



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 28.3.2003  
COM(2003) 147 τελικό

2003/0059 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα**

**(κωδικοποιημένη έκδοση)**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Στα πλαίσια της «Ευρώπης των πολιτών», η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην απλούστευση και τη σαφήνεια του κοινοτικού δικαίου, ώστε τούτο να καταστεί περισσότερο προσιτό και κατανοητό για τον πολίτη, προσφέροντάς του, με τον τρόπο αυτό, νέες δυνατότητες και αναγνωρίζοντας τα συγκεκριμένα δικαιώματα που κάθε πολίτης είναι δυνατόν να απολαύει.

Ο στόχος αυτός, όμως, δεν μπορεί να επιτευχθεί εφόσον εξακολουθούν να υφίστανται πολυάριθμες διατάξεις οι οποίες, έχοντας επανειλημμένα τροποποιηθεί, συχνά δε κατ'ουσιώδη τρόπο, βρίσκονται διασκορπισμένες, τόσο στην αρχική όσο και στις μεταγενέστερες τροποποιητικές πράξεις. Απαιτείται λοιπόν η διερεύνηση και σύγκριση μεγάλου αριθμού πράξεων για να προσδιορίζονται οι ισχύουσες διατάξεις.

Ως εκ τούτου, η σαφήνεια και η διαφάνεια του κοινοτικού δικαίου εξαρτώνται επίσης από την κωδικοποίηση των τροποποιημένων πράξεων.

2. Η Επιτροπή, με απόφαση της 1ης Απριλίου 1987<sup>1</sup> έδωσε εντολή στις υπηρεσίες της να προβαίνουν σε κωδικοποίηση των νομικών πράξεων το αργότερο μετά τη δέκατη τροποποίησή τους, τονίζοντας συγχρόνως ότι τούτο αποτελεί τον ελάχιστο κανόνα δεδομένου ότι, προς διασφάλιση της σαφούς και ορθής κατανόησης της κοινοτικής νομοθεσίας, οι διάφορες υπηρεσίες πρέπει να κωδικοποιούν με μεγαλύτερη συχνότητα τα κείμενα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.
3. Τα συμπεράσματα της προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Εδιμβούργου (Δεκέμβριος 1992) επιβεβαίωσαν τις επιτακτικές αυτές ανάγκες<sup>2</sup>, τονίζοντας τη σημασία της κωδικοποίησης που παρέχει ασφάλεια δικαίου ως προς τον εφαρμοστέο νόμο σε ορισμένη χρονική στιγμή όσον αφορά συγκεκριμένο θέμα.

Η κωδικοποίηση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται με πλήρη τήρηση της κανονικής νομοθετικής διαδικασίας της Κοινότητας.

Στο μέτρο που δεν μπορεί να γίνει καμία τροποποίηση επί της ουσίας των πράξεων που αποτελούν αντικείμενο της κωδικοποίησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφώνησαν, με τη διοργανική συμφωνία της 20ής Δεκεμβρίου 1994, να ακολουθηθεί ταχεία διαδικασία για την έγκριση των κωδικοποιούμενων πράξεων.

4. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι η κωδικοποίηση της οδηγίας 93/31/EK του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1993 σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα<sup>3</sup>. Η νέα οδηγία θα αντικαταστήσει τις διάφορες πράξεις που αποτελούν αντικείμενο της κωδικοποίησης<sup>4</sup> η παρούσα πρόταση σέβεται πλήρως την ουσία των κωδικοποιούμενων κειμένων και αρκείται απλώς στη συγκέντρωσή τους, επιφέροντας μόνο τις τυπικές τροποποιήσεις που απαιτούνται από την ίδια τη διαδικασία κωδικοποίησης.

---

<sup>1</sup> COM (1987) 868 PV

<sup>2</sup> Βλ. Παράρτημα 3 του Τμήματος Α των εν λόγω συμπερασμάτων

<sup>3</sup> Είναι εγγεγραμμένη στο νομοθετικό πρόγραμμα για το 2002

<sup>4</sup> Παράρτημα II, μέρος Α, της παρούσας πρότασης

5. Η πρόταση κωδικοποίησης καταρτίστηκε με βάση προηγούμενη ενοποίηση του κειμένου σε όλες τις επίσημες γλώσσες, της οδηγίας 93/31/ΕΚ και των τροποποιητικών της πράξεων, που έγινε με το σύστημα πληροφορικής της Υπηρεσίας Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Στο μέτρο που τα άρθρα έλαβαν νέα αρίθμηση, η αντιστοιχία μεταξύ των παλαιών και των νέων αριθμών εμφανίζεται στον πίνακα του Παραρτήματος ΙΙΙ της κωδικοποιημένης οδηγίας.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της [...]

**σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ής Ιουνίου 1992 περί εγκρίσεως τύπου των δίκυκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα<sup>1</sup>,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>2</sup>,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης<sup>3</sup>,

Εκτιμώντας τα εξής:



- (1) Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα<sup>4</sup>, έχει τροποποιηθεί κατά τρόπο ουσιαστικό<sup>5</sup>. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 225, 10.8.1992, σ. 72. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 106, 3.5.2000, σ. 1)

<sup>2</sup> ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

<sup>3</sup> ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

<sup>4</sup> ΕΕ L 188, 27.7.1993, σ. 19. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/72/ΕΚ (ΕΕ L 300, 29.11.2000, σ. 18).

<sup>5</sup> Βλέπε παράρτημα ΙΙ, μέρος Α.

---

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική  
σκέψη (1)

- (2) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Θα πρέπει να ληφθούν τα αναγκαία για τον σκοπό αυτόν μέτρα.

---

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική  
σκέψη (2)

- (3) Σε όλα τα κράτη μέλη, τα δίκυκλα οχήματα με κινητήρα πρέπει να πληρούν, σε ότι αφορά το πόδι, ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά οριζόμενα από υποχρεωτικές προδιαγραφές που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Οι προδιαγραφές αυτές, λόγω της ανομοιομορφίας τους, παρεμποδίζουν τις συναλλαγές στο εσωτερικό της Κοινότητας.

---

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική  
σκέψη (3)

- (4) Αυτά τα εμπόδια στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς μπορούν να εξαλειφθούν εάν θεσπιστούν οι ίδιες προδιαγραφές από όλα τα κράτη μέλη αντί των εθνικών κανονιστικών τους διατάξεων.

---

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική  
σκέψη (4) (Προσαρμοσμένο)

- (5) Η θέσπιση εναρμονισμένων προδιαγραφών για το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα είναι αναγκαία για να επιτραπεί η εφαρμογή, για κάθε τύπο των εν λόγω οχημάτων, των διαδικασιών έγκρισης τύπου και έγκρισης τύπου στοιχείου, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ. ☒ Η εν λόγω οδηγία θα αντικατασταθεί από τις 9 Νοεμβρίου 2003 από την οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>6</sup>. ☒

---

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική  
σκέψη (5)

- (6) Ενόψει των διαστάσεων και των επιδράσεων της προτεινόμενης δράσης στον υπόψη τομέα, τα περιεχόμενα στην παρούσα οδηγία κοινοτικά μέτρα είναι αναγκαία, απαραίτητα μάλιστα, για να επιτευχθούν οι ορισθέντες στόχοι, δηλαδή η κοινοτική έγκριση τύπου οχημάτων. Οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς μεμονωμένα από τα κράτη μέλη.

---

<sup>6</sup> ΕΕ L 124, 9.5.2002, σ. 1



(7) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα II, μέρος Β,

---

↓ 93/31/ΕΟΚ

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

↓ 93/31/ΕΟΚ (Προσαρμοσμένο)

#### *Άρθρο 1*

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για το πόδι κάθε τύπου δίκυκλου οχήματος, έτσι όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας [92/61/ΕΟΚ].

---

↓ 93/31/ΕΟΚ

#### *Άρθρο 2*

Η διαδικασία χορήγησης της έγκρισης τύπου όσον αφορά το πόδι ενός τύπου δίκυκλου οχήματος με κινητήρα, καθώς και οι όροι για την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων αυτών είναι εκείνοι που θεσπίζονται με την οδηγία [92/61/ΕΟΚ στα κεφάλαια I και II], αντίστοιχα.

#### *Άρθρο 3*

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των προδιαγραφών των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ<sup>7</sup>.

---

↓ 93/31/ΕΟΚ (Προσαρμοσμένο)

#### *Άρθρο 4*

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τις ουσιαστικές διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

---

<sup>7</sup> ΕΕ L 42, 23.2.1970, σ. 1.



#### *Άρθρο 5*

Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ, Μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής που εμφανίζονται στο παράρτημα ΙΙ, Μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

#### *Άρθρο 6*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

---

 93/31/ΕΟΚ Άρθρο 5

#### *Άρθρο 7*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*  
[...]

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*  
[...]

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### **1. ΟΡΙΣΜΟΙ**

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- 1.1. «πόδι», μια διάταξη μονίμως στερεωμένη στο όχημα, με την οποία το όχημα μπορεί να παρεμένει στην κάθετη θέση στάθμευσης (ή σχεδόν κάθετη) όταν το σταθμεύει ο οδηγός του·
- 1.2. «πλευρικό πόδι», ένα πόδι το οποίο, όταν ανοίγεται ή περιστρέφεται σε θέση χρήσης, υποστηρίζει το όχημα σε μία μόνο πλευρά, επιτρέποντας στους δύο τροχούς να έρχονται σε επαφή με την επιφάνεια στήριξης·
- 1.3. «κεντρικό πόδι», ένα πόδι το οποίο, όταν ανοίγεται σε θέση χρήσης, υποστηρίζει το όχημα δημιουργώντας μία ή περισσότερες ζώνες επαφής μεταξύ του οχήματος και της επιφάνειας στήριξης εκατέρωθεν του διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος·
- 1.4. «εγκάρσια κλίση (εκ)», η κλίση, εκφρασμένη επί τοις εκατό, της πραγματικής επιφάνειας στήριξης, όταν η τομή του διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος και η επιφάνεια στήριξης είναι κατακόρυφη προς τη γραμμή της μεγαλύτερης κλίσης (σχήμα 1)·
- 1.5. «διαμήκης κλίση (δκ)», η κλίση, εκφρασμένη επί τοις εκατό, της πραγματικής επιφάνειας στήριξης, όταν το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος είναι παράλληλο προς τη γραμμή της μεγαλύτερης κλίσης (σχήμα 2)·
- 1.6. «διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος», το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του πίσω τροχού του οχήματος.

### **2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ**

- 2.1. Κάθε δίκυκλο όχημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον ένα πόδι για να διασφαλίζεται η σταθερότητά του κατά τη στάση (παραδείγματος χάρη, όταν είναι σταθμευμένο) και δεν διατηρείται σε στατική θέση από πρόσωπο ή με άλλα μέσα. Τα οχήματα με δίδυμους τροχούς δεν πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πόδια, πρέπει όμως να πληρούν τις διατάξεις του σημείου 6.2.2 για τη στάθμευση (τραβηγμένο χειρόφρενο).
- 2.2. Το πόδι αυτό πρέπει να είναι είτε πλευρικό είτε κεντρικό είτε και τα δύο.
- 2.3. Όταν το πόδι είναι αρθρωμένο στο κάτω μέρος του οχήματος ή κάτω από αυτό, το (τα) εξωτερικό(-ά) άκρο(-α) του ποδιού πρέπει, για να τεθεί(-ούν) σε χρήση ή όχι, να μετακινείται(-ούνται) προς το πίσω μέρος του οχήματος.



### **3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ**

#### **3.1. Πλευρικό πόδι**

3.1.1. Το πλευρικό πόδι πρέπει:

3.1.1.1. να μπορεί να υποστηρίξει το όχημα έτσι ώστε να διασφαλίζει την πλευρική σταθερότητά του, είτε το όχημα βρίσκεται σε οριζόντια επιφάνεια στήριξης είτε σε κεκλιμένη επιφάνεια, με σκοπό το όχημα να μην μπορεί να πέσει πολύ και εύκολα (και κατά την εκκίνηση να μην ταλαντεύεται γύρω από το σημείο στήριξης του πλευρικού ποδιού) ή να μην έρχεται εύκολα στην κάθετη θέση και πέραν αυτής (και κατά την εκκίνηση να μην ταλαντεύεται προς την αντίθετη πλευρά του πλευρικού ποδιού).

3.1.1.2. να μπορεί να υποστηρίξει το όχημα έτσι ώστε να διασφαλίζει σταθερή θέση όταν το όχημα βρίσκεται επί κεκλιμένης επιφάνειας σύμφωνα με το σημείο 6.2.2.

3.1.1.3. να μπορεί να αναδιπλούται αυτόματα προς τα πίσω σε θέση λειτουργίας ή όχι:

3.1.1.3.1. όταν το όχημα επανέρχεται στην κανονική του θέση (κάθετη) οδήγησης, ή

3.1.1.3.2. όταν το όχημα κινείται λόγω ηθελημένης ενέργειας του οδηγού.

3.1.1.4. παρά τις διατάξεις του σημείου 3.1.1.3 ανωτέρω, να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να μην αναδιπλούται αυτόματα εάν η γωνία κλίσης μεταβληθεί αιφνιδίως (παραδείγματος χάρη όταν το όχημα σπρωχθεί από τρίτο πρόσωπο ή λόγω του ρεύματος αέρος που δημιουργείται από τη διέλευση άλλου οχήματος):

3.1.1.4.1. όταν βρίσκεται σε θέση λειτουργίας ή στάθμευσης,

3.1.1.4.2. όταν το όχημα είναι κεκλιμένο για να έλθει σε επαφή με το έδαφος το εξωτερικό άκρο του πλευρικού ποδιού, και

3.1.1.4.3. όταν το όχημα έχει αφεθεί σταθμευμένο χωρίς επιτήρηση.

3.1.2. Οι προδιαγραφές του σημείου 3.1.1.3 ανωτέρω δεν απαιτούνται όταν το όχημα είναι σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην μπορεί να παρασυρθεί από τον κινητήρα εφόσον το πλευρικό πόδι βρίσκεται στη θέση χρήσης του.

#### **3.2. Κεντρικό πόδι**

3.2.1. Το κεντρικό πόδι πρέπει:

3.2.1.1. να μπορεί να υποστηρίξει το όχημα είτε με ένα τροχό ή τους δύο τροχούς σε επαφή με την επιφάνεια στήριξης, είτε χωρίς οι τροχοί να βρίσκονται σε επαφή με την επιφάνεια αυτή, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η σταθερότητα του οχήματος:

3.2.1.1.1. επί μιας οριζόντιας επιφάνειας στήριξης,

3.2.1.1.2. σε συνθήκες κλίσης,

3.2.1.1.3. επί κεκλιμένης επιφάνειας σύμφωνα με το σημείο 6.2.2.

- 3.2.1.2. να μπορεί να αναδιπλούνται αυτόματα προς τα πίσω στην θέση χρήσης ή όχι,
- 3.2.1.2.1. όταν το όχημα μετακινείται προς τα εμπρός έτσι ώστε να απομακρυνθεί το κεντρικό πόδι από την επιφάνεια στήριξης.
- 3.2.2. Οι προδιαγραφές του σημείου 3.2.1.2 δεν απαιτούνται όταν το όχημα είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να μην μπορεί να παρασυρθεί από τον κινητήρα, όταν το κεντρικό πόδι βρίσκεται στη θέση χρήσης του.

#### **4. ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ**

- 4.1. Τα οχήματα μπορούν, εξάλλου, να είναι εφοδιασμένα με ένα φωτεινό δείκτη σαφώς αντιληπτό από τον οδηγό, όταν αυτός επιβαίνει της θέσης οδήγησης και ο οποίος, όταν έχει τεθεί σε λειτουργία ο εκκινητήρας, φωτίζεται και παραμένει φωτεινός μέχρις ότου το πόδι βρεθεί σε θέση μη λειτουργίας του.
- 4.2. Κάθε πόδι πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα σύστημα συγκράτησής του, το οποίο να το διατηρεί σε κλειστή θέση, ή μη λειτουργίας του. Το σύστημα αυτό μπορεί να αποτελείται είτε:
- από δύο ανεξάρτητες διατάξεις, όπως δύο χωριστά ελατήρια ή ένα ελατήριο και μία διάταξη συγκράτησης, όπως παραδείγματος χάρη ένα «κλιπ»,  
είτε
  - από μια ενιαία διάταξη η οποία να μπορεί να λειτουργήσει ανελλιπώς επί τουλάχιστον:
    - 10 000 κύκλους κανονικής χρήσης εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με δύο πόδια  
ή
    - 15 000 κύκλους κανονικής χρήσης εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με ένα μόνο πόδι.

#### **5. ΔΟΚΙΜΕΣ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ**

- 5.1. Για να καθοριστεί η ικανότητα διατήρησης του οχήματος σε κατάσταση σταθερότητας, όπως ορίζεται στα σημεία 3 και 4, πρέπει να πραγματοποιούνται οι ακόλουθες δοκιμές:

##### **5.2. Κατάσταση οχήματος**

- 5.2.1. Το όχημα πρέπει να βρίσκεται υπό τη μάζα του σε κατάσταση λειτουργίας.
- 5.2.2. Τα ελαστικά επίσωτρα πρέπει να έχουν αεροσυμπιεστεί υπό την πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής για την εν λόγω περίπτωση.
- 5.2.3. Η σχέση μετάδοσης πρέπει να βρίσκεται στο νεκρό σημείο ή, εφόσον πρόκειται για αυτόματη μετάδοση, στην θέση «πάρκινγκ», εφόσον υπάρχει.

5.2.4. Εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με χειρόφρενο, αυτό πρέπει να έχει τεθεί σε λειτουργία.

5.2.5. Η διεύθυνση πρέπει να βρίσκεται σε θέση ασφάλισης. Εάν η διεύθυνση μπορεί να ασφαλιστεί όταν είναι στραμμένη προς τα αριστερά είτε προς τα δεξιά, οι δοκιμές πρέπει να πραγματοποιούνται και προς τις δύο κατευθύνσεις.

### **5.3. Γήπεδο δοκιμής**

5.3.1. Για τις δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 6.1, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα επίπεδο, οριζόντιο γήπεδο με σκληρή, ξηρά και χωρίς κόκκους άμμου επιφάνεια.

### **5.4. Υλικό δοκιμής**

5.4.1. Για τις δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 6.2, πρέπει να χρησιμοποιηθεί μια εξέδρα στάθμευσης.

5.4.2. Η εξέδρα στάθμευσης πρέπει να αποτελείται από μία άκαμπτη, επίπεδη, ορθογώνια επιφάνεια, ικανή να υποστηρίξει το όχημα χωρίς να κάμπτεται αισθητά.

5.4.3. Η επιφάνεια της εξέδρας στάθμευσης πρέπει να είναι αρκετά αντολισθητική για να αποφεύγεται η ολίσθηση του οχήματος επί της επιφάνειας στήριξης κατά τη διάρκεια των δοκιμών κλίσης ή κατωφέρειας.

5.4.4. Η εξέδρα στάθμευσης πρέπει να είναι κατασκευασμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να λάβει τουλάχιστον την εγκάρσια κλίση (εκ) και την διμήκη κλίση (δκ), όπως αυτές ορίζονται στο σημείο 6.2.2.

## **6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ**

### **6.1. Σταθερότητα επί μιας οριζόντιας επιφάνειας στήριξης (δοκιμή για το σημείο 3.1.1.4)**

6.1.1. Με το όχημα ευρισκόμενο επί του γηπέδου δοκιμής, τίθεται το πλευρικό πόδι σε θέση λειτουργίας ή στάθμευσης και αφήνεται το όχημα να στηριχθεί στο πλευρικό πόδι.

6.1.2. Μετατοπίζεται το όχημα έτσι ώστε να αυξηθεί κατά  $3^\circ$  η γωνία που σχηματίζει το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος με την επιφάνεια στήριξης (το όχημα φέρεται σε κάθετη θέση).

6.1.3. Μετά την κίνηση αυτή, το πλευρικό πόδι δεν πρέπει να επανέλθει αυτόματα σε θέση μη λειτουργίας ή στη θέση λειτουργίας του οχήματος.

### **6.2. Σταθερότητα επί κεκλιμένης επιφάνειας (δοκιμές που αφορούν τα σημεία 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 και 3.2.1.1.3)**

6.2.1. Το όχημα τοποθετείται επί της εξέδρας στάθμευσης με το πλευρικό πόδι και, χωριστά, με το κεντρικό πόδι τοποθετημένο στη θέση χρήσης ή στάθμευσης του οχήματος, και αφήνεται το όχημα να στηριχθεί επί του ποδιού.

---

↓ 2000/72/EK Άρθρο 1

- 6.2.2. Δίδεται στην εξέδρα στάθμευσης η ελάχιστη εγκάρσια κλίση (εκ) και, στην συνέχεια ανεξαρτήτως, η ελάχιστη διαμήκης κλίση (δκ) σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα:

Κλίση	Πλευρικό πόδι		Κεντρικό πόδι	
	Μοτοποδήλατο	Μοτοσικλέτα	Μοτοποδήλατο	Μοτοσικλέτα
εκ (αριστερά και δεξιά)	5 %	6 %	6 %	8 %
δκ προς τα κάτω	5 %	6 %	6 %	8 %
δκ προς τα άνω	6 %	8 %	12 %	14 %

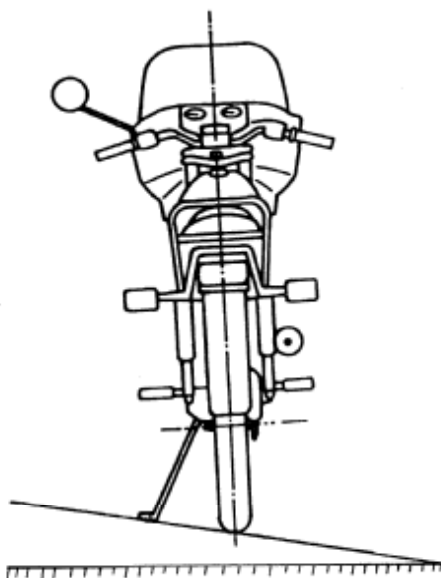
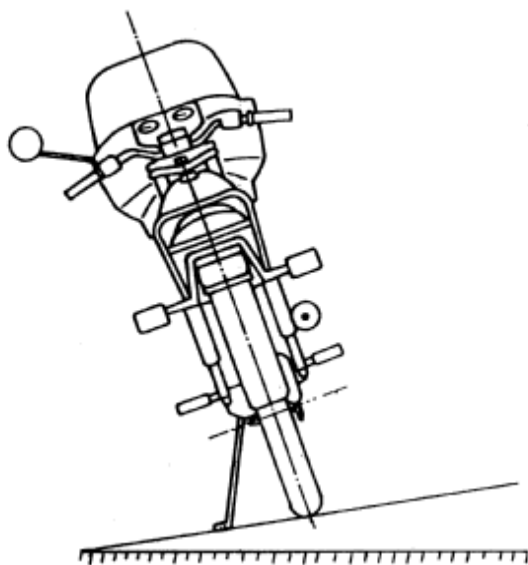
Βλέπε κατωτέρω εικόνες 1α, 1β και 2.

---

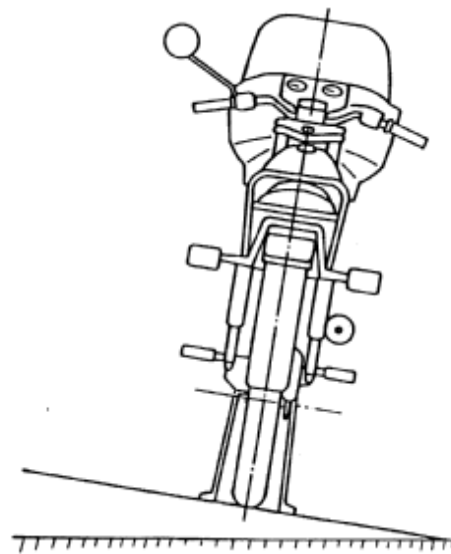
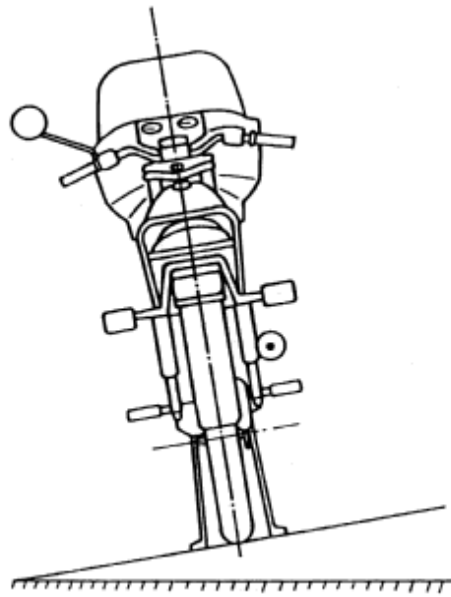
↓ 93/31/ΕΟΚ

- 6.2.3. Στην περίπτωση κατά την οποία το όχημα, τοποθετημένο επί της κεκλιμένης εξέδρας στάθμευσης, στηρίζεται επί του κεντρικού ποδιού και σε ένα μόνο τροχό και μπορεί να διατηρηθεί στη θέση αυτή με το κεντρικό πόδι και τον εμπρός ή τον πίσω τροχό σε επαφή με την επιφάνεια στήριξης, και εφόσον πληρούνται οι υπόλοιπες προδιαγραφές του σημείου αυτού, οι δοκιμές που περιγράφονται ανωτέρω πρέπει να πραγματοποιηθούν μόνο με το όχημα στηριζόμενο επί του κεντρικού ποδιού και του πίσω τροχού.
- 6.2.4. Εφόσον η εξέδρα στάθμευσης είναι κεκλιμένη σύμφωνα με καθεμία από τις προαναφερθείσες κλίσεις και εφόσον οι προηγούμενες προδιαγραφές έχουν τηρηθεί δεόντως, το όχημα πρέπει να παραμένει σταθερό.
- 6.2.5. Αντί της παρούσας διαδικασίας επιτρέπεται η εξέδρα στάθμευσης να λάβει τις προαναφερθείσες κλίσεις πριν το όχημα τεθεί επ' αυτής.

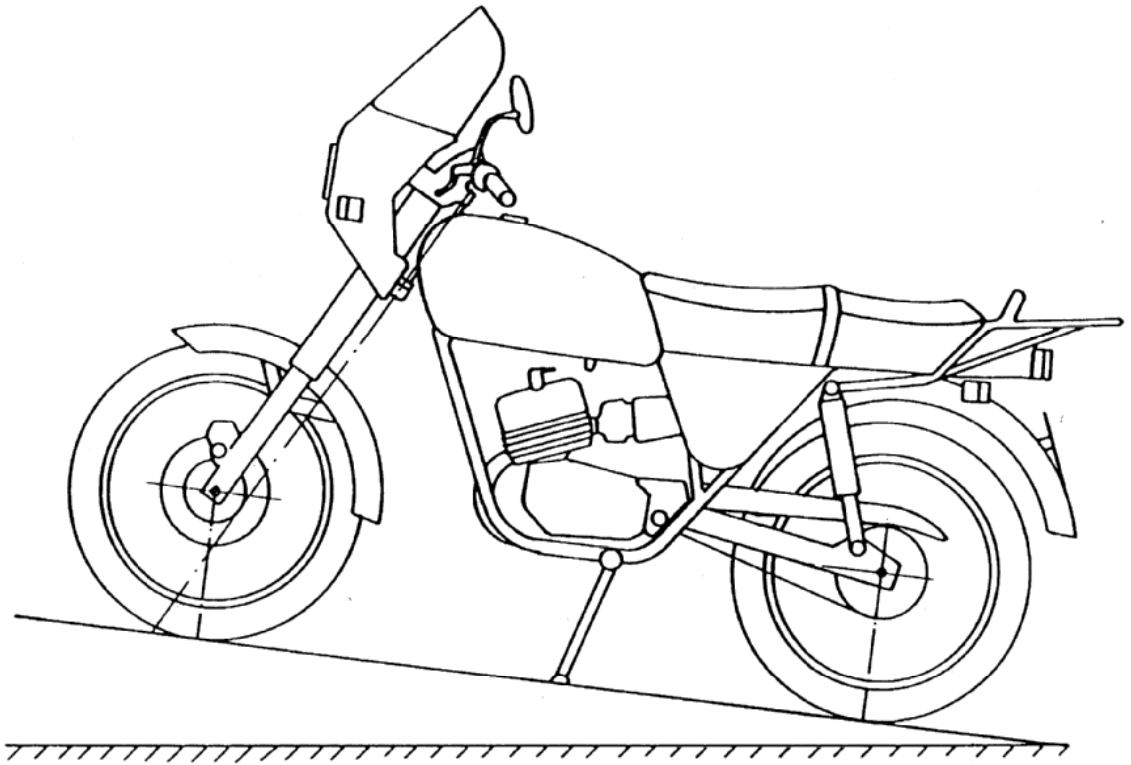
Σχήμα 1α  
Εγκάρσια κλίση



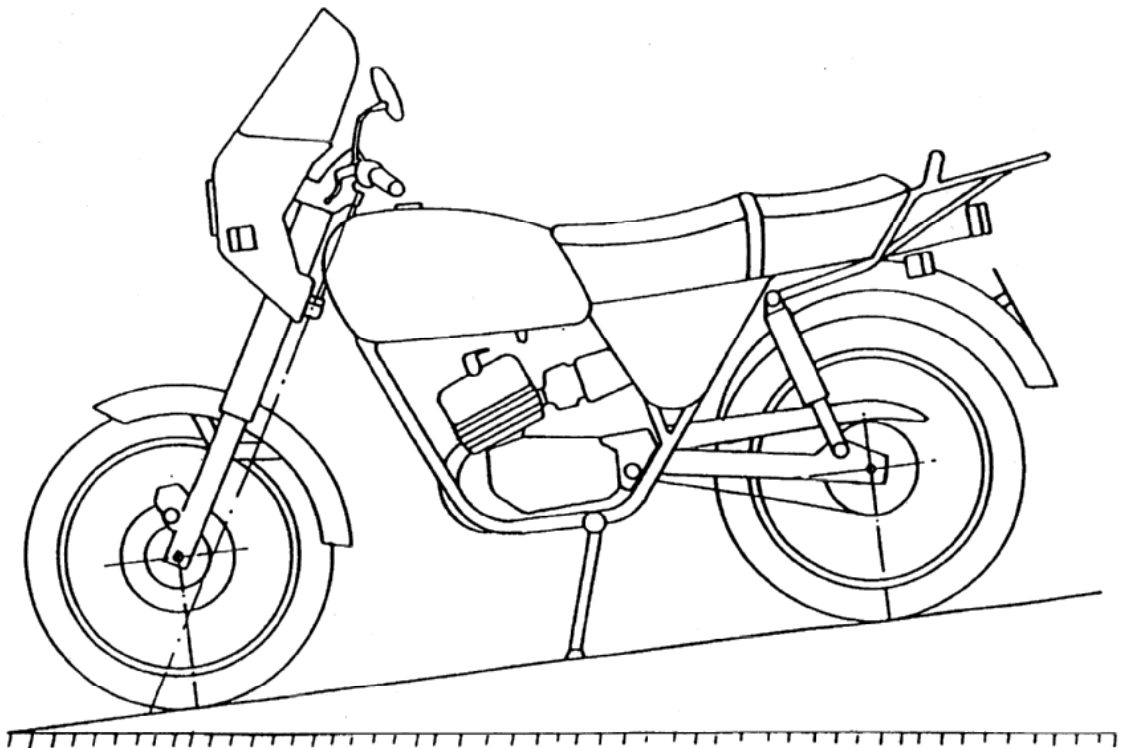
Σχήμα 1β  
Εγκάρσια κλίση



Σχήμα 2  
Διαμήκης κλίση (δκ) σε ανωφέρεια



Διαμήκης κλίση (δκ) σε κατωφέρεια



*Προσάρτημα 1*

**Δελτίο πληροφοριών για το πόδι ενός τύπου δίκυκλου οχήματος με κινητήρα**

(επισυνάπτεται στην αίτηση έγκρισης τύπου, στην περίπτωση που η τελευταία υποβάλλεται ανεξάρτητα από την αίτηση έγκρισης του οχήματος)

Αύξων αριθμός (δίδεται από τον αιτούντα): .....

Η αίτηση έγκρισης τύπου που αφορά το πόδι ενός δίκυκλου οχήματος με κινητήρα πρέπει να συνοδεύεται από τις πληροφορίες που περιλαμβάνει το παράρτημα II της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ,

- τμήμα Α, σημεία:
  - 0.1
  - 0.2
  - 0.4 έως 0.6
  - 2.1
  - 2.1.1
- τμήμα Β, σημείο:
  - 1.3.1.



## Προσάρτημα 2

Ένδειξη της διοικητικής αρχής

### Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου για το πόδι ενός δίκυκλου οχήματος με κινητήρα

#### ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Έκθεση αριθ. .... της τεχνικής υπηρεσίας ..... της .....

Αριθ. έγκρισης τύπου: ..... Αριθ. επέκτασης: .....

1. Κατασκευαστικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος: .....
2. Τύπος οχήματος: .....
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ενδεχόμενου εντολοδόχου του κατασκευαστή: .....
5. Όχημα υποβληθέν σε δοκιμή στις: .....
6. Η έγκριση τύπου χορηγείται /απορρίπτεται (1).
7. Τόπος: .....
8. Ημερομηνία: .....
9. Υπογραφή: .....

(1) Διαγράψτε την περιττή ένδειξη.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Μέρος Α

#### **Καταργούμενη οδηγία και η τροποποίηση της** (που αναφέρονται στο άρθρο 5)

Οδηγία του Συμβουλίου 93/31/ΕΟΚ (ΕΕ L 188, 29.7.1993, σ.19)

Οδηγία της Επιτροπής 2000/72/ΕΚ (ΕΕ L 300, 29.11.2000, σ. 18)

### Μέρος Β

#### **Κατάλογος ημερομηνιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής** (που αναφέρονται στο άρθρο 5)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο	Ημερομηνία εφαρμογής
93/31/ΕΟΚ	14 Δεκεμβρίου 1994	14 Ιουνίου 1995 <sup>1</sup>
2000/72/ΕΚ	31 Δεκεμβρίου 2001	1η Ιανουαρίου 2002 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο της οδηγίας 93/31/ΕΟΚ:  
«Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαγορεύουν, για λόγους που αφορούν τα πόδια, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων που είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία».

<sup>2</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2000/72/ΕΚ:  
«1. Από την 1η Ιανουαρίου 2002 τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους σχετικούς με το πόδι:  
- να απορρίπτουν τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ ενός τύπου δίκυκλου οχήματος με κινητήρα, ή  
- να απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων με κινητήρα, εφόσον το πόδι των οχημάτων αυτών ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας 93/31/ΕΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.  
2. Από την 1η Ιουλίου 2002 τα κράτη μέλη δεν χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ για κάθε νέο τύπο δίκυκλου οχήματος με κινητήρα, για λόγους σχετικούς με το πόδι, εφόσον δεν τηρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 93/31/ΕΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία».

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 93/31/ΕΟΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρα 1 – 3	Άρθρα 1 – 3
Άρθρο 4, παράγραφος 1	–
Άρθρο 4, παράγραφος 2	Άρθρο 4
–	Άρθρο 5
–	Άρθρο 6
Άρθρο 5	Άρθρο 7
Παράρτημα	Παράρτημα Ι
Προσάρτημα 1	Προσάρτημα 1
Προσάρτημα 2	Προσάρτημα 2
–	Παράρτημα ΙΙ
–	Παράρτημα ΙΙΙ