

Αριθμός 324

ΟΙ ΠΕΡΙ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 2005 ΚΑΙ 2010

Διάταγμα δυνάμει του άρθρου 12

- 61(Ι) του 2005
45(Ι) του 2010.
- Συνοπτικός τίτλος.
- Ερμηνεία.
- Επίσημη Εφημερίδα, Παράρτημα Τρίτο (Ι): 21.05.2010.
- Διαδικασία Παράρτημα Ι.
- Προδιαγραφές Οχήματος. Παραρτήματα ΙΙ μέχρι Χ.
- Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχονται από το άρθρο 12 των περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμων του 2005 και 2010, εκδίδει το ακόλουθο Διάταγμα.
1. Το παρόν Διάταγμα θα αναφέρεται ως το περί της Χορήγησης Έγκρισης Μεμονωμένου Οχήματος Κατηγορίας Ο1 και Ο2 Διάταγμα του 2013.
 2. Για τους σκοπούς του παρόντος Διατάγματος, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια –
«Κανονισμοί» σημαίνει τους περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων (Κατηγορίες Μ, Ν και Ο), των Κατασκευαστικών Στοιχείων, Συστημάτων και Χωριστών Τεχνικών Μονάδων τους Κανονισμούς του 2010.
«Ρυμουλκούμενο όχημα» σημαίνει μη αυτοπρωθούμενο όχημα το οποίο είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα.
«Όχημα κατηγορίας Ο1» σημαίνει ρυμουλκούμενο όχημα που έχει μέγιστη μάζα η οποία δεν υπερβαίνει τους 0,75 τόνους.
«Όχημα κατηγορίας Ο2» σημαίνει ρυμουλκούμενο όχημα που έχει μέγιστη μάζα η οποία υπερβαίνει τους 0,75 τόνους, αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
 3. Το παρόν Διάταγμα εφαρμόζεται σε οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2.
 4. Η διαδικασία για την αίτηση και χορήγηση έγκρισης μεμονωμένου οχήματος που αναφέρεται στον Κανονισμό 23(1)(β)(iii) των Κανονισμών είναι αυτή που καθορίζεται στο Παράρτημα Ι.
 5. Οι τεχνικές προδιαγραφές και οι κατασκευαστικές απαιτήσεις για τη χορήγηση έγκρισης μεμονωμένου οχήματος είναι αυτές που καθορίζονται στα Παραρτήματα ΙΙ μέχρι Χ του παρόντος Διατάγματος.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτημα I	Διαδικασία για την αίτηση και χορήγηση έγκρισης μεμονωμένου οχήματος κατηγορίας O1 και O2 Προσάρτημα 1: Αίτηση για έγκριση τύπου μεμονωμένου οχήματος
Παράρτημα II	Διαστάσεις και μάζες
Παράρτημα III	Πινακίδες αναγνώρισης
Παράρτημα IV	Υαλοπίνακες
Παράρτημα V	Φώτα και σηματοδότηση
Παράρτημα VI	Ελαστικά
Παράρτημα VII	Γενική κατασκευή - Ανάρτηση
Παράρτημα VIII	Διατάξεις μηχανικής ζεύξης
Παράρτημα IX	Πέδηση - Φρένα
Παράρτημα X	Εξωτερικός εξοπλισμός

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ O1 ΚΑΙ O2

1. Συμπληρώνεται η αίτηση του προσαρτήματος 1 και καταβάλλονται τα καθορισμένα τέλη.
2. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει χαραγμένος αριθμός πλαισίου από τον κατασκευαστή του οχήματος, παραχωρείται αριθμός πλαισίου από την Αρμόδια Αρχή στα επαρχιακά Γραφεία του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, ο οποίος χαρασσεται στο όχημα από τον κατασκευαστή ή ιδιοκτήτη του οχήματος πριν τη διαδικασία ελέγχου για χορήγηση έγκρισης μεμονωμένου οχήματος και σφραγίζεται από την Αρμόδια Αρχή στα επαρχιακά Γραφεία του Τμήματος Οδικών Μεταφορών κατά την εγγραφή του οχήματος.
3. Σε Εργαστήριο Ελέγχου Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένου Οχήματος γίνονται οι έλεγχοι που αναφέρονται στα Παραρτήματα II – XI και εφόσον οι έλεγχοι είναι επιτυχείς, εκδίδεται η έγκριση.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1
(Παράγραφος 1 του Παραρτήματος Ι)

ΚΥΠΡΙΑΚΗ



ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΝΤΥΠΟ Τ.Ο.Μ.

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Ο1 – Ο2
ΜΕΡΟΣ 1 (Το μέρος αυτό συμπληρώνεται από τον αιτητή)

Προς: Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Στοιχεία ιδιοκτήτη οχήματος

1. Όνομα:
2. Διεύθυνση:
3. Αριθμός τηλεφώνου / Φαξ / Ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: /
..... /

Στοιχεία οχήματος

1. Κατασκευαστής οχήματος:
2. Μοντέλο οχήματος:
3. Αναγνώριση οχήματος (αριθμός πλαισίου):

Παρακαλώ όπως υποβληθεί το όχημα με τα πιο πάνω στοιχεία σε έλεγχο, για να ελέγξετε αν πληροί τις απαιτήσεις για έκδοση έγκρισης μεμονωμένου οχήματος κατηγορίας Ο1 και Ο2.

Δήλωση:

Δηλώνω υπεύθυνα ότι τα στοιχεία του οχήματος που αναφέρονται πιο πάνω είναι ορθά.

.....
.....
(Όνομα και υπογραφή ιδιοκτήτη του οχήματος)

ΜΕΡΟΣ 2 (Το μέρος αυτό συμπληρώνεται από την αρμόδια αρχή)

Προς αιτητή

1. Τόπος επιθεώρησης του οχήματος:
.....
2. Ημερομηνία και ώρα επιθεώρησης οχήματος:
.....
3. Όνομα και υπογραφή λειτουργού της αρμόδιας αρχής:
.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΑΖΕΣ

1. Οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις του οχήματος είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία οχήματος	Πλάτος	Μήκος	Ύψος
Ο1	2300mm	7000 mm	4000 mm
Ο2	2550mm	7000 mm	4000 mm

2. Ο συνδυασμός ρυμουλκού - ρυμουλκούμενου θα πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που ορίζεται από μέγιστη εξωτερική ακτίνα 12.50 m και μέγιστη εσωτερική ακτίνα 5.30m.
3. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του οχήματος και των αξόνων του πρέπει να προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή, με βάση ιδίως την αντοχή των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του οχήματος.
4. Το άθροισμα των μέγιστων τεχνικώς αποδεκτών μαζών των αξόνων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

1. Κάθε όχημα πρέπει να διαθέτει πινακίδα αναγνώρισης σταθερά στερεωμένη σε ορατό και ευπρόσπιτο σημείο του πλαισίου του οχήματος.
2. Η πινακίδα αναγνώρισης πρέπει να περιέχει τουλάχιστο τις ακόλουθες πληροφορίες στη σωστή σειρά:
- Αριθμό πλαισίου οχήματος
 - Απόβαρο
 - Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα οχήματος
 - Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα κάθε άξονα για όλους τους άξονες σε σειρά από μπροστά ως πίσω
3. Οι προδιαγραφές των χαρακτήρων της πινακίδας είναι αυτές που αναγράφονται στην παράγραφο 4 του Παραρτήματος της Οδηγίας 76/114/ΕΟΚ.
4. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος «Οδηγία 76/114/ΕΟΚ» σημαίνει την 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, όσον αφορά στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 78/507/ΕΟΚ της Επιτροπής της 19ης Μαΐου 1978 (ΕΕ L 155 της 19.05.1978, σ. 31).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV
ΥΑΛΟΠΙΝΑΚΕΣ

1. Οι προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις σε ότι αφορά στους υαλοπίνακες και στα υλικά των υαλοπινάκων που βρίσκονται στα οχήματα αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα ΙΙΒ της Οδηγίας 92/22/ΕΟΚ.
2. Οι υαλοπίνακες θα πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε, παρά τις καταπονήσεις στις οποίες υπόκειται το όχημα υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας, να παραμένουν στη θέση τους.
3. Σήμα έγκρισης προβλεπόμενο στην Οδηγία 92/22/ΕΟΚ ή στον Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμος της Οδηγίας 92/22/ΕΟΚ ή διάταξης της συγκεκριμένης Οδηγίας αποτελεί δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
4. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
- (α) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ» σημαίνει Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοίωμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίσθηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958
- (β) «Οδηγία 92/22/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενα τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2001/92/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 2001. (ΕΕ L 129 της 14.05.1992, σ. 11).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

1. Οι τεχνικές απαιτήσεις σε ότι αφορά –
- (α) στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας 76/756/ΕΟΚ,

- (β) στους αντανakλαστήρες αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος II της Οδηγίας 76/757/ΕΟΚ,
- (γ) στους φανούς όγκου, οπίσθιους φανούς θέσης και φανούς πέδησης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/758/ΕΟΚ,
- (δ) στους πλευρικούς φανούς σήμανσης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα IV της Οδηγίας 76/758/ΕΟΚ,
- (ε) στους δείκτες κατεύθυνσης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/759/ΕΟΚ,
- (στ) στους φανούς της πίσω πινακίδας κυκλοφορίας αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/760/ΕΟΚ,
- (ζ) στους οπίσθιους φανούς ομίχλης, αν υπάρχουν, αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 77/538/ΕΟΚ,
- (η) στους φανούς οπισθοπορείας αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 77/539/ΕΟΚ,
- (θ) στους φανούς στάθμευσης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 77/540/ΕΟΚ.
2. Σήμα έγκρισης δυνάμει συγκεκριμένης Οδηγίας, που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή του Κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμος της συγκεκριμένης Οδηγίας ή διάταξης της συγκεκριμένης Οδηγίας, αποτελεί δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της σχετικής υποπαραγράφου.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

- (α) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ» σημαίνει Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη, την 20η Μαρτίου του 1958
- (β) «Οδηγία 76/756/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/756/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/28/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997 (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 1)
- (γ) «Οδηγία 76/757/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/757/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους αντανakλαστήρες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/29/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997» (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 32)
- (δ) «Οδηγία 76/758/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/758/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς όγκου, τους εμπρόσθιους φανούς θέσεως, τους οπίσθιους φανούς θέσεως και τους φανούς πέδησεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/30/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997» (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 54)
- (ε) «Οδηγία 76/759/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/759/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς δείκτες πορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/15/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 71)
- (στ) «Οδηγία 76/760/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/760/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στη διάταξη φωτισμού της οπισθίας πινακίδας κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/31/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997» (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 85)
- (ζ) «Οδηγία 77/538/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/538/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους οπίσθιους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/14/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 60)
- (η) «Οδηγία 77/539/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/539/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς οπισθοπορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/32/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 72).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI ΕΛΑΣΤΙΚΑ

1. Τα ελαστικά επίσωτρα των οχημάτων θα φέρουν σήμα έγκρισης που προνοείται από την Οδηγία 92/23/ΕΟΚ ή τον Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ 30 ή τον Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ 54, εκεί όπου εφαρμόζεται, ή από αντίστοιχη προδιαγραφή.

2. Τα ελαστικά επίσωτρα των οχημάτων θα φέρουν εκ κατασκευής ανάγλυφες ενδείξεις, που θα παρέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (α) μέγεθος,
- (β) τύπο κατασκευής (π.χ. ακτινικά – ράντιαλ (radial)),
- (γ) μέγιστη δυνατότητα φόρτωσης,
- (δ) μέγιστη δυνατότητα ταχύτητας.

3. Τα ελαστικά επίσωτρα πρέπει να είναι κατάλληλα για τους τροχούς στους οποίους εφαρμόζονται.

4. Ελαστικά επίσωτρα που εφαρμόζονται στον ίδιο άξονα θα έχουν το ίδιο μέγεθος και τύπο κατασκευής. Στην περίπτωση που στον μπροστινό άξονα είναι εφαρμοσμένα ακτινικά ελαστικά επίσωτρα πρέπει να εφαρμόζονται του ίδιου τύπου ελαστικά επίσωτρα και στον πίσω άξονα.

5. Σε κάθε τροχό θα εφαρμόζεται ελαστικό επίσωτρο που θα έχει κατάλληλη δυνατότητα φόρτωσης ώστε, όταν ο άξονας που φέρει τον τροχό φορτωθεί στο μέγιστο επιτρεπτό αξονικό βάρος, το βάρος που θα μεταφέρεται στην επιφάνεια του δρόμου από αυτό το ελαστικό επίσωτρο να μην υπερβαίνει τη μέγιστη δυνατότητα φόρτωσης του.

6. Η μέγιστη δυνατότητα ταχύτητας των ελαστικών επίσωτρων δε θα είναι λιγότερη της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας του οχήματος.

7. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) «Οδηγία 92/23/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους και με την εγκατάστασή τους σ' αυτά, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2001/43/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001. (ΕΕ L 129 της 14.05.1992, σ.95)

(β) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ 30» σημαίνει τον Κανονισμό 30 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο «Uniform Provisions Concerning the Approval of Pneumatic Tyres for Motor Vehicles and Their Trailers» που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958

(γ) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ 54» σημαίνει τον Κανονισμό 54 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο «Uniform Provisions Concerning the Approval of Pneumatic Tyres for Commercial Vehicles and Their Trailers» που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

1. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του οχήματος και των κατασκευαστικών του στοιχείων πρέπει να αποκλείουν κινδύνους σε πρόσωπα ή σε περιουσία.

2. Οχήματα των οποίων το απόβαρο είναι πάνω από 100 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλο σύστημα ανάρτησης.

3. Χωρίς επηρεασμό της γενικότητας της παραγράφου 1, σε κανονικές συνθήκες οδήγησης του οχήματος επί οδού, περιλαμβανομένης της περίπτωσης που το όχημα είναι φορτωμένο στη μέγιστη μικτή μάζα του και το άθροισμα των βαρών των αξόνων ισούται με το μέγιστο επιτρεπόμενο αξονικό βάρος –

(α) θα πρέπει ο οδηγός να δύναται να ελέγχει το όχημα με ασφάλεια, λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων ανάπτυξης ταχύτητας και επιτάχυνσης του οχήματος,

(β) οι τροχοί θα είναι συμβατοί με τα στερεώματα τους και η απόσταση μεταξύ καθενός από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος θα είναι αρκετή ώστε να διασφαλίζεται ότι δε θα υπάρχει κίνδυνος επικάλυψης ή μπλοκαρίσματος ενός από άλλο:

- (i) επίσωτρα,
- (ii) τροχοί,
- (iii) μέρη που σχετίζονται με τη πέδηση,
- (iv) σταθερά μέρη που είναι τοποθετημένα πλησίον των πιο πάνω,

(γ) η δομή του οχήματος (πλαίσιο και αμάξωμα) θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένη και κατασκευασμένη ώστε να αντέχει στις δυνάμεις και στις δονήσεις που αναμένεται να υπόκειται,

(δ) όλα τα καλύμματα ανοιγμάτων, πρέπει να μπορούν να μανταλώνονται με ασφάλεια στην πλήρως κλειστή στάση τους,

(ε) το σύστημα ανάρτησης, οι άξονες και οι τροχοί θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένα και κατασκευασμένα ώστε να αντέχουν στις δυνάμεις και στις δονήσεις που αναμένεται να υπόκεινται,

(στ) το ηλεκτρικό σύστημα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών τεχνικών μονάδων και των καλωδίων, θα πρέπει να είναι καλά και ασφαλισμένα στερεωμένο στο όχημα. Η μέγιστη απόσταση μεταξύ των συνδετήρων που χρησιμοποιούνται για τη στερέωση εμφανών καλωδίων είναι 300 χιλιοστά. Τα καλώδια θα είναι τοποθετημένα και προστατευμένα με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα ζημιάς, όπως γδάρισμα, στη μόνωση τους. Οι ηλεκτρικές τεχνικές μονάδες θα είναι κατασκευασμένες και εγκατεστημένες με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα διάβρωσης και φωτιάς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ

1. Η διάταξη μηχανικής ζεύξης πρέπει να είναι κατάλληλη για το ρυμουλκούμενο και κατάλληλα στερεωμένη σε αυτό, σύμφωνα με το Παράρτημα V της οδηγίας 94/20/ΕΚ.
2. Τα οχήματα που δεν είναι εξοπλισμένα με σύστημα πέδησης πρέπει να διαθέτουν και δευτερεύων μηχανισμό ζεύξης.
3. Ο δευτερεύων μηχανισμός ζεύξης πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο στερεωμένος ώστε να μπορεί να συνδέεται σε οποιοδήποτε όχημα θα χρησιμοποιηθεί για τη ζεύξη του ρυμουλκούμενου.
4. Όταν το ρυμουλκούμενο είναι σε οριζόντια θέση σε επίπεδη επιφάνεια, η διάταξη ζεύξης πρέπει να είναι σε απόσταση 430 + 30 mm από το έδαφος.
5. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος «Οδηγία 94/20/ΕΚ» σημαίνει την Οδηγία 94/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 1994 σχετικά με τις διατάξεις μηχανικής ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους και για την προσάρτησή τους στα οχήματα αυτά, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ ΠΕΔΗΣΗ - ΦΡΕΝΑ

1. Οχήματα της κατηγορίας O1 δεν απαιτείται να εφοδιάζονται με σύστημα πέδησης πορείας· ωστόσο, εάν ρυμουλκούμενα αυτής της κατηγορίας εφοδιάζονται με σύστημα πέδησης πορείας, το σύστημα αυτό πρέπει να πληρεί τις ίδιες απαιτήσεις που ισχύουν για την κατηγορία O2.
2. Κάθε ρυμουλκούμενο της κατηγορίας O2 πρέπει να εξοπλίζεται με σύστημα πέδης πορείας, είτε συνεχούς είτε ημισυνεχούς τύπου ή τύπου αδρανείας.
3. Σε κάθε ρυμουλκούμενο το οποίο απαιτείται να εφοδιάζεται με σύστημα πέδησης πορείας, πρέπει να εξασφαλίζεται πέδηση στάθμευσης ακόμη και όταν το ρυμουλκούμενο έχει αποσυνδεθεί από το έλκον όχημα.
4. Η ενεργοποίηση του συστήματος πέδησης στάθμευσης πρέπει να είναι δυνατή από πρόσωπο επί του εδάφους.
5. Σε κάθε ρυμουλκούμενο το οποίο απαιτείται να εφοδιάζεται με σύστημα πέδησης πορείας πρέπει να εξασφαλίζεται αυτόματη πέδηση.
6. Τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου 3 του παρόντος Παραρτήματος κάθε όχημα θα συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.2.2 του Παραρτήματος 1 της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ.
7. Η αποτελεσματικότητα πέδησης δεν πρέπει—
 - (α) σε σχέση με το κυρίως σύστημα πέδησης πορείας να είναι λιγότερη του 60%,
 - (β) σε σχέση με την πέδηση στάθμευσης να είναι λιγότερη του 18%.
8. Η πλευρική κατανομή δύναμης που ασκείται από τα συστήματα πέδησης σε σχέση με κάθε άξονα και για όλες τις δυνάμεις πέδησης και τις ταχύτητες που αναπτύσσει το όχημα δε θα είναι λιγότερη του 70%.
9. Η δυνατότητα των διατάξεων πέδησης να απορροφούν και να σπαταλούν ενέργεια θα πρέπει να είναι επαρκής για να διασφαλίζει ότι, από κάθε άποψη, η απόδοση της πέδησης μπορεί να διατηρείται σε όλες τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας του οχήματος, περιλαμβανομένων καταβάσεων μακρών κατήφορων, και λαμβάνοντας υπόψη το βάρος, την κατανομή βάρους και τη δυνατότητα ανάπτυξης ταχύτητας του οχήματος.
10. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος —
 - (α) «Οδηγία 71/320/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26^{ης} Ιουλίου 1971 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 202 της 06.09.1971, σ. 37), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ.81)
 - (β) οι όροι «διάταξη πέδησης», «όργανο χειρισμού» «μετάδοση», «σύστημα πέδησης πορείας», και «πέδηση στάθμευσης», έχουν την έννοια που αποδίδει σε αυτούς η παράγραφος 1 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε μέχρι την Οδηγία 98/12/ΕΟΚ
 - (γ) «αυτόματη πέδηση» σημαίνει την πέδηση του ρυμουλκούμενου ή των ρυμουλκούμενων που συμβαίνει αυτομάτως σε περίπτωση απόσπασης στοιχείων συρμού από τον συρμό συνδεδεμένων οχημάτων,

συμπεριλαμβανόμενης της απόσπασης λόγω θραύσης της ζεύξης, χωρίς να μειωθεί η αποτελεσματικότητα πέδησης του υπολοίπου συρμού

- (δ) «πέδηση αδρανείας» σημαίνει την πέδηση η οποία προέρχεται από τη χρήση δυνάμεων που οφείλονται στην προσέγγιση του ρυμουλκούμενου στο έλκον όχημα.
- (ε) «αποτελεσματικότητα πέδησης» σημαίνει τη μέγιστη ολική δύναμη πέδησης εκφρασμένη ως επί τοις εκατόν ποσοστό του μέγιστου μικτού βάρους του οχήματος
- (στ) «διαμήκης κατανομή δύναμης» σημαίνει το λόγο των δυνάμεων πέδησης που μεταφέρεται από τα επίσωτρα προς την επιφάνεια του δρόμου μέσω των μπροστινών και των πίσω τροχών, αντίστοιχα, με το όχημα σε κατάσταση λειτουργίας και την πέδηση να ενεργοποιείται σε επίπεδη επιφάνεια
- (ζ) «μέγιστη ολική δύναμη πέδησης» σημαίνει την ολική δύναμη πέδησης όταν η πέδηση ενεργοποιείται στο μέγιστο δυνατό
- (η) «ολική δύναμη πέδησης» σημαίνει το σύνολο της δύναμης πέδησης που μεταφέρεται από τα επίσωτρα προς την επιφάνεια του δρόμου όταν ενεργοποιείται η πέδηση
- (θ) «πλευρική κατανομή δύναμης» σε σχέση με ένα άξονα σημαίνει το λόγο (εκφρασμένο ως επί τοις εκατό ποσοστό) της μικρότερης προς τη μεγαλύτερη δύναμη πέδησης που μεταφέρεται από τα επίσωτρα προς την επιφάνεια του δρόμου για δύο τροχούς, στις απέναντι πλευρές του οχήματος στον ίδιο άξονα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

1. Οι προδιαγραφές σε σχέση με τις εξωτερικές προεξοχές οχήματος, είναι αυτές που καθορίζονται στις παραγράφους 5 και 6 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/483/ΕΟΚ.
2. Η μέθοδος προσδιορισμού διαστάσεων προεξοχών και μεσοδιαστημάτων για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος Παραρτήματος καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ Οδηγίας 74/483/ΕΟΚ.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
 - (α) ισχύουν οι ορισμοί που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/483/ΕΟΚ,
 - (β) «Οδηγία 74/483/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/483/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1974 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 87/354/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 1987 (ΕΕ L 266 της 02.10.1974, σ. 4).

Έγινε στις 23 Αυγούστου 2013.

ΤΑΣΟΣ ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ,
Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων.

ΤΟ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΑΝΤΙ-ΝΤΟΠΙΝΓΚ (ΕΦΑΡΜΟΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, ΤΩΝ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΑΝΤΙ-ΝΤΟΠΙΝΓΚ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΟΥ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΑΝΤΙ-ΝΤΟΠΙΝΓΚ) ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΤΟΥ 2011

Διόρθωση

Αναφορικά με την ΚΔΠ 271 που δημοσιεύτηκε στο Τρίτο Παράρτημα, Μέρος Ι, της Επίσημης Εφημερίδας της Δημοκρατίας με αρ. 4699 και ημερ. 25 Ιουλίου 2013, το όνομα «Χριστόφορος Καΐσης» διαγράφεται και αντικαθίσταται με το όνομα «Χριστόδουλος Καΐσης».