φόρτωσης εμπρός από το απώτατο οπίσθιο σημείο του θαλαμίσκου,

— τα συστήματα και οι διατάξεις που αναφέρονται στο σημείο 2.4.1 παραπάνω ή

— οι προεξέχουσες ψυκτικές και άλλες βοηθητικές μονάδες που ευρίσκονται εμπρός από το χώρο φόρτωσης.

2.5. Ως *«μάζα οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας»* νοείται η μάζα του μη φορτωμένου οχήματος με το αμάξωμα, και με το σύστημα ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας, ή η μάζα του πλαισίου με το θάλαμο οδήγησης, σε περίπτωση που το αμάξωμα ή το σύστημα ζεύξης δεν συναρμολογείται από τον κατασκευαστή [συνυπολογιζομένου του ψυκτικού υγρού, των λιπαντικών, του καυσίμου κατά το 90 %, του 100 % άλλων υγρών πλην των απόνερων, των εργαλείων, του εφεδρικού τροχού, του οδηγού (75 kg), και, για τα αστικά και τα τουριστικά λεωφορεία, η μάζα του συνοδηγού (75 kg), εφόσον το όχημα έχει θέση συνοδηγού].

2.6. Ως *«τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος (M)»* νοείται η μέγιστη μάζα του οχήματος με βάση την κατασκευή του και τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της κατηγορίας του οχήματος σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εκτός από την περίπτωση των κεντροαξονικών ρυμουλγουμένων και των ημιρυμουλρουμένων, όπου η μάζα που χρησιμοποιείται είναι μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται επί των αξόνων όταν το όχημα είναι φορτωμένο με την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος.

Εξ ορισμού, μία μόνο τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος μπορεί να αντιστοιχεί σε καθεμία τεχνική διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας. Ο ορισμός αυτός, μία και μόνη τιμή, εφαρμόζεται επί των οικείων τεχνικών προδιαγραφών των σημείων 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 και 2.12 αναλόγως.

2.7. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος (m)»* νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που ασκείται από τον άξονα επί της επιφανείας της οδού, βάσει της κατασκευής του οχήματος και του άξονος, και δίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.8. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί ομάδας αξόνων (μ)»* νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που ασκείται από την ομάδα αξόνων επί της επιφανείας της οδού, βάσει της κατασκευής του οχήματος και της ομάδας αξόνων, και δίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.9. Ως *«μάζα ρυμουλκήσεως»* νοείται είτε η μάζα ενός ρυμουλκουμένου με ρυμό έλξης ή ενός ημιρυμουλκουμένου με ανεξάρτητο τροχοφορείο που ζεύγνυται στο όχημα με κινητήρα, είτε η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που ασκείται επί των αξόνων ενός κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου που ζεύγνυται στο όχημα με κινητήρα.

2.10. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμουλκήσεως (TM)»* νοείται η μεγιστη μάζα ρυμουλκήσεως που δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

2.11. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης οχήματος με κινητήρα»* νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο στο σημείο ζεύξης με βάση την κατασκευή του οχήματος με κινητήρα ή/και της ζεύξης, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή. Εξ ορισμού, η εν λόγω μάζα δεν περιλαμβάνει τη μάζα του συστήματος ζεύξης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και περιλαμβάνει τη μάζα οποιουδήποτε συστήματος ζεύξης προσαρμοσμένου στο άλλο όχημα.

2.12. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης ημιρυμουλκουμένου ή κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου»* νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που μεταβιβάζεται από το ρυμουλκούμενο στο σημείο ζεύξης, το οποίο δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

2.13. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού (MC)»* νοείται η μέγιστη τιμή του αθροίσματος των μαζών του εμφόρτου οχήματος με κινητήρα και του εμφόρτου ρυμουλκουμένου, με βάση την κατασκευή του οχήματος, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

2.14. Ως *«διάταξη ανύψωσης αξόνων»* νοείται διάταξη μόνιμα ενσωματωμένη σε όχημα για τη μείωση ή την αύξηση του φορτίου στον (στους) άξονα(-ες) αναλόγως των συνθηκών φόρτωσης του οχήματος:

— είτε με ανύψωση των τροχών σε απόσταση από το έδαφος/με χαμήλωμά τους πλησιέστερα προς το έδαφος,

— είτε δίχως ανύψωση των τροχών από το έδαφος (π.χ., στην περίπτωση αναρτήσεως με πεπιεσμένο αέρα ή άλλων συστημάτων),

ώστε να μειώνεται η φθορά των τροχών όταν το όχημα δεν είναι πλήρως φορτωμένο, ή/και προκειμένου να διευκολύνεται η εκκίνηση των οχημάτων με κινητήρα ή των συνδυασμών οχημάτων σε ολισθηρά εδάφη με αύξηση του φορτίου στον κινητήριο άξονα.

2.15. Ως *«ανασυρόμενος άξονας»* νοείται ο άξονας ο οποίος μπορεί να ανυψωθεί/χαμηλώσει μέσω της διάταξης ανύψωσης αξόνων του σημείου 2.14 πρώτη περίπτωση.

2.16. Ως *«φορτιζόμενος άξονας»* νοείται ο άξονας επί του οποίου το φορτίο μπορεί να αυξομειωθεί χωρίς να ανυψωθεί, μέσω της διάταξης ανύψωσης αξόνων του σημειού 2.14 δεύτερη περίπτωση.

2.17. Ως *«ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα»* νοείται το σύστημα ανάρτησης στο οποίο το 75 % τουλάχιστον της λειτουργίας ελατηρίου της ανάρτισης γίνεται με πεπιεσμένο αέρα.

2.18. Ως *«ανάρτηση ανεγνωρισμένη ως ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα»* νοείται σύστημα ανάρτησης για άξονα ή ομάδα αξόνων το οποίο ικανοποιεί τις απαιτήσεις του σημείου 7.11.

2.19. Ως *«τύπος οχήματος»* νοούνται τα οχήματα που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους όπως:

— ο κατασκευαστής,

— η κατηγορία του οχήματος όπως ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

— βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού και της κατασκευής όπως:

— προκειμένου για οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3:

— πλαίσιο/αυτοφερόμενο αμάξωμα, μονόροφο/διόροφο, άκαμπτο/αρθρωτό (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),

— ανάρτηση του κινητήριου άξονα: με πεπιεσμένο αέρα ή ισοδύναμη/όχι πεπιεσμένου αέρα και/ή όχι ισοδύναμη,

— αριθμός των αξόνων·

— προκειμένου για οχήματα της κατηγορίας N:

— πλαίσιο/λεκάνη πατώματος (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),

— ανάρτηση του κινητήριου άξονα: με πεπιεσμένο αέρα ή ισοδύναμη/όχι πεπιεσμένου αέρα και όχι ισοδύναμη,

— αριθμός των αξόνων·

— προκειμένου για οχήματα της κατηγορίας Ο:

— πλαίσιο/αυτοφερόμενο αμάξωμα (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές), ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης/ημιρυμουλκούμενο/κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο,

— τύπος του συστήματος πέδησης (π.χ. χωρίς σύστημα πέδησης/πέδη αδρανείας/πέδη συνεχούς λειτουργίας),

— αριθμός των αξόνων.

Όσον αφορά το στοιχείο αυτό δεν θα θεωρούνται βασικά ορισμένα χαρακτηριστικά της κατασκευής και του σχεδιασμού όπως, συγκεκριμένα, το μεταξόνιο, ο σχεδιασμός των αξόνων, η ανάρτηση, το σύστημα διεύθυνσης, τα ελαστικά και οι αντίστοιχες μετατροπές του συστήματος διόρθωσης της πέδησης των αξόνων, ή η προσθήκη δικλείδων διακοπής ή περιορισμού σε σχέση με τη διαμόρφωση του ελκυστήρα του ημιρυμουλκουμένου ή του φορτηγού, και οι εξοπλισμοί που έχουν σχέση με το πλαίσιο (π.χ. κινητήρας, δεξαμενές καυσίμου, μετάδοση κ.λπ.).

3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

3.1. Η αίτηση για έγκριση ΕΚ τύπου σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τη μάζα και τις διαστάσεις του πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

3.2. Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από δελτίο πληροφοριών, υπόδειγμα του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ.

3.3. Ένα ή περισσότερα οχήματα με χαρακτηριστικά που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας και τα οποία επιλέγονται από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών και των ελέγχων για την έγκριση, αντιπροσωπευτικά του προς έγκριση τύπου, παραδίδονται στην εν λόγω τεχνική υπηρεσία.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

4.1. Εφόσον ικανοποιούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση ΕΚ τύπου συμφώνως προς το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

4.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας.

4.3. Η κοινοποίηση ή η επέκταση ή άρνηση χορήγησης της έγκρισης ενός τύπου οχήματος δυνάμει της παρούσας οδηγίας θα κοινοποιείται στα κράτη μέλη σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 4 παράγραφος 6 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

4.4. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος χορηγείται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Το ίδιο κράτος μέλος δεν επιτρέπεται να χορηγήσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.

5. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

5.1. Στην περίπτωση τροποποιήσεων των εγκρίσεων που έχουν χορηγηθεί συμφώνως προς την παρούσα οδηγία, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

6. ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

6.1. Για την εξασφάλιση της πιστότητας της παραγωγής πρέπει να λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

7. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

7.1. **Μέτρηση της μάζας του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας και κατανομή της στους άξονες:**

Η μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας και η κατανομή της στους άξονες μετράται στα οχήματα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3, εν στάσει και με τους τροχούς τους στραμμένους κατευθείαν εμπρός.

Αν οι μετρούμενες μάζες δεν διαφέρουν κατά περισσότερο από 3 % από τις μάζες που δίδει ο κατασκευαστής για την αντίστοιχη τεχνική διαμόρφωση στα πλαίσια του τύπου, ή κατά περισσότερο από 5 % αν το όχημα ανήκει στην κατηγορία N_1, O_1, O_2 ή M_2 και δεν

υπερβαίνει τους 3,5 t, χρησιμοποιούνται για τις παρακάτω προδιαγραφές οι μάζες σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και η κατανομή τους στους άξονες τις οποίες δηλώνει ο κατασκευαστής. Στην αντίθετη περίπτωση, χρησιμοποιούνται οι μετρούμενες μάζες και η τεχνική υπηρεσία μπορεί, εφόσον χρειάζεται, να προβεί σε συμπληρωματικές μετρήσεις και σε άλλα οχήματα, εκτός από εκείνα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3.

7.2. **Μέτρηση των διαστάσεων**

Η μέτρηση του συνολικού μήκους, πλάτους και ύψους σε ετοιμότητα λειτουργίας εκτελείται στο (στα) όχημα(-τα) που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3, σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.4.

Αν οι μετρούμενες διαστάσεις διαφέρουν από τις διαστάσεις που δηλώνει ο κατασκευαστής για την αντίστοιχη τεχνική διαμόρφωση στα πλαίσια του τύπου, χρησιμοποιούνται οι μετρούμενες διαστάσεις και η τεχνική υπηρεσία μπορεί, εφόσον χρειάζεται, να προβεί σε συμπληρωματικές μετρήσεις και σε άλλα οχήματα εκτός από εκείνα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.

7.3. **Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων**

7.3.1. *Μέγιστο μήκος*

7.3.1.1. Όχημα με κινητήρα: όπως στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.3.1.2. Ρυμουλκούμενο (πλην του ημιρυμουλκουμένου): όπως στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.3.1.3. Αρθρωτό λεωφορείο ή πούλμαν: όπως στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.3.1.4. Ημιρυμουλκούμενο:

Η διάσταση που αναφέρεται στο σημείο 7.3.1.4.1 μετράται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα συστήματα και οι διατάξεις που αναφέρονται στο σημείο 2.4.1 ενώ η διάσταση που αναφέρεται στο σημείο 7.3.1.4.2 μετράται χωρίς καμία εξαίρεση.

7.3.1.4.1. Η απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πετάλου ζεύξης και του οπίσθιου τμήματος του ημιρυμουλκουμένου, δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο που καθορίζει το σημείο 1.6 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, μετρούμενη οριζοντίως στο διάμηκες επίπεδο του οχήματος.

7.3.1.4.2. Η απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πετάλου ζεύξης και των ακροτάτων σημείων του εμπροσθίου τμήματος του ημιρυμουλκουμένου, μετρούμενη οριζοντίως, δεν πρεπει να υπερβαίνει τα 2,04 μέτρα, όπως ορίζει το σημείο 4.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.3.2. *Μέγιστο πλάτος*

7.3.2.1. Όλα τα οχήματα: όπως στο σημείο 1.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.3.2.2. Σταθερές ή κινητές υπερκατασκευές των οχημάτων των κατηγοριών N και O που έχουν σχεδιασθεί ειδικά για τη μεταφορά αγαθών υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία και πάχος των πλαγίων τοιχωμάτων των οχημάτων αυτών που υπερβαίνει τα 45 mm, συμπεριλαμβανομένης της μόνωσης: όπως στο σημείο 1.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.3.3. *Μέγιστο ύψος*

7.3.3.1. Όλα τα οχήματα: όπως στο σημείο 1.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

7.4. **Υπολογισμοί κατανομής της μάζας**

7.4.1. *Διαδικασία υπολογισμού*

7.4.1.1. Για τους παρακάτω υπολογισμούς της κατανομής των μαζών, ο κατασκευαστής παρέχει στην τεχνική υπηρεσία που εκτελεί τις δοκιμές, υπό τη μορφή πίνακα ή υπό οποιαδήποτε άλλη κατάλληλη μορφή, τις πληροφορίες που αφορούν, για κάθε τεχνική διαμόρφωση εντός του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από κάθε σύνολο δυνατών τιμών όλων των στοιχείων στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας, τις αντίστοιχες τεχνικά αποδεκτές μέγιστες μάζες εμφόρτου οχήματος, τις τεχνικά αποδεκτές μέγιστες μάζες επί των αξόνων και ομάδων αξόνων, την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης και την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα του εμφόρτου συνδυασμού.

7.4.1.2. Εκτελούνται οι δέοντες υπολογισμοί ώστε να εξακριβωθεί ότι πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις για κάθε τεχνική διαμόρφωση εντός του τύπου. Για το σκοπό αυτό, οι υπολογισμοί μπορούν να περιορισθούν στις πλέον δυσμενείς περιπτώσεις.

7.4.1.3. Στις παρακάτω απαιτήσεις, τα σύμβολα M, m_i, μ_j, TM και MC αντιπροσωπεύουν αντίστοιχα τις ακόλουθες παραμέτρους, για τις οποίες πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 7.4:

M = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος,

m_i = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα επί του άξονος με ένδειξη «i», όπου το «i» μεταβάλλεται από 1 έως το συνολικό αριθμό των αξόνων του οχήματος,

μ_j = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα επί του μόνου άξονος ή ομάδας αξόνων με ένδειξη «j», όπου το «j» μεταβάλλεται από το 1 έως το συνολικό αριθμό των μόνων αξόνων ή των ομάδων αξόνων,

TM = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης, και

MC = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου συνδυασμού,

7.4.1.4. Στην περίπτωση μόνου άξονα, με ένδειξη «i» ως άξονας και ως «j» ως ομάδα αξόνων, $m_i = \mu_j$ εξ ορισμού.

7.4.1.5. Στην περίπτωση οχημάτων εφοδιασμένων με φορτιζόμενους άξονες, οι ακόλουθοι υπολογισμοί εκτελούνται με την ανάρτηση των αξόνων φορτισμένη στην κανονική διαμόρφωση ετοιμότητας λειτουργίας. Στην περίπτωση των οχημάτων με ανασυρόμενους άξονες, οι υπολογισμοί εκτελούνται με τους άξονες χαμηλωμένους.

7.4.1.6. Για τις ομάδες αξόνων, ο κατασκευαστής αναφέρει τους κανόνες κατανομής της συνολικής μάζας που αναλαμβάνεται από την ομάδα μεταξύ των αξόνων (λόγου χάριν υποδεικνύοντας τους τύπους κατανομής ή υποβάλλοντας σχετικές γραφικές παραστάσεις).

7.4.1.7. Στην περίπτωση των ημιρυμουλκουμένων και των κεντροαξονικών ρυμουλκουμένων, και για τη διευκόλυνση της κατανόησης των υπολογισμών, το σημείο ζεύξης θεωρείται ως άξονας με ένδειξη «O» και οι αντίστοιχες μάζες m_0 και μ_0 ορίζονται συμβατικά ως η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης του ρυμουλκουμένου.

7.4.2. *Προδιαγραφές για τα οχήματα των κατηγοριών N και O, πλην των ρυμουλκουμένων τροχοσπίτων*

7.4.2.1. Το άθροισμα των μαζών m_i δεν μπορεί να είναι μικρότερο από τη μάζα M.

7.4.2.2. Για κάθε ομάδα αξόνων με ένδειξη «j», το άθροισμα των μαζών m_i επί των αξόνων που την απαρτίζουν δεν μπορεί να είναι μικρότερο από τη μάζα μ_j. Ακόμη, καθεμία από τις μάζες m_i δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το μέρος του μ_j που αναλαμβάνεται από τον άξονα «i», όπως ορίζεται από τους κανόνες κατανομής των μαζών της οικείας ομάδας αξόνων.

7.4.2.3. Το άθροισμα των μαζών μ_j δεν μπορεί να είναι μικρότερο από τη μάζα M.

7.4.2.4. Το άθροισμα της μάζας (του οχήματος) σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, της μάζας που αντιστοιχεί σε 75 kg πολλαπλασιασμένης επί τον αριθμό των επιβατών και της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας στο σημείο ζεύξης δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα M.

7.4.2.5. Όταν το όχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα M σύμφωνα με μία από τις επιτρεπόμενες καταστάσεις που περιγράφονται παρακάτω στα σημεία 7.4.2.5.1 έως 7.4.2.5.3, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον άξονα «i» δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μάζα m_i του αξόνα αυτού και τη μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον μόνο άξονα ή στην ομάδα αξόνων «j» δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα μ_j. Ακόμη, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο στον κινητήριο άξονα ή το άθροισμα των μαζών που αντιστοιχούν στα φορτία στους κινητήριους άξονες πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο προς το 25 % της M.

7.4.2.5.1. Ρυμουλκούμενα οχήματα και οχήματα με κινητήρα πλην των ρυμουλκών οχημάτων:

7.4.2.5.1.1. Ομοιόμορφη κατανομή των μαζών στην περίπτωση πλήρων ή ολοκληρωμένων οχημάτων, εξαιρέσει αυτών που αναφέρονται στο σημείο 7.4.2.5.1.2: το όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg τοποθετημένη σε κάθισμα επιβάτου φορτώνεται μέχρι τη μάζα M, ενώ το ωφέλιμο φορτίο κατανέμεται στο χώρο που προβλέπεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

7.4.2.5.1.2. Ακραία περίπτωση κατανομής της μάζας (ανομοιόμορφη φόρτιση) στην περίπτωση οχημάτων είτε ημιτελών είτε προοριζομένων για ειδική χρήση που συνεπάγεται τη μεταφορά μόνον ανομοιόμορφα κατανεμημένων φορτίων. Ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώνει τις ακραίες επιτρεπόμενες θέσεις του κέντρου βάρους του ωφέλιμου φορτίου ή/και του αμαξώματος ή/και του εξοπλισμού ή των εσωτερικών εξαρτημάτων (λόγου χάριν: από 0,50 m έως 1,30 m εμπρός από τον πρώτο οπίσθιο άξονα). Ο έλεγχος θα πρέπει να εκτελείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτει όλες τις δυνατές θέσεις του εν λόγω κέντρου βάρους, ενώ το όχημα θα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg τοποθετημένη σε κάθε κάθισμα επιβάτου και φορτώνεται μέχρι τη μάζα M.

7.4.2.5.2. Οχήματα έλξης ρυμουλκουμένου (οδικοί ελκυστήρες) και φορτηγά που προορίζονται επίσης για την έλξη κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου.

7.4.2.5.2.1. Εκτελούνται οι ίδιοι υπολογισμοί όπως εκείνοι που προβλέπονται για το σημείο 7.4.2.5.1.1 στην περίπτωση πλήρων ή ολοκληρωμένων οχημάτων, πλην των οχημάτων ειδικών χρήσεων,

ή το σημείο 7.4.2.5.1.2 στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων ή οχημάτων ειδικής χρήσης. Εκτελούνται με όλα τα παρακάτω σχετικά πιθανά σενάρια:

α) χωρίς κανένα φορτίο στο σημείο ζεύξης (εκτός, για τους οδικούς ελκυστήρες, από το φορτίο που αντιστοιχεί στη μάζα της διάταξης ζεύξης, εφόσον έχει τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή, η οποία περιλαμβάνεται στη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 2.5),

β) στο σημείο ζεύξης εφαρμόζεται φορτίο που αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα της διάταξης ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, εφόσον αυτός δεν τοποθετεί διάταξη ζεύξης (το φορτίο αυτό αφαιρείται από το ωφέλιμο φορτίο),

γ) στο σημείο ζεύξης εφαρμόζεται φορτίο που αντιστοιχεί στην τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης (το φορτίο αυτό αφαιρείται από το ωφέλιμο φορτίο).

7.4.2.5.3. Οχήματα έλξης ημιρυμουλκουμένων (ελκυστήρες ημιρυμουλκουμένων).

7.4.2.5.3.1. Στην περίπτωση πλήρους ή ολοκληρωμένου οχήματος: ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώσει τις ακραίες θέσεις του άξονα του πετάλου ζεύξης. Ο έλεγχος διεξάγεται κατά τρόπον ώστε να καλύψει όλες τις δυνατές θέσεις του άξονα του πετάλου ζεύξης, ενώ το όχημα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg σε κάθε θέση επιβάτου και φορτωμένο μέχρι τη μάζα M (με το ωφέλιμο φορτίο επί του άξονα του πετάλου ζεύξης).

7.4.2.5.3.2. Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος: εκτελούνται οι έλεγχοι που προβλέπονται στο σημείο 7.4.2.5.3.1 με βάση τις ακραίες αποδεκτές θέσεις του άξονα του πετάλου ζεύξης που δηλώνει ο κατασκευαστής.

7.4.2.6. Όταν όχημα της κατηγορίας N φορτώνεται μέχρι τη μάζα του M και ο οπίσθιός του άξονας (με ένδειξη άξονα «n») ή οπίσθια ομάδα αξόνων (με ένδειξη «q» ως ομάδα αξόνων) φορτώνεται μέχρι τη μάζα του m_n ή μ_q, η μάζα που ασκεί φορτίο επί του άξονος διεύθυνσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 20 % της M.

7.4.2.7. Η μάζα MC δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το άθροισμα M + TM.

7.4.3. *Προδιαγραφές για τα λεωφορεία και τα πούλμαν*

7.4.3.1. Ισχύουν οι προδιαγραφές των σημείων 7.4.2.1 έως 7.4.2.3 και του σημείου 7.4.2.7.

7.4.3.2. Το άθροισμα της μάζας του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, της μάζας Q που καθορίζεται παρακάτω στον πίνακα του σημείου 7.4.3.3.1 πολλαπλασιασμένη επί τον συνολικό αριθμό των επιβατών, της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας στο σημείο ζεύξης, και των μαζών B και BX που καθορίζονται παρακάτω στο σημείο 7.4.3.3.1, δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα M.

7.4.3.3. Όταν το ημιτελές οχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα του M σύμφωνα με την κατάσταση που περιγράφεται στο σημείος 7.4.2.5.1.2 παραπάνω, ή όταν το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας φορτώνεται όπως περιγράφεται στο ακόλουθο σημείο 7.4.3.3.1, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κάθε άξονος δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μάζα m_i επί του κάθε άξονος, και η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κάθε μόνου άξονος ή ομάδας αξόνων δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μάζα μ_j επί της εν λόγω ομάδας αξόνων. Ακόμη, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κινητήριου άξονος ή το άθροισμα των μαζών που αντιστοιχεί στα φορτία επί των κινητήριων αξόνων πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση προς το 25 % της M.

7.4.3.3.1. Το όχημα, σε ετοιμότημα λειτουργίας φορτώνεται με μάζα Q σε κάθε κάθισμα επιβάτη, καθώς και αριθμό SP που ανταποκρίνεται προς τον αριθμό των ορθίων, μαζών Q κατανεμημένων ομοιόμορφα στην επιφάνεια S_1 που είναι διαθέσιμη για τους ορθίους· επίσης, προστίθεται μάζα ίση προς B (kg) ομοιόμορφα κατανεμημένη στα διαμερίσματα αποσκευών και, εφόσον χρειάζεται, μάζα ίση προς BX (kg) ομοιόμορφα κατανεμημένη σε όλη την επιφάνεια οροφής που φέρει εξοπλισμό μεταφοράς αποσκευών. Όπου:

S_1 είναι ο χώρος για τους όρθιους, επιβάτες, όπως ορίζεται στην αναμενόμενη οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ειδικές διατάξεις για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3. Μέχρι την έκδοση της οδηγίας, η τιμή του S_1 θα ορίζεται από τους κανονισμούς της OEE/HE αριθ. 36 (έγγρ. E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Add 35) και 52 (έγγρ. E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Add 51).

SP, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, δεν πρέπει να υπερβαίνει την τιμή S_1/Ss_p όπου Ss_p είναι ο συμβατικός χώρος για έναν όρθιο επιβάτη που ορίζεται στον παρακάτω πίνακα.

B (kg), που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, έχει αριθμητική τιμή τουλάχιστον $100 \times V$ (V είναι ο συνολικός όγκος των διαμερισμάτων αποσκευών σε m^3).

BX, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, πρέπει να επιβάλει ειδικό φορτίο τουλάχιστον 75 kg/m^2 κατανεμημένο σε όλη την επιφάνεια της οροφής που φέρει εξοπλισμό για τη μεταφορά αποσκευών.

Το Q και το Ss_p έχουν τις τιμές του κατωτέρω πίνακα:

Κλάση οχήματος	Q (kg) μάζα ενός επιβάτη	Ss_p (m^2/επιβάτη) συμβατικός χώρος για έναν όρθιο επιβάτη
Κλάσεις I και A(**)	68	0,125
Κλάση II	71(*)	0,15
Κλάσεις III και B	71(*)	δεν υπάρχουν όρθιοι

(*) Συμπεριλαμβανομένων 3 kg για τις χειραποσκευές.
(**) Εάν ένα όχημα των κλάσεων II ή III ή της κλάσης B εγκριθεί ως όχημα της κλάσης I ή της κλάσης A, για την έγκριση στις κλάσεις αυτές δεν συνυπολογίζεται η μάζα των αποσκευών που μεταφέρουν διαμερίσματα αποσκευών με πρόσβαση μόνον από το εξωτερικό του οχήματος.

7.4.3.4. Όταν το όχημα είναι σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ή φορτώνεται όπως ορίζεται στο σημείο 7.4.3.3.1, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επάνω στον εμπρόσθιο άξονα ή ομάδα αξόνων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το ποσοστά της μάζας M βάσει του κατωτέρω πίνακα:

Συνθήκες φόρτωσης	Κλάσεις I και A		Κλάση II		Κλάσεις III και B	
	Άκαμπτο	Αρθρωτό	Άκαμπτο	Αρθρωτό	Άκαμπτο	Αρθρωτό
Κενό	20	20	25	20	25	20
Φορτωμένο	25	20	25	20	25	20

7.4.4. *Προδιαγραφές για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 ή M_3, εκτός από τα λεωφορεία και τα πούλμαν, και τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα*

Ισχύουν οι προδιαγραφές των σημείων 7.4.2.1 έως 7.4.2.4 και του σημείου 7.4.2.7. Περαιτέρω, όταν το ημιτελές ατελές όχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα του M σύμφωνα με την κατάσταση που περιγράφεται στο σημείο 7.4.2.5.1.2 παραπάνω, ή όταν το πλήρες η ολοκληρωμένο όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας φορτώνεται μέχρι τη μάζα του M, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα του παραρτήματος II της οδηγίας 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου(1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 95/48/ΕΚ της Επιτροπής(2), το φορτίο επί του κάθε άξονος δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα m_i επί του εν λόγω άξονος, και η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κάθε μόνου άξονος ή επί της ομάδας αξόνων δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μάζα μ_j επί της εν λόγω ομάδας αξόνων. Ακόμη, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κινητήριου άξονος ή το άθροισμα των μαζών που αντιστοιχούν στα φορτία επί των κινητήριων αξόνων πρέπει τουλάχιστον να ισούνται προς το 25 % της μάζας M.

7.5. **Προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την κατάταξη ενός οχήματος ως οχήματος μη οδικής χρήσης (παράρτημα II παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ)**

7.5.1. Η τεχνική υπηρεσία ελέγχει εάν το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα, ή το όχημα έλξης ημιρυμουλκουμένου (ελκυστήρας ημιρυμουλκουμένου) χωρίς το πέταλο ζεύξης μπορεί να θεωρηθεί ως όχημα μη οδικής χρήσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

7.5.2. Όσον αφορά άλλα ατελή οχήματα, ο εν λόγω έλεγχος διεξάγεται μόνον κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή.

7.6. **Δυνατότητα ελιγμών**

7.6.1. Κάθε όχημα με κινητήρα και κάθε ημιρυμουλκούμενο πρέπει να μπορεί να εκτελεί είτε προς τα αριστερά είτε προς τα δεξιά πλήρη κυκλική τροχιά 360° εντός κυκλικού δακτυλίου με ακτίνες 12,50 m και 5,30 m και δίχως να προεξέχει από την περιφέρεια του δακτυλίου κανένα από τα εξωτερικά σημεία του οχήματος (με εξαίρεση τα προεξέχοντα τμήματα που περιγράφονται στο σημείο 2.4.2 για το πλάτος του οχήματος).

Για οχήματα με κινητήρα και ημιρυμουλκούμενα εφοδιασμένα με σύστημα ανύψωσης των αξόνων (βλέπε σημείο 2.14), η προδιαγραφή αυτή ισχύει και για τον (τους) άξονα(-ες) σε ανυψωμένη θέση (κατά την έννοια του σημείου 2.14).

Οι προαναφερόμενες προδιαγραφές επαληθεύονται ως εξής:

7.6.1.1. *Οχήματα με κινητήρα*

Το εξώτερο εμπρόσθιο σημείο του οχήματος με κινητήρα θα πρέπει να οδηγείται κατά μήκος του εξωτερικού κύκλου του κυκλικού δακτυλίου (βλέπε σχήμα A).

(1) ΕΕ αριθ. L 129 της 14. 5. 1992, σ. 1.
(2) ΕΕ αριθ. L 233 της 30. 9. 1995, σ. 73.

7.6.1.2. *Ημιρυμουλκούμενα*

Ένα ημιρυμουλκούμενο θεωρείται αυτόματα ως συμμορφούμενο προς τις προδιαγραφές του σημείου 7.6.1 εφόσον το μεταξόνιο δεν είναι μεγαλύτερο από:

$$\sqrt{(12{,}50-2{,}04)^2-(5{,}30+\frac{L}{2})^2}$$

όπου L είναι το πλάτος του ημιρυμουλκουμένου ενώ το μεταξόνιο μετράται για τους σκοπούς του παρόντος σημείου ως η απόσταση του πείρου ζεύξης του ημιρυμουλκουμένη από την κεντρική γραμμή αξόνων του μη διευθυντηρίου τροχοφορείου: αν ένας ή περισσότεροι άξονες του μη διευθυντήριου τροχοφορείου έχουν σύστημα ανύψωσης (βλέπε σημείο 2.14), τότε θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το μεταξόνιο με ανυψωμένους/χαμηλωμένους άξονες, αναλόγως του ποια απόσταση είναι η μεγαλύτερη. Εφόσον υπάρχουν αμφιβολίες, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να ζητήσει την εκτέλεση δοκιμής όπως περιγράφεται στο σημείο 7.6.1.

7.6.2. *Συμπληρωματικές προδιαγραφές για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 ή M_3 και N*

Όταν το όχημα είναι εν στάσει και οι διευθυντήριοι άξονές του έχουν τέτοια γωνία ώστε αν το όχημα εκινείτο, το εξώτερο εμπρόσθιο σημείο του να περιγράφει κύκλο ακτίνας 12,50 m, ορίζεται χαράσσοντας γραμμή στο έδαφος, κατακόρυφο επίπεδο εφαπτόμενο προς την πλευρά εκείνη του οχήματος που βλέπει έξω από τον κύκλο. Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος κατηγορίας M_2 ή M_3, τα δύο άκαμπτα τμήματα θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται προς το επίπεδο.

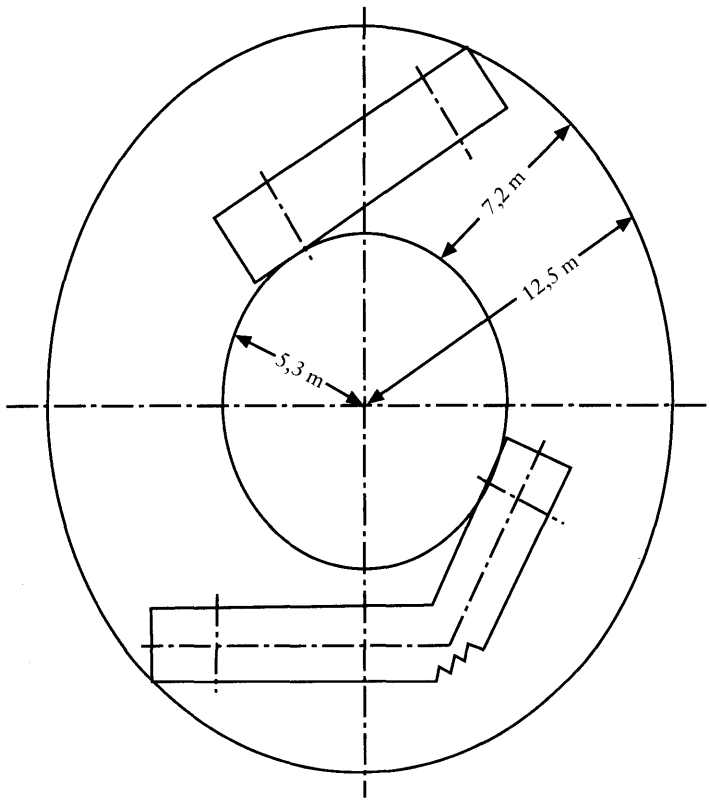
Όταν το όχημα κινείται προς τα εμπρός, είτε αριστερά είτε δεξιά και ακολουθεί τον κύκλο με ακτίνα 12,50 m, κανένα τμήμα του δεν πρέπει να κινείται εκτός του κατακορύφου επιπέδου περισσότερο από 0,80 m (βλέπε σχήμα Β) στην περίπτωση άκαμπτου οχήματος, ή περισσότερο από 1,20 m (βλέπε σχήμα Γ) στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος κατηγορίας M_2 ή M_3.

Για οχήματα με ανυψούμενους άξονες, η προδιαγραφή αυτή πρέπει να ισχύει και με τους άξονες σε ανυψωμένη θέση (κατά την έννοια του σημείου 2.14).

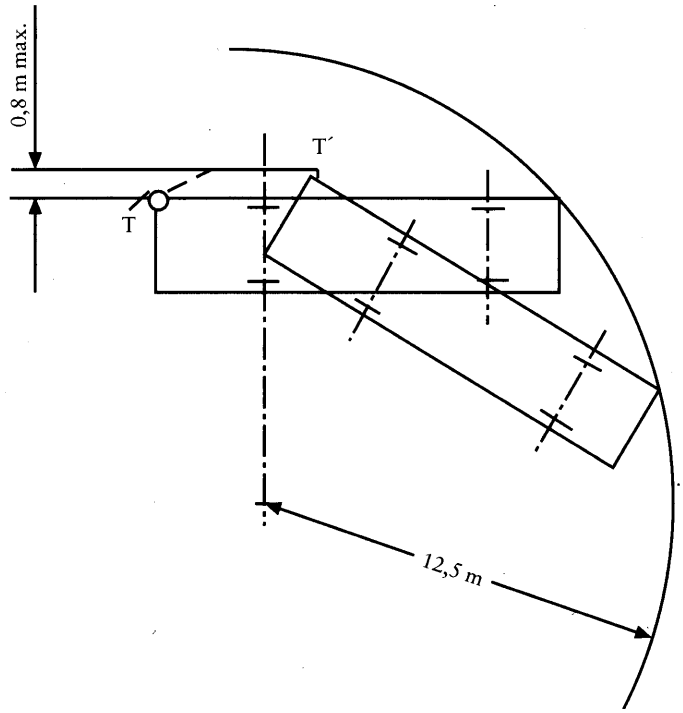
Για οχήματα της κατηγορίας N με ανασυρόμενους άξονες στην ανυψωμένη θέση ή με φορτιζόμενους άξονες άνευ φορτίου η τιμή 0,80 γίνεται 1,00 m.

7.6.3. Οι προδιαγραφές των σημείων 7.6.1 και 7.6.2 μπορούν επίσης να επαληθεύονται κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, με τον ανάλογο ενδεδειγμένο υπολογισμό ή γεωμετρική απόδειξη.

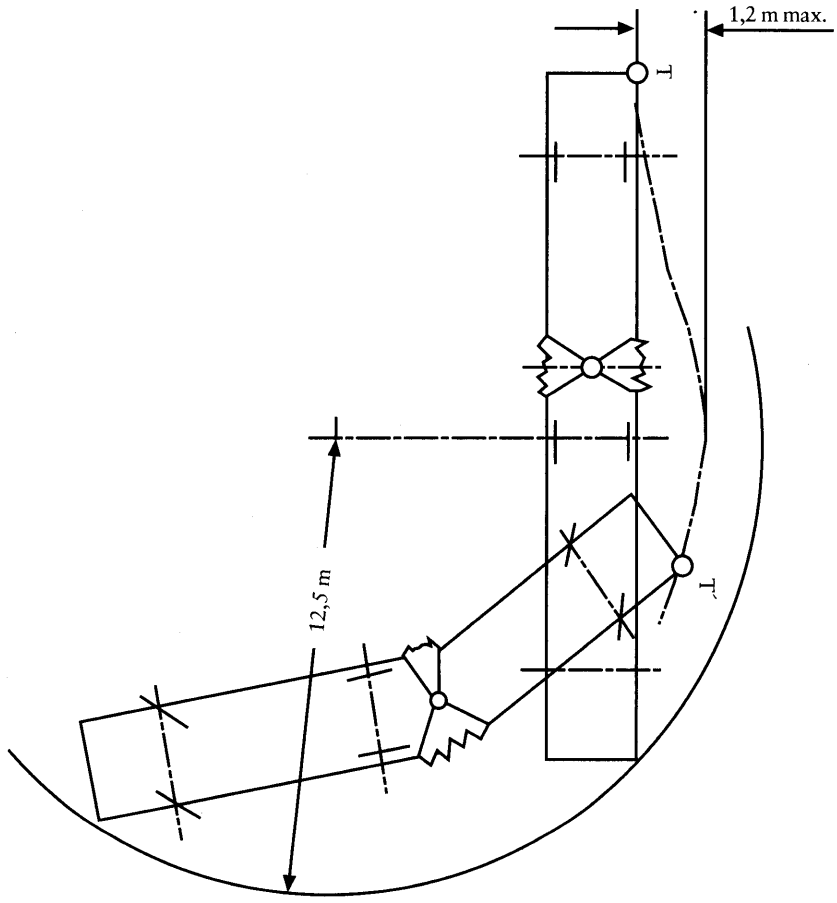
Σχήμα Α



Σχήμα Β



Σχήμα Γ



7.6.4. Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώσει τις μέγιστες αποδεκτές διαστάσεις ως προς τις οποίες πρέπει να ελεγχθεί το όχημα όσον αφορά τις προδιαγραφές των σημείων 7.6.1 και 7.6.2.

7.7. **Συμπληρωματικές προδιαγραφές για τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών M_2 και M_3**

Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 500 kg.

7.8. **Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και οδηγίες συναρμολόγησης των συστημάτων ζεύξης**

7.8.1. Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης ενός οχήματος με κινητήρα το οποίο έχει σχεδιασθεί για να ρυμουλκεί ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης άνω των 3,5 τόνων πρέπει να είναι ίση προς το 10 % τουλάχιστον της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας ρυμούλκησης ή 1 000 kg, εάν η τιμή αυτή είναι μικρότερη, συν, για μη ρυμουλκούντα οχήματα με κινητήρα, τη μάζα του συστήματος ζεύξης εάν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή ή τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης εάν δεν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή.

7.8.2. Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης ενός οχήματος με κινητήρα το οποίο έχει σχεδιασθεί για να ρυμουλκεί ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης κάτω των 3,5 τόνων πρέπει να είναι ίση προς το 4 % τουλάχιστον της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας του έμφορτου συνδυασμού η 25 kg, εάν η τιμή αυτή είναι μικρότερη, συν, για μη ρυμουλκούντα οχήματα με κινητήρα, τη μάζα του συστήματος ζεύξης εάν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή ή τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης εάν δεν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή.

7.8.3. Στην περίπτωση οχήματος με κινητήρα με τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κάτω των 3,5 τόνων, ο κατασκευαστής οφείλει να καθορίζει στις οδηγίες χρήσης τις προϋποθέσεις για την προσαρμογή του συστήματος ζεύξης στο όχημα με κινητήρα.

Στην περίπτωση αυτή, οι εν λόγω προϋποθέσεις περιλαμβάνουν την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης του οχήματος με κινητήρα, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης, τα σημεία προσαρμογής του συστήματος ζεύξης επί του οχήματος με κινητήρα και τη μέγιστη αποδεκτή προεξοχή του συστήματος ζεύξης.

7.9. **Ικανότητα εκκίνησης σε ανηφορικό έδαφος**

Τα οχήματα με κινητήρα που έλκουν ρυμουλκούμενο και είναι φορτωμένα με τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του συνδυασμού οχημάτων πρέπει να είναι σε θέση να ξεκινούν πέντε φορές μέσα σε διάστημα πέντε πρώτων λεπτών σε ανωφέρεια τουλάχιστον 12 %.

7.10. **Σχέση ισχύος του κινητήρα προς τη μέγιστη μάζα**

Τα οχήματα με κινητήρα πρέπει να διαθέτουν αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα τουλάχιστον 5 kW/t μεγίστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του εμφόρτου συνδυασμού. Η ισχύς του κινητήρα μετράται σύμφωνα με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου [1].

7.11. **Προϋποθέσεις όσον αφορά την ισοδυναμία μεταξύ ορισμένων συστημάτων ανάρτησης χωρίς και ανάρτησης με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα(-ες) του οχήματος**

7.11.1. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει την ισοδυναμία μιας ανάρτησης διχως πεπιεσμένο αέρα προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονες.

Η ανάρτηση που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα συμμορφούται προς τα ακόλουθα:

7.11.1.1. Σε περίπτωση που η αναρτημένη μάζα υπεράνω κινητηρίου άξονα ή ομάδας αξόνων πραγματοποιεί μη συντηρούμενη κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση, χαμηλής συχνότητας, η μετρούμενη συχνότητα και η απόσβεση, εφόσον η ανάρτηση μεταφέρει το μέγιστο φορτίο της, πρέπει να ευρίσκεται εντός των ορίων που καθορίζονται στα συμεία 7.11.1.2 έως 7.11.1.5.

7.11.1.2. Κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων. Στην περίπτωση των ομάδων αξόνων, οι εν λόγω αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των ομάδων αξόνων.

7.11.1.3. Ο μέσος λόγος απόσβεσης D_m πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20 % της κρίσιμης απόσβεσης για την ανάρτηση υπό τις κανονικές της συνθήκες και με τοποθετημένους και λειτουργούντες τους υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων.

7.11.1.4. Ο λόγος απόσβεσης D_r της ανάρτησης όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες ταλαντώσεων πρέπει να μην υπερβαίνει το 50 % του D_m.

[1] ΕΕ αριθ. L 375 της 31. 12. 1980, σ. 46· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 89/491/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 238 της 15. 8. 1989, σ. 43).

7.11.1.5. Η συχνότητα της αναρτημένης μάζας υπεράνω του κινητηρίου άξονα ή της ομάδας αξόνων υπό μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,0 Hz.

7.11.1.6. Ο ορισμός της συχνότητας και της απόσβεσης της ανάρτησης δίδεται στην παράγραφο 7.11.2. Οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης καθορίζονται στο συμείο 7.11.3.

7.11.2. *Ορισμός της συχνότητας και της απόσβεσης*

Στον παρόντα ορισμό θεωρείται μάζα M kg ανηρτημένη επάνω από κινητήριο άξονα ή ομάδα αξόνων. Ο άξονας ή η ομάδα αξόνων έχουν συνολική κατακόρυφη ακαμψία μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας K Νιούτον/μέτρο (N/m) και συνολικό συντελεστή απόσβεσης C Νιούτον/μέτρο και δευτερόλεπτο (N.s/m). Αν Z είναι η κατακόρυφη μετακίνηση της αιωρούμενης μάζας, η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι:

$$M\frac{d^2Z}{dt^2} + C\frac{dZ}{dt} + Kz = O$$

Η συχνότητα της ταλάντωσης της αιωρούμενης μάζας F (Hz) είναι:

$$F = \frac{1}{2\pi}\sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν C = Co,

όπου:

$$Co = 2\sqrt{KM}$$

Ο λόγος απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι C/Co.

Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της αιωρούμενης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβεννυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών κορυφών της ταλάντωσης προς την αυτή κατεύθυνση. Εάν τα πλάτη των κορυφών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A_1 και A_2, ο λόγος της απόσβεσης D δίδεται από τη σχέση:

$$D = \frac{C}{Co} = \frac{1}{2\pi}\ln\frac{A_1}{A_2}$$

όπου «ln» είναι ο φυσικός λογάριθμος του λόγου του πλάτους.

7.11.3. *Διαδικασία δοκιμής*

Προκειμένου να καθορισθούν με δοκιμή ο λόγος απόσβεσης D_m, ο λόγος απόσβεσης D_r όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κραδασμών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα, φορτωμένο, πρέπει:

α) να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα (5 km/h±1 km/h) υπεράνω βαθμίδας, ύψους 80 mm, της οποίας η διατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα

ή

β) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο επί του κινητήριου άξονος φθάσει σε τιμή 1,5 φορά μεγαλύτερη από την τιμή του μέγιστου στατικού φορτίου. Το όχημα που ωθείται προς τα κάτω απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει,

ή

γ) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα άνω μέχρις ότου η ανηρτημένη μάζα να ανυψωθεί κατά 80 mm άνωθεν του κινητήριου άξονα. Το όχημα που ωθείται με τον τρόπο αυτό προς τα άνω αφήνεται απότομα να πέσει και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει,

ή

δ) να υποβληθεί σε άλλες διαδικασίες, εφόσον ο κατασκευαστής έχει προσκομίσει απόδειξη περί της ισοδυναμίας τους, οι οποίες ικανοποιούν την τεχνική υπηρεσία.

Στο όχημα όπου πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ του κινητήριου άξονα και του πλαισίου αμέσως υπεράνω του κινητήριου άξονα, να έχει τοποθετηθεί κατακόρυφος κινη-

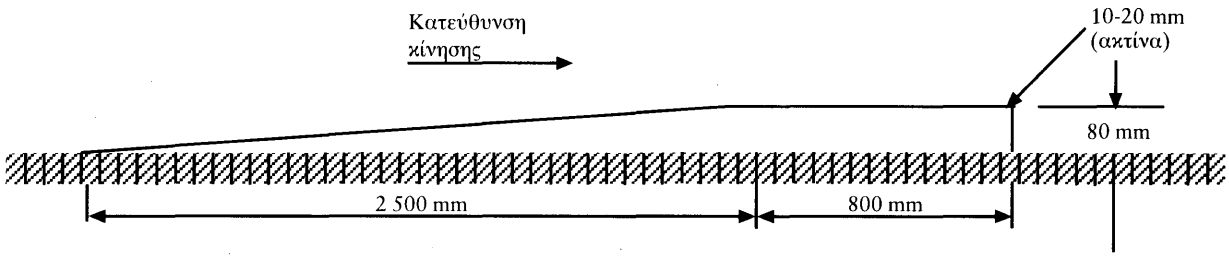
σιομετατροπέας. Στο ίχνος που γράφεται μπορεί να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης βύθισης και να ληφθεί έτσι η συχνότητα και ο λόγος του πλάτους ώστε να προκύψει η απόσβεση. Για ομάδες διδύμων κινητήριων αξόνων, οι κατακόρυφοι κινησιομετατροπείς πρέπει να τοποθετούνται μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως επάνω από κάθε άξονα.

Τα ελαστικά πρέπει να έχουν την κατάλληλη πίεση την οποία συνιστά ο κατασκευαστής, για τη δοκιμαστική μάζα του οχήματος.

Η δοκιμή για την εξακρίβωση της ισοδυναμίας των αναρτήσεων γίνεται με τη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του άξονος ή της ομάδας αξόνων που καθορίζει ο κατασκευαστής, και τεκμαίρεται η ισοδυναμία για όλες τις μικρότερες μάζες.

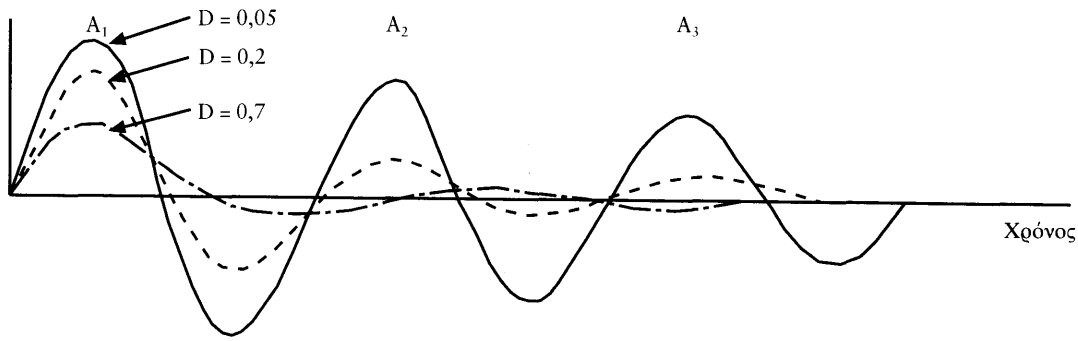
Σχήμα 1

Βαθμίδες για τη δοκιμή συνάρτησης



Σχήμα 2

Απόκριση μη συντηρούμενης απόσβεσης



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ αριθ. .....

σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις τους

(οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 97/27/ΕΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος A4 (210 × 297 mm) ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Αν τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι ιδιαίτερες τεχνικές μονάδες έχουν ηλεκτρονικώς ελεγχόμενες λειτουργίες, δίδονται πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

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

0.2. Τύπος οχήματος: .....

0.2.1. Εμπορική(ές) περιγραφή(ές): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα (β): .....

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

0.4. Κατηγορία οχήματος (γ): .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.6. Θέση των υπό του νόμου προβλεπόμενων πινακίδων, επιγραφές και τρόπος στερέωσής τους:

.....

0.6.1. Επί του πλαισίου: .....

0.6.2. Επί του αμαξώματος: .....

0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

.....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: .....

1.2. Σχέδιο ολόκληρου του οχήματος με διαστάσεις: .....

1.3. Αριθμός αξόνων και τροχών: .....

1.3.1. Αριθμός και θέση αξόνων με δίδυμους τροχούς: .....

1.3.2. Αριθμός και θέση διευθυντηρίων αξόνων: .....

Σημειώσεις:

Γενικά: οι αριθμοί των παραγράφων και των υποσημειώσεων που χρησιμοποιούνται στο παρόν δελτίο πληροφοριών αντιστοιχούν στους αριθμούς και τις υποσημειώσεις του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Τα σημεία που δεν αφορούν την παρούσα οδηγία έχουν παραληφθεί.

Η υποσημείωση (ε) σημαίνει: «Έχουν τεθεί κατά τρόπον ώστε η πραγματική τιμή να γίνεται σαφής για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος.»

Η υποσημείωση (ιδ, δ) σημαίνει: «Πρότυπο ISO 612-1978, όρος αριθ. 6.18.1.»

1.3.3. Κινητήριοι άξονες (αριθμός, θέση, σύζευξη): .....

1.4. (Τυχόν) πλαίσιο (γενικό σχέδιο): .....

1.6. Θέση και διάταξη του κινητήρα: .....

1.7. Θάλαμος οδήγησης (προωθημένος, ή κανονικός) (κγ): .....

1.9. Να διευκρινισθεί αν το όχημα με κινητήρα προορίζεται να ρυμουλκεί ημιρυμουλκούμενα ή άλλα ρυμουλκούμενα και αν το ρυμουλκούμενο είναι ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο ρυμούλκησης ή κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο. Να διευκρινισθεί αν πρόκειται για όχημα που έχει σχεδιασθεί ειδικά για τη μεταφορά αγαθών υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία.

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ε) (σε kg και mm)
(όπου είναι δυνατόν, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)

2.1. Μεταξόνιο(-α) (με πλήρες φορτίο) (στ): .....

2.1.1. Για τα ημιρυμουλκούμενα: .....

2.1.1.1. Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πέταλου ζεύξης και του οπίσθιου άκρου του ημιρυμουλκούμενου: .....

2.1.1.2. Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πέταλου ζεύξης και τυχόντος σημείου του πρόσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου: .....

2.1.1.3. Μεταξόνια ημιρυμουλκούμενων (όπως ορίζονται στο σημείο 7.6.1.2 του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας): .....

2.2. Για τους ελκυστήρες ημιρυμουλκούμενων: .....

2.2.1. Προώθηση του πετάλου ζεύξης (μέγιστη και ελάχιστη· στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων να δηλωθούν οι αποδεκτές τιμές) (ζ): .....

2.2.2. Μέγιστο ύψος του πέταλου ζεύξης (τυποποιημένο) (η): .....

2.3. Μετατρόχιο(-α) και πλάτος(-η) άξονα(-ων): .....

2.3.1. Μετατρόχιο κάθε διευθυντηρίου άξονα (θ): .....

2.3.2. Μετατρόχιο όλων των υπολοίπων αξόνων (θ): .....

2.3.3. Πλάτος του ευρύτερου πίσω άξονα: .....

2.4. Κλίμακα διαστάσεων του οχήματος (ολικών)

2.4.1. Για πλαίσιο χωρίς αμάξωμα

2.4.1.1. Μήκος (ι): .....

2.4.1.1.1. Μέγιστο αποδεκτό μήκος: .....

2.4.1.1.2. Μέγιστο αποδεκτό πλάτος: .....

2.4.1.2. Πλάτος (ια): .....

2.4.1.2.1. Μέγιστο πλάτος: .....

2.4.1.2.2. Ελάχιστο πλάτος: .....

2.4.1.3. Ύψος (κενού οχήματος (ιβ) (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να δειχθεί η κανονική θέση πορείας): .....

2.4.1.4. Εμπρόσθιος πρόβολος (ιγ): .....

2.4.1.5. Οπίσθιος πρόβολος (ιδ): .....

2.4.1.5.2. Ελάχιστος και μέγιστος αποδεκτός πρόβολος του σημείου ζεύξης (ιδ, δ): .....

2.4.1.8. Ακραία αποδεκτή θέση του κέντρου βάρους του αμαξώματος ή/και των εσωτερικών εξαρτημάτων ή/και του εξοπλισμού ή/και του ωφέλιμου φορτίου: .....

2.4.1.9. Απόσταση μεταξύ αξόνων (για πολυαξονικά οχήματα): .....

2.4.2. Για πλαίσια με αμάξωμα

2.4.2.1. Μήκος (ι): .....

2.4.2.1.1. Μήκος της επιφάνειας φόρτωσης: .....

2.4.2.2. Πλάτος (ια): .....

2.4.2.2.1. Πλάτος των τοιχωμάτων (για τα οχήματα που είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά αγαθών με ελεγχόμενη θερμοκρασία): .....

2.4.2.3. Ύψος (κενού οχήματος) (ιβ) (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να δειχθεί η κανονική θέση πορείας): .....

2.4.2.4. Εμπρόσθιος πρόβολος (ιγ): .....

2.4.2.5. Οπίσθιος πρόβολος (ιδ): .....

2.4.2.8. Ακραίες αποδεκτές θέσεις του κέντρου βάρους του ωφέλιμου φορτίου (στην περίπτωση ανομοιόμορφα κατανεμημένου φορτίου): .....

2.4.2.9. Απόσταση μεταξύ αξόνων (για πολυαξονικά οχήματα): .....

2.6. Μάζα του οχήματος με αμάξωμα, και με τη διάταξη ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος κατηγορίας πλην M_1 σε κατάσταση ετοιμότητος λειτουργίας, ή μάζα του πλαισίου με το θάλαμο, εφόσον ο κατασκευαστής δεν παρέχει το αμάξωμα και τη διάταξη ζεύξης [με ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, καύσιμο, το 100 % άλλων υγρών πλην απονέρων, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό και, για λεωφορεία και πούλμαν, η μάζα του μέλους του πληρώματος (75 kg) εφόσον υπάρχει στο όχημα κάθισμα που προορίζεται για το πρόσωπο αυτό] (ο) (ε): .....

2.6.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης (ε): .....

2.7. Ελάχιστη μάζα του οχήματος δηλούμενη από τον κατασκευαστή, επί ημιτελούς οχήματος:

.....

2.7.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου και κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης: .....

2.8. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος δηλούμενη από τον κατασκευαστή (κε) (ε): .....

2.8.1. Κατανομή της ως άνω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης (ε): .....

2.9. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα επί κάθε άξονος (ε): .....

2.10. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα επί κάθε ομάδος αξόνων (ε): .....

2.11. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα (ε): .....

2.11.1. Ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης: .....

2.11.2. Ημιρυμουλκούμενο: .....

2.11.3. Κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο: .....

2.11.3.1. Μέγιστος λόγος της προεξοχής ζεύξης (ιστ) προς το μεταξόνιο: .....

2.11.4. Τεχνικώς αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού: .....

2.11.6. Μέγιστη μάζα ρυμουλκούμενου άνευ πέδης: .....

2.12. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης του οχήματος: .....

2.12.1. — του οχήματος με κινητήρα: .....

2.12.2. — του ημιρυμουλκουμένου ή κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου: .....

2.12.3. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης (εάν δεν εγκαθίσταται από τον κατασκευαστή): .....

2.14.1. Λόγος της ισχύος του κινητήρα προς την τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού (σε kw/kg) (όπως προβλέπεται στο σημείο 7.10 του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας): .....

2.16. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (προαιρετικά: εφόσον δίδονται οι τιμές αυτές, θα πρέπει να επαληθεύονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV)(1): .....

2.16.1. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (ε): .....

2.16.2. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του κάθε άξονος εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, επιδιωκόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή εάν είναι κατώτερο από την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (ε): .....

2.16.3. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της κάθε ομάδος αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (ε): .....

2.16.4. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (ε):

2.16.5. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (ε): .....

5. ΑΞΟΝΕΣ:

5.1. Περιγραφή κάθε άξονα: .....

5.2. Μάρκα: .....

5.3. Τύπος: .....

5.4. Ανασυρόμενος άξονας(-ες): .....

5.4.1. Θέση, μάρκα και τύπος: .....

5.5. Φορτιζόμενος άξονας(-ες): .....

5.5.1. Θέση, μάρκα και τύπος: .....

6. ΑΝΑΡΤΗΣΗ:

6.1. Σχέδιο του συστήματος ανάρτησης: .....

6.2. Τύπος και σχεδίαση της ανάρτησης εκάστου άξονα ή τροχού: .....

6.2.1. Ρύθμιση στάθμης: ναι/όχι

6.2.3. Ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα(-ες): ναι/όχι

6.2.3.1. Ανάρτηση του κινητήριου άξονα (αξόνων) αναγνωρισμένη ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα: ναι/όχι

6.2.3.2. Συχνότητα και απόσβεση της κατακόρυφης ταλάντωσης της ανηρτημένης μάζας: .....

6.3. Χαρακτηριστικά των ελαστικών μερών της ανάρτησης (σχεδιασμός, χαρακτηριστικά των υλικών και διαστάσεις): .....

6.4. Σταθεροποιητές: ναι/όχι

6.5. Αποσβεστήρες ταλαντώσεων (αμορτισέρ): ναι/όχι

(1) Οι διατάξεις των σημείων 2.16.1 έως 2.16.5 δεν αντιβαίνουν στην αποδοχή από τις εθνικές αρχές τις αρμόδιες για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, πρόσθετων μέγιστων μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.

6.6. ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ

6.6.1. Συνδυασμός(-οί) ελαστικού/τροχού [για τα ελαστικά δίνεται ο κωδικός μεγέθους, ο δείκτης ελάχιστης ικανότητας φόρτισης και το σύμβολο της κατηγορίας ελάχιστης ταχύτητας· για τους τροχούς δίνεται το (τα) μέγεθος(-η) σώτρων και η (οι) απόκλιση(-εις)] (ε): .....

6.6.1.1. Άξονας 1: .....

6.6.1.2. Άξονας 2: .....
κ.λπ. ...

6.6.3. Συνιστώμενη(-ες) από τον κατασκευαστή του οχήματος πίεση(-εις) ελαστικών ..... kPa (ε)

8. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ

8.3. Έλεγχος και μετάδοση της ενέργειας πέδησης στα συστήματα πέδησης του ρυμουλκουμένου στα οχήματα που προορίζονται για την έλξη ρυμουλκουμένου: .....

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος: .....

9.10.3. Καθίσματα: .....

9.10.3.1. Αριθμός: .....

9.10.3.2. Θέση και διάταξη: .....

9.17. Προβλεπόμενες από τη νομοθεσία πινακίδες: .....

9.17.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια των θέσεων των ανωτέρω πινακίδων και επιγραφών, καθώς και του αριθμού πλαισίου: .....

9.17.2. Φωτογραφίες ή/και σχέδια του επίσημου τμήματος των πινακίδων και επιγραφών (πλήρες παράδειγμα με διαστάσεις): .....

11. ΖΕΥΞΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΗΜΙΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ

11.1. Κλάση και τύπος της ή των διατάξεων ζεύξης (εγκατεστημένων ή που πρόκειται να εγκατασταθούν): .....

11.2. Χαρακτηριστικά D, U, S και V του (των) εγκατεστημένου(-ων) συστήματος(-μάτων) ζεύξης ή ελάχιστα χαρακτηριστικά του (των) συστήματος(-μάτων) ζεύξης που πρόκειται να εγκατασταθεί: ..... daN

11.3. Οδηγίες προσαρμογής του τύπου ζεύξης στο όχημα και φωτογραφίες ή σχέδια των σημείων στερέωσης που ορίζει ο κατασκευαστής. Εφόσον ο τύπος ζεύξης προορίζεται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά σε ειδικούς τύπους οχημάτων, συμπληρωματικές πληροφορίες: .....

11.4. Πληροφορίες σχετικά με την προσαρμογή ειδικών στηριγμάτων ρυμούλκησης ή ελασμάτων προσαρμογής: .....

13. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΥΛΜΑΝ

13.1. Κλάση και τύπος λεωφορείου ή πούλμαν: .....

13.2. Αριθμός των θέσεων ορθίων: .....

13.3. Αριθμός των καθισμάτων των επιβατών και του πληρώματος: .....

13.3.1. Κάθισμα πληρώματος: ναι/όχι [1]

[1] Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

13.6. Όγκος του διαμερίσματος αποσκευών: ... m^3

13.7. Επιφάνεια για τη μεταφορά αποσκευών στην οροφή: .....m^2

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΗ ΟΔΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

2.4.1. Για πλαίσια δίχως αμάξωμα

2.4.1.4.1. Γωνία πρόσπτωσης (na): ..... μοίρες

2.4.1.5.1. Γωνία φυγής (nb): ..... μοίρες

2.4.1.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στο σημείο 4.5 του τμήματος Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ)

2.4.1.6.1. Μεταξύ των αξόνων: .....

2.4.1.6.2. Κάτω από τον (τους) πρόσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....

2.4.1.6.3. Κάτω από τον (τους) οπίσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....

2.4.1.7. Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (nc): ..... μοίρες

2.4.2. Για πλαίσια με αμάξωμα

2.4.2.4.1. Γωνία πρόσπτωσης (na): ..... μοίρες

2.4.2.5.1. Γωνία φυγής (nb): ..... μοίρες

2.4.2.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στο σημείο 4.5 του τμήματος Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ)

2.4.2.6.1. Μεταξύ των αξόνων: .....

2.4.2.6.2. Κάτω από τον (τους) πρόσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....

2.4.2.6.3. Κάτω από τον (τους) οπίσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....

2.4.2.8. Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (nc): .....μοίρες

2.15. Ικανότητα εκκίνησης σε ανωφέρεια (μεμονωμένο όχημα ..... τοις εκατό)

4.9. Εμπλοκή του διαφορικού: ναι/όχι/προαιρετική[1]

---

[1] Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

(όχημα)

Σφραγίδα της Διοικητικής Αρχής

Ανακοίνωση που αφορά:

— έγκριση τύπου (1)

— επέκταση έγκρισης τύπου (1)

— άρνηση έγκρισης τύπου (1)

— αφαίρεση έγκρισης τύπου (1)

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την οδηγία 97/27/ΕΚ σχετικά με τις μάζες και τις διαστάσεις οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και με την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Έγκριση ΕΚ τύπου αριθ.: .....

Λόγοι επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ I

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

0.2. Τύπος: .....

0.2.1. Γενική(-ές) εμπορική(-ές) ονομασία(-ες): .....

0.3. Μέσα προσδιορισμού του τύπου, εφόσον σημειώνεται πάνω στο όχημα: .....

0.3.1. Θέση αυτής της ένδειξης: .....

0.4. Κατηγορία του οχήματος: .....

0.5. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή τελευταίως κατασκευασθέντος σταδίου του οχήματος: .....

.....

0.8. Επωνυμία και διεύθυνση του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

(1) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

ΤΜΗΜΑ II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (όπου χρειάζεται): βλέπε το προσάρτημα

2. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών: .....

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

4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: .....

5. Τυχόν σχόλια: βλέπε το προσάρτημα

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται κατάλογος των εγγράφων τα οποία απαρτίζουν το φάκελο έγκρισης τύπου που κατατέθηκε στη διοικητική υπηρεσία χορήγησης της έγκρισης και μπορεί να παραληφθεί κατόπιν αιτήσεως.

Προσάρτημα στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ. ...

σχετικά με την έγκριση τύπου ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όσον αφορά την οδηγία 97/27/ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες:

1.0. Διαστάσεις που υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται στο σημείο 7.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 97/27/ΕΚ κατ' εφαρμογή των άρθρων 3 και 7 της εν λόγω οδηγίας: ναι/όχι(1)

1.1. Μήκος (συνολικό): ... mm (του πλήρους ή του προς αποπεράτωση οχήματος)

1.1.1. Μήκος της επιφάνειας φόρτωσης

1.1.2. Απόσταση από τον πείρο του πετάλου ζεύξης μέχρι το ακρότατο εμπρόσθιο σημείο του ημιρυμουλκούμενου

1.1.3. Απόσταση από τον πείρο του πετάλου ζεύξης μέχρι το οπίσθιο σημείο του ημιρυμουλκούμενου

1.2. Πλάτος (συνολικό): ... mm (του πλήρους ή του προς αποπεράτωση οχήματος)

1.3. Ύψος (συνολικό): ... mm (του πλήρους ή του προς αποπεράτωση οχήματος)

1.4. Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος: ... mm (του ημιτελούς οχήματος)

1.5. Μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος: ... mm (του ημιτελούς οχήματος)

1.6. Ακραίες αποδεκτές θέσεις του κέντρου βάρους του αμαξώματος ή/και των εσωτερικών εξαρτημάτων ή/και του εξοπλισμού ή/και του ωφέλιμου φορτίου (ημιτελές όχημα ή μη ομοιόμορφο φορτίο)

1.7. Μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας(2)

1.7.1. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος(2): ... kg

1.9. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος(2):

1.9.1. Άξονας 1 ... kg

Άξονας 2(1) ... kg

Άξονας 3(1) ... kg

Άξονας 4(1) ... kg

Άξονας 5(1) ... kg

1.11. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα της ομάδας αξόνων(2):

1.11.1. Πρώτη ομάδα αξόνων: ... kg

Δεύτερη ομάδα αξόνων(1): ... kg

1.13. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού: .....

1.14. Ανασυρόμενοι άξονες: .....

1.15. Φορτιζόμενοι άξονες: .....

1.17. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα(1)(2)

1.17.1. Ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης(1)

1.17.2. Ημιρυμουλκούμενο(1)

1.17.3. Κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο(1)

1.17.4. Ρυμουλκούμενο χωρίς σύστημα πέδησης(1)

(1) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

(2) Τα στοιχεία αυτά αναγράφονται κατά τρόπον ώστε να καθίσταται σαφής η πραγματική τιμή για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος.

1.18. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης του οχήματος με κινητήρα/του ημιρυμουλκουμένου ή του κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου(1)(2): ... kg

1.19. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης (εάν δεν εγκαθίσταται από τον κατασκευαστή): ... kg

1.20. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπομένη μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία(2)(3):

1.20.1. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση)(2)

1.20.2. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος επί του κάθε άξονος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία και, στην περίπτωση ημιρυμουλκουμένου ή κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου, επιδιωκόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή εάν είναι κατώτερο από την τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης τους (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση)(2)

1.20.3. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της κάθε ομάδος αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση)(2)

1.20.4. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση)(2)

1.20.5. Επιδιωκόμενη μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία του συνδυασμού (είναι δυνατές πλείονες εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση)(2)

1.21. Ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα(-ες): ναι/όχι(1)

1.22. Ανάρτηση του κινητήριου άξονα αναγνωρισμένη ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα: ναι/όχι(1)

1.23. Όχημα μη οδικής χρήσης: ναι/όχι(1)

1.24. Αριθμός επιβατών

1.24.1. Αριθμός(2)

1.24.2. Αριθμός των θέσεων ορθίων για οχήματα M_2 ή M_3(2)(3)

1.25. Φωτογραφίες ή σχέδια των σημείων προσαρμογής του συστήματος ζεύξης επί του οχήματος

---

(1) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.
(2) Τα στοιχεία αυτά αναγράφονται κατά τρόπον ώστε να καθίσταται σαφής η πραγματική τιμή για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος.
(3) Συμπληρούται μόνον αν η πληροφορία αυτή δεν δίδεται με το πληροφοριακό έγγραφο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το παρόν παράρτημα περιέχει την ενιαία διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 4 της παρούσας οδηγίας για τον καθορισμό των «μέγιστων αποδεκτών μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» σε όλα τα κράτη μέλη καθώς και τις ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές για τους φορτιζόμενους και τους ανυψούμενους άξονες που αναφέρονται στο άρθρο 5 της παρούσας οδηγίας:

1. **Ορισμοί**

Οι ακόλουθες έννοιες πρέπει να εφαρμοστούν στα πλαίσια του άρθρου 4 της παρούσας οδηγίας, εν αναμονή τροπολογίας της για την ενσωμάτωση εναρμονισμένων μέγιστων αποδεκτών μαζών. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

1.0. Ως *«αδιαίρετο φορτίο»* νοείται φορτίο το οποίο, προκειμένου να μεταφερθεί οδικώς, δεν μπορεί να διαιρεθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία χωρίς υπερβολική δαπάνη ή κίνδυνο ζημίας και το οποίο, λόγω της μάζας ή των διαστάσεών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα του οποίου οι μάζες και οι διαστάσεις συμμορφούνται με τις μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες και διαστάσεις που ισχύουν σε ένα κράτος μέλος.

1.1. Ως *«μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία»* νοείται η μέγιστη μάζα του εμφόρτου οχήματος για την οποία το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.1.1. Για κάθε διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.1.2. Οι αρχές των κρατών μελών καθορίζουν, για το αντίστοιχο κράτος μέλος, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μία μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας,

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος και τη σχετική μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οχήματος η οποία ισχύει στο εν λόγω κράτος μέλος (ή μικρότερη μάζα εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας των αρχών του εν λόγω κράτους μέλους), και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα που διατηρούν τα κράτη μέλη να επιτρέπουν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μάζας της ομάδας αξόνων.

1.1.3. Για την εφαρμογή των άλλων ειδικών οδηγιών του παραρτήματος IV της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι το όχημα πρέπει να τηρεί τις διατάξεις των οδηγιών αυτών οι οποίες εφαρμόζονται στην κατηγορία στην οποία αντιστοιχεί, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, στην πραγματική τιμή της μέγιστης αποδεκτής μάζας του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία του οχήματος και, για κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, στην πραγματική τιμή της μάζας που αντιστοιχεί στο φορτίο που ασκείται επί των αξόνων όταν το όχημα φορτώνεται με τη μέγιστη αποδεκτή του μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.

1.1.4. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν η μέγιστη αποδεκτή του μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία να μην εξαρτάται από τα ελαστικά που τοποθετούνται.

1.2. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος»* νοείται η μέγιστη μάζα επί του άξονος που δηλούται από τις αρχές του οικείου κράτους μέλους, για την οποία το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία στο κράτος μέλος αυτό κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.2.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών επί των αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.2.2. Οι αρχές των κρατών μελών καθορίζουν, για το αντίστοιχο κράτος μέλος, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μία μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε άξονα και για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας,

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του άξονος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος και τη σχετική μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα επί του άξονος η οποία ισχύει στο εν λόγω κράτος μέλος (ή μια μικρότερη μάζα εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής και συμφωνήσουν οι αρχές του εν λόγω κράτους μέλους), και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές της παραγράφου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα που διατηρούν τα κράτη μέλη να επιτρέπουν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας του εμφόρτου άξονα.

1.2.3. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν η μέγιστη αποδεκτή του μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία να μην εξαρτάται από τα ελαστικά που τοποθετούνται.

1.3. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος»* νοείται η μέγιστη μάζα επί της ομάδας αξόνων που δηλούται από τις αρχές του οικείου κράτους μέλος, για την οποία το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία στο κράτους μέλους αυτό κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.3.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ένα σύνολο επιδιωκόμενης μέγιστης αποδεκτής μάζας επί της ομάδος αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.3.2. Οι αρχές των κρατών μελών καθορίζουν, για το αντίστοιχο κράτος μέλος, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της ομάδος αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μία μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε ομάδα αξόνων και για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας,

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων και τη σχετική μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα επί του άξονος η οποία ισχύει στο εν λόγω κράτος μέλος (ή μικρότερη μάζα εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής κατόπιν συμφωνίας των αρχών του εν λόγω κράτους μέλους), και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές της παραγράφου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα που διατηρούν τα κράτη μέλη να επιτρέπουν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας επί της ομάδας αξόνων.

1.3.3. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν η μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία να μην εξαρτάται από τα ελαστικά που τοποθεντούνται.

1.4. Ως *«μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης οχήματος με κινητήρα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος»* νοείται η μέγιστη μάζα που επιτρέπεται να ρυμουλκεί το όχημα με κινητήρα για την οποία το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.4.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.4.2. Οι αρχές των κρατών μελών καθορίζουν, για το αντίστοιχο κράτος μέλος, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης για κάθε συγκεκριμένο όχημα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μία μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας,

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης και τις σχετικές μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες οι οποίες ισχύουν στο εν λόγω κράτος μέλος (ή μικρότερη μάζα εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής κατόπιν συμφωνίας των αρχών του εν λόγω κράτους μέλους), και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα που διατηρούν τα κράτη μέλη να επιτρέπουν μεγαλύτερη μάζα για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας ρυμούλκησης του οχήματος.

1.5. Ως *«μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος»* νοείται το άθροισμα των μαζών του εμφόρτου οχήματος και του εμφόρτου ρυμουλκουμένου του για την οποία το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία σε ένα κράτος μέλος κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.5.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών του συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.5.2. Οι αρχές των κρατών μελών καθορίζουν, για το αντίστοιχο κράτος μέλος, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού και κατ' αρχήν, επιτρέπεται μόνο μία μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης του εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας. Ωστόσο, και σύμφωνα με τις πρακτικές που ισχύουν στο οικείο κράτος μέλος, είναι δυνατό να διακρίνεται μία μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για το συνολικό σκοπούμενο αριθμό των αξόνων και η εν λόγω μάζα να εξαρτάται από άλλα χαρακτηριστικά του σκοπούμενου συνδυασμού, όπως το σκοπούμενο είδος μεταφοράς (π.χ. εμπορευματοκιβώτια ISO των 40 ποδών σε συνδυασμένες μεταφορές, κ.λπ.),

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από την μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού και τις σχετικές μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες που ισχύουν στο εν λόγω κράτος μέλος (ή μικρότερη μάζα εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας των αρχών του εν λόγω κράτους μέλους), και η οποία ικανοποιεί της προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα που διατηρούν τα κράτη μέλη να επιτρέπουν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας του εμφόρτου συνδυασμού.

2. **Καθορισμός των μέγιστων αποδεκτών μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.**

2.1. Κατά τον καθορισμό των μέγιστων αποδεκτών μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 7.4 του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας. Για το σκοπό αυτό, οι συμβολισμοί M, m_i, μ_i, TM και MC της εν λόγω παραγράφου σημαίνουν αντίστοιχα τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία επί του άξονος με ένδειξη «i», του μόνου άξονος ή της ομάδος αξόνων με ένδειξη «j», τη μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία και τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού οχημάτων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.

2.2. Καθορισμός της μέγιστης αποδεκτής μάζας ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία οχήματος με κινητήρα:

2.2.1. Η μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός οχήματος που προορίζεται να έλκει ρυμουλκούμενο, είτε πρόκειται για ρυμουλκό όχημα είτε όχι, είναι η μικρότερη από τις ακόλουθες τιμές:

α) τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης επί τη βάσει της κατασκευής και των χαρακτηριστικών του οχήματος ή/και της αντοχής του συστήματος μηχανικής ζεύξης·

β) για τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα χωρίς πέδη υπηρεσίας: το ήμισυ της μάζας του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητος λειτουργίας με μέγιστο όριο 0,750 t·

γ) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 t τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με πέδη υπηρεσίας: τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ή για οχήματα μη οδικής χρήσης (βλέπε σημείο 7.5 του παραρτήματος Ι) 1,5 φορές τη μάζα αυτή με μέγιστο όριο 3,5 t·

δ) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 t τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με πέδη αδρανείας: 3,5 t·

ε) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 t τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με σύστημα πέδησης συνεχούς λειτουργίας: 1,5 φορές τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, εφόσον τηρούνται όλες οι οικείες απαιτήσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1.4 του παρόντος παραρτήματος, για τα οχήματα που προορίζονται να έλκουν περισσότερα από ένα είδη ρυμουλκουμένων που αναφέρονται στα στοιχεία β), γ), δ) και ε) ανωτέρω, μπορούν να καθορίζονται μέχρι και τρεις μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος, σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά των συνδέσμων του συστήματος πέδησης του οχήματος με κινητήρα: μία για ρυμουλκούμενα χωρίς πέδη υπηρεσίας, μία για ρυμουλκούμενα με πέδη αδρανείας και μία για ρυμουλκούμενα με σύστημα συνεχούς πέδησης. Οι μάζες καθορίζονται, όπως αναφέρεται ανωτέρω διά της εφαρμογής των στοιχείων β), γ), δ) και ε).

Κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή, το κράτος μέλος μπορεί να δεχθεί μάζα μικρότερη από εκείνη που καθορίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο.

3. **Τεχνικές απαιτήσεις για την εγκατάσταση ανασυρομένων ή φορτιζομένων αξόνων σε οχήματα (παράρτημα Ι, σημεία 2.14 έως 2.16)**

3.1. Όλα τα οχήματα επιτρέπεται να διαθέτουν έναν ή περισσότερους ανασυρόμενους ή φορτιζόμενους άξονες.

3.2. Εφόσον ένα όχημα είναι εφοδιασμένο με έναν ή περισσότερους ανασυρόμενους ή φορτιζόμενους άξονες (παράρτημα Ι, σημεία 2.14 έως 2.16), θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι υπό οιεσδήποτε συνθήκες οδήγησης, εκτός των συνθηκών που αναφέρονται στο σημείο 3.5 κατωτέρω, δεν σημειώνεται υπέρβαση των μέγιστων αποδεκτών μαζών επί των αξόνων και των ομάδων αξόνων κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία. Προς τούτο, ο ανυψούμενος ή φορτιζόμενος άξονας πρέπει να χαμηλώνει στο έδαφος αυτομάτως εφόσον ο (οι) πλησιέστερος(-οι) άξονας(-ες) του συνδυασμού αξόνων είναι φορτωμένος(-οι) με τις μέγιστες αποδεκτές κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία μάζες.

3.3. Η ανύψωση του ανασυρόμενου ή του φορτιζόμενου άξονα (αξόνων) του οχήματος με κινητήρα ή ρυμουλκουμένου επισημαίνεται στο θαλαμίσκο του οδηγού με κίτρινη(-ες) λυχνία(-ες) ελέγχου.

3.4. Όλες οι διατάξεις ανύψωσης των αξόνων που είναι εγκατεστημένες σε όχημα στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία, καθώς και τα συστήματα για τη λειτουργία των προαναφερομένων διατάξεων, πρέπει να συνδυάζονται και να εγκαθίστανται κατά τρόπον ώστε να προστατεύονται κατά πάσης χρήσεως ή παρεμβάσεως από μη εντεταλμένα πρόσωπα.

3.5. Απαιτήσεις για την εκκίνηση οχημάτων με κινητήρα επί ολισθηρών επιφανειών:

3.5.1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του σημείου 3.2 και προκειμένου να διευκολυνθεί η εκκίνηση οχημάτων με κινητήρα ή συνδυασμών οχημάτων σε ολισθηρό έδαφος και να αυξηθεί η πρόσφυση των ελαστικών στις επιφάνειες αυτές, η ανύψωση του άξονα μπορεί επίσης να ενεργοποιεί τον ανασυρόμενο ή τον φορτιζόμενο άξονα του οχήματος με κινητήρα ή του ημιρυμουλκουμένου προκειμένου να αυξηθεί η μάζα επί του κινητήριου άξονος, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

— η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κάθε άξονος του οχήματος με κινητήρα μπορεί να υπερβαίνει την αντίστοιχη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα επί του άξονος η οποία ισχύει στο κράτος μέλος μέχρι 30 % το πολύ, υπό τον όρο ότι δεν είναι μεγαλύτερη από την τιμή που δηλώνει ο κατασκευστής για την ειδική αυτή χρήση,

— η μάζα που αντιστοιχεί στο εναπομένον φορτίο επί του εμπρόσθιου άξονος πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το μηδέν (δηλαδή στην περίπτωση οπίσθιου φορτιζόμενου άξονα με μεγάλο οπίσθιο πρόβολο το όχημα δεν θα πρέπει να ανασηκώνεται),

— ο ανασυρόμενος ή φορτιζόμενος άξονας θα πρέπει να ενεργοποιείται μόνο με ειδικό σύστημα ελέγχου,

— μετά την εκκίνηση του οχήματος, και αφού επιτευχθεί ταχύτης 30 km/h, ο άξονας θα κατεβαίνει πάλι στο έδαφος ή θα επαναφορτώνεται.