

ΟΔΗΓΙΑ 2006/27/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Μαρτίου 2006

για την τροποποίηση, για λόγους προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο, της οδηγίας 93/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την πέδηση των διτροχών και τριτροχών οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 93/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 95/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και της οδηγίας 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 17,

την οδηγία 93/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, που αφορά την πέδηση των διτροχών και τριτροχών οχημάτων με κινητήρα⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

την οδηγία 93/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

την οδηγία 95/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Φεβρουαρίου 1995, σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

την οδηγία 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Οι οδηγίες 93/14/ΕΟΚ, 93/34/ΕΟΚ, 95/1/ΕΚ και 97/24/ΕΚ είναι επιμέρους οδηγίες στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΚ που θεσπίστηκε με την οδηγία 2002/24/ΕΚ.

(¹) ΕΕ L 124 της 9.5.2002, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2005/30/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 106 της 27.4.2005, σ. 17).

(²) ΕΕ L 121 της 15.5.1993, σ. 1.

(³) ΕΕ L 188 της 29.7.1993, σ. 38· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/25/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 104 της 21.4.1999, σ. 19).

(⁴) ΕΕ L 52 της 8.3.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2002/41/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 133 της 18.5.2002, σ. 17).

(⁵) ΕΕ L 226 της 18.8.1997, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2005/30/ΕΚ.

(2) Είναι απαραίτητο να προστεθεί η τελευταία τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 78 της ΟΕΕ (Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη) των Ηνωμένων Εθνών στις απαιτήσεις που ισχύουν για την ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, έτσι ώστε να διατηρηθεί η αντιστοιχία μεταξύ των απαιτήσεων που θεσπίζονται με την οδηγία 93/14/ΕΟΚ και των απαιτήσεων που προβλέπει ο κανονισμός αριθ. 78 της ΟΕΕ των Ηνωμένων Εθνών.

(3) Οι απαιτήσεις όσον αφορά τις υποχρεωτικές επιγραφές και τη μέγιστη ταχύτητα των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, όπως ορίζονται στις οδηγίες 93/34/ΕΟΚ και 95/1/ΕΚ, είναι δυνατόν να απλοποιηθούν για λόγους βελτίωσης του ρυθμιστικού πλαισίου.

(4) Για την εξασφάλιση της άρτιας λειτουργίας του συστήματος έγκρισης τύπου στο σύνολό του, είναι απαραίτητο να διευκρινισθεί ποιες διατάξεις αναφορικά με τις εξωτερικές προεξοχές, τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας και τις ζώνες ασφαλείας θα ισχύουν για τα οχήματα με αμάξωμα και τα οχήματα χωρίς αμάξωμα.

(5) Είναι απαραίτητο να αποσαφηνισθούν και να ολοκληρωθούν οι απαιτήσεις που προβλέπει η οδηγία 97/24/ΕΚ, όσον αφορά τις επιγραφές των αρχικών καταλυτικών μετατροπέων και των αρχικών σιγαστήρων.

(6) Κατά συνέπεια, οι οδηγίες 93/14/ΕΟΚ, 93/34/ΕΟΚ, 95/1/ΕΚ και 97/24/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθούν ανάλογα.

(7) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με την γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα της οδηγίας 93/14/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Το παράρτημα της οδηγίας 93/34/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Το παράρτημα I της οδηγίας 95/1/ΕΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Το παράρτημα III του κεφαλαίου 1, τα παραρτήματα I και II του κεφαλαίου 3, το παράρτημα I του κεφαλαίου 4, τα παραρτήματα I, II, VI και VII του κεφαλαίου 5, το παράρτημα του κεφαλαίου 7, τα παραρτήματα II, III και IV του κεφαλαίου 9, ο τίτλος και το παράρτημα I του κεφαλαίου 11, καθώς και τα παραρτήματα I και II του κεφαλαίου 12 της οδηγίας 97/24/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 5

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όσον αφορά τα δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα που πληρούν τους όρους που θεσπίζονται στις οδηγίες 93/14/ΕΟΚ, 93/34/ΕΟΚ, 95/1/ΕΚ και 97/24/ΕΚ αντίστοιχα, όπως τροποποιούνται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη δεν αρνούνται, για λόγους που έχουν σχέση με το αντικείμενο της σχετικής οδηγίας, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ούτε απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των ανωτέρω οχημάτων.

2. Από την 1η Ιουλίου 2007, τα κράτη μέλη αρνούνται, για λόγους που έχουν σχέση με το αντικείμενο της σχετικής οδηγίας, να χορηγήσουν έγκριση τύπου ΕΚ σε κάθε νέο τύπο δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα που δεν πληρούν τους όρους που θεσπίζουν οι οδηγίες 93/14/ΕΟΚ, 93/34/ΕΟΚ, 95/1/ΕΚ και 97/24/ΕΚ αντίστοιχα, όπως αυτές τροποποιούνται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν

προς την παρούσα οδηγία έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 το αργότερο. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και έναν πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 7

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

Άρθρο 8

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 3 Μαρτίου 2006.

Για την Επιτροπή
Günter VERHEUGEN
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα της οδηγίας 93/14/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.1.1.3:

«2.1.1.3. Οι επενδύσεις πεδών πρέπει να μην περιέχουν αμιάντο.»

2. Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 1.1.1 και 1.1.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.1. Οι επιδόσεις που προδιαγράφονται για τα συστήματα πέδησης βασίζονται στην απόσταση ακινητοποίησης ή/και στη μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση. Οι επιδόσεις του συστήματος πέδησης καθορίζονται με μέτρηση της απόστασης ακινητοποίησης σε συνάρτηση προς την αρχική ταχύτητα του οχήματος ή/και με μέτρηση της μέσης πλήρως ανεπτυγμένης επιβράδυνσης κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

1.1.2. Η απόσταση ακινητοποίησης είναι η απόσταση που καλύπτει το όχημα από τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται το όχημα· η αρχική ταχύτητα του οχήματος, v_1 , είναι η ταχύτητα κατά τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης· η αρχική ταχύτητα πρέπει να μην είναι μικρότερη από το 98 % της ταχύτητας που προδιαγράφεται για την εν λόγω δοκιμή. Η μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση, (d_m), υπολογίζεται ως ο μέσος όρος της επιβράδυνσης σε συνάρτηση προς την απόσταση που διανύεται κατά το διάστημα από v_b έως v_e , σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)} \text{ m/s}^2$$

όπου:

d_m = μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση

v_1 = η ανωτέρω οριζόμενη ταχύτητα

v_b = ταχύτητα του οχήματος ίση προς 0,8 v_1 σε km/h

v_e = ταχύτητα του οχήματος ίση προς 0,1 v_1 σε km/h

s_b = διανυθείσα απόσταση μεταξύ v_1 και v_b σε μέτρα

s_e = διανυθείσα απόσταση μεταξύ v_1 και v_e σε μέτρα

Η ταχύτητα και η απόσταση καθορίζονται με όργανα μέτρησης ακριβείας $\pm 1\%$ της ταχύτητας που προδιαγράφεται για τη δοκιμή. Η επιβράδυνση " d_m " επιτρέπεται να καθορίζεται με μεθόδους διαφορετικές από εκείνες για τη μέτρηση της ταχύτητας και της απόστασης· στην περίπτωση αυτή η ακρίβεια της επιβράδυνσης " d_m " πρέπει να είναι $\pm 3\%$ ·

β) στο σημείο 1.1.3, η φράση «για την έγκριση τύπου» αντικαθίσταται από τη φράση «για την έγκριση τύπου οχήματος»·

γ) το σημείο 1.2.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2.1.1. Οι αφορώσες την ελάχιστη αποτελεσματικότητα προδιαγραφές πρέπει να είναι οι προβλεπόμενες κατωτέρω για κάθε κατηγορία οχήματος· το όχημα πρέπει να πληροί τόσο την προβλεπόμενη απόσταση ακινητοποίησης όσο και την προβλεπόμενη μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση για τη σχετική κατηγορία οχημάτων, αλλά ενδέχεται να μην είναι απαραίτητο να μετρηθούν και οι δύο αυτές παράμετροι.»

δ) το σημείο 1.4.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.4.2.1. Τόσο το όχημα όσο και η (οι) υπό δοκιμήν πέδη(-ες), πρέπει να είναι στεγνά, ενώ η (οι) πέδη(-ες) πρέπει να είναι ψυχρή(-ές). Η πέδη θεωρείται ότι είναι ψυχρή όταν η θερμοκρασία που μετράται στο δίσκο ή στο εξωτερικό του τυμπάνου είναι κατώτερη των 100 °C.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα της οδηγίας 93/34/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

Το σημείο 3.1.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.1.2. Το δεύτερο μέρος αποτελείται από έξι χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) και υποδεικνύει τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος (τύπος, παραλλαγή και, στην περίπτωση των μοτοποδηλάτων, έκδοση)· κάθε χαρακτηριστικό μπορεί να αναπαριστάται από διάφορους χαρακτήρες. Εάν ο κατασκευαστής δεν χρησιμοποιήσει έναν ή περισσότερους χαρακτήρες, τα μη χρησιμοποιηθέντα διαστήματα πληρούνται με αλφαβητικά ή αριθμητικά στοιχεία, των οποίων η επιλογή επαφίεται στον κατασκευαστή.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Το παράρτημα I της οδηγίας 95/1/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

Το σημείο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. ΑΝΩΤΑΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Η ανώτατη ταχύτητα του οχήματος εκφράζεται σε χιλιόμετρα ανά ώρα με ακέραιο αριθμό που είναι ο πλησιέστερος προς το μέσο όρο των μετρούμενων τιμών ταχύτητας κατά δύο διαδοχικές δοκιμές όπου δεν παρατηρείται διαφορά πλέον του 3 %. Σε περίπτωση που ο μέσος αυτός όρος συμπέσει στο μέσο ακριβώς δύο ακεραίων αριθμών, η τιμή στρογγυλεύεται στον μεγαλύτερο. Στην περίπτωση οχημάτων η ανώτατη ταχύτητα των οποίων δεν περιορίζεται από το σχετικό ορισμό που παρατίθεται στο άρθρο 1 παράγραφοι 2 και 3 της οδηγίας 2002/24/ΕΚ, δεν είναι απαραίτητη η διεξαγωγή δοκιμής για έγκριση τύπου και ως ανώτατη ταχύτητα γίνεται δεκτή η ταχύτητα που δηλώνεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στο δελτίο πληροφοριών που παρατίθεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2002/24/ΕΚ.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Η οδηγία 97/24/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο κεφάλαιο 1 παράρτημα III προσάρτημα 2 τμήμα Π.1, το πέμπτο εδάφιο διαγράφεται.

2. Το κεφάλαιο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΡΟΕΞΟΧΕΣ ΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ»

ii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3.6:

«3.6. Στην περίπτωση δικύκλων οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με είδος δομής ή πλαίσια για την κάλυψη ή την εν μέρει κάλυψη του οδηγού ή των επιβατών, είτε για την κάλυψη στοιχείων του οχήματος, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή ή τεχνική υπηρεσία μπορεί, κατά την κρίση της και σε διαβούλευση με τον κατασκευαστή του οχήματος, να εφαρμόσει τις προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος ή του παραρτήματος II στο σύνολο ή σε μέρος του οχήματος βάσει αξιολόγησης της δυσμενέστερης περίπτωσης.»

iii) το σημείο 6.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2. Τα άκρα των χειροκίνητων μοχλών του συμπλέκτη και της πέδησης πρέπει να είναι ουσιαστικά σφαιρικά με ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 7 mm. Οι εξωτερικές πλευρές των μοχλών αυτών πρέπει να έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 2 mm. Ο έλεγχος γίνεται με τους μοχλούς σε μη εφαρμοζόμενη θέση.»

β) ο τίτλος και το τμήμα «ΓΕΝΙΚΑ» του παραρτήματος II αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ ΤΩΝ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ, ΤΩΝ ΕΛΑΦΡΩΝ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΩΝ

ΓΕΝΙΚΑ

Για τα τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων, ισχύουν οι προδιαγραφές της οδηγίας 74/483/ΕΟΚ (*) [σχετικά με τις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα (κατηγορίας M1)].

Ωστόσο, ληφθέντος υπόψη του εύρους των ειδών κατασκευής των εν λόγω οχημάτων, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή ή τεχνική υπηρεσία μπορεί, κατά την κρίση της και σε διαβούλευση με τον κατασκευαστή του οχήματος, να θέσει σε εφαρμογή τις προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος ή του παραρτήματος I στο σύνολο ή σε μέρος του οχήματος βάσει αξιολόγησης της δυσμενέστερης περίπτωσης.

Αυτό ισχύει επίσης όσον αφορά τις προδιαγραφές που παρατίθενται παρακάτω σχετικά με τις προδιαγραφές των τρικύκλων οχημάτων, των ελαφρών τετράκυκλων και των τετράκυκλων.

Οι ακόλουθες προδιαγραφές ισχύουν για τα τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα, τα ελαφρά τετράκυκλα και τα τετράκυκλα που προορίζονται για τη μεταφορά αγαθών.

(*) ΕΕ L 266 της 2.10.1974, σ. 4.»

3. Στο κεφάλαιο 4 παράρτημα I προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 14 και 15:

«14. Ως “όχημα χωρίς αμάξωμα” νοείται το όχημα στο οποίο ο θάλαμος επιβατών δεν οριοθετείται από τέσσερα τουλάχιστον από όλα τα ακόλουθα στοιχεία: αλεξήνεμο, δάπεδο, οροφή καθώς και πλευρικά και πίσω τοιχώματα ή θύρες.

15. Ως “όχημα με αμάξωμα” νοείται το όχημα στο οποίο ο θάλαμος επιβατών οριοθετείται ή μπορεί να οριοθετείται από τέσσερα τουλάχιστον από όλα τα ακόλουθα στοιχεία: αλεξήνεμο, δάπεδο, οροφή καθώς και πλευρικά και πίσω τοιχώματα ή θύρες.»

4. Το κεφάλαιο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 2.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.2. Κάθε αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού(-ών) μετατροπέα(-έων) φέρει τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

ii) το σημείο 5.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και τα σημεία 5.2.1.1 και 5.2.1.2 διαγράφονται:

«5.2.1. Σημάνσεις

Οι αρχικοί καταλυτικοί μετατροπείς αντικατάστασης φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

β) το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 2.4.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.2. Κάθε αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού(-ών) μετατροπέα(-έων) φέρει τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

ii) το σημείο 5.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και τα σημεία 5.2.1.1 και 5.2.1.2 διαγράφονται:

«5.2.1. Σημάνσεις

Οι αρχικοί καταλυτικοί μετατροπείς αντικατάστασης φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

γ) το σημείο 4α του παραρτήματος VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4α. Καταλυτικοί μετατροπείς

4α.1. Αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού μετατροπέα που έχει υποβληθεί σε δοκιμή ως προς το σύνολο των προδιαγραφών της παρούσας οδηγίας.

4α.1.1. Μάρκα και τύπος του αρχικού εξοπλισμού καταλυτικού μετατροπέα όπως αναφέρονται στο σημείο 3.2.12.2.1 του παραρτήματος V (δελτίο πληροφοριών).

4α.2. Αρχικός καταλυτικός μετατροπέας αντικατάστασης που έχει υποβληθεί σε δοκιμή ως προς το σύνολο των προδιαγραφών της παρούσας οδηγίας.

4α.2.1. Μάρκα(-ες) και τύπος(-οι) του αρχικού καταλυτικού μετατροπέα αντικατάστασης όπως αναφέρονται στο σημείο 3.2.12.2.1 του παραρτήματος V (δελτίο πληροφοριών).».

5. Το σχήμα 1 του παραρτήματος του κεφαλαίου 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο σχήμα:

Σχήμα 1

Εμπορικό σήμα:	1.
Κατηγορία οχήματος:	2.
	3.
	4.
	5.
	6.
	7.
	7a.
	8.
	9.
	10.
	11.
	12.

Σημείωση: Είναι δυνατή η διαγραφή των περιττών σειρών

6. Το κεφάλαιο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2.3.2.2 του παραρτήματος II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.2.2. Όλοι οι αρχικοί σιγαστήρες φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

β) το σημείο 2.3.2.2 του παραρτήματος III αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.2.2. Όλοι οι αρχικοί σιγαστήρες φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “ε” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

γ) το σημείο 2.4.2.2 του παραρτήματος IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.2.2. Όλοι οι αρχικοί σιγαστήρες φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

- το σήμα “ε” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,
- το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,
- τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

7. Το κεφάλαιο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ, ΤΩΝ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΩΝ»

β) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και προστίθεται το ακόλουθο σημείο 1.6α:

«1.6. ως “κάθισμα” νοείται μια δομή που αποτελεί ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της επένδυσής του, και η οποία παρέχει μία θέση “καθήμενου” για έναν ενήλικα, ο δε όρος περιλαμβάνει τόσο ένα ατομικό κάθισμα όσο και το τμήμα ενός πάγκου που αντιστοιχεί σε μία θέση καθήμενου. Η σέλα δεν θεωρείται κάθισμα όσον αφορά το σημείο 2.1·

1.6α. ως “σέλα” νοείται η θέση καθήμενου στην οποία ο οδηγός ή ο επιβάτης κάθεται διάσκελα.»

ii) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. **ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ**

2.1. Εάν οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας είναι εγκατεστημένες, πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο.

2.1.1. Οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας πρέπει να είναι εγκατεστημένες σε όλα τα καθίσματα των τρικύκλων μοτοποδηλάτων, των τρικύκλων, των ελαφρών τετράκυκλων και των τετράκυκλων.

2.1.1.1. Σημεία αγκύρωσης κατάλληλα για ζώνες τριών σημείων απαιτούνται για όλα τα καθίσματα που πληρούν και τους δύο ακόλουθους όρους:

- το κάθισμα διαθέτει ερεισίνωτο ή υπάρχει διάταξη στήριξης που συμβάλλει στον προσδιορισμό της γωνίας κλίσης του ερεισίνωτου του ανδρικού και μπορεί να θεωρηθεί ερεισίνωτο,
- υπάρχει πλευρικό ή εγκάρσιο δομικό στοιχείο πίσω από σημείο H σε ύψος μεγαλύτερο των 450 mm μετρημένο από το κατακόρυφο επίπεδο του σημείου H.

2.1.1.2. Για όλα τα λοιπά καθίσματα, οι αγκυρώσεις που είναι κατάλληλες για ισχιακές ζώνες ασφαλείας είναι αποδεκτές.

2.1.2. Οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας δεν είναι υποχρεωτικές για τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα ή τα τετράκυκλα των οποίων η μάζα κενού οχήματος είναι ≤ 250 kg».

8. Το κεφάλαιο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) μετά τον τίτλο του παραρτήματος I του κεφαλαίου 12 προστίθεται η ακόλουθη φράση:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, ως “όχημα με αμάξωμα” νοείται το όχημα στο οποίο ο θάλαμος επιβατών οριοθετείται ή μπορεί να οριοθετείται από τέσσερα τουλάχιστον από τα ακόλουθα στοιχεία: αλεξήνεμο, δάπεδο, οροφή καθώς και πλευρικά και πίσω τοιχώματα ή θύρες.»

β) το σημείο 2.3.1 του παραρτήματος II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.1. Κάθε όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα αποπάγωσης και αποθάμβωσης του αλεξήνεμου, το οποίο να επιτρέπει την εξάλειψη της πάχνης και του πάγου από την ύαλο και της δρόσου που καλύπτει την εσωτερική υάλινη επιφάνεια του αλεξήνεμου.

Εντούτοις, το σύστημα αυτό δεν απαιτείται για τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα με αμάξωμα που διαθέτουν κινητήρα ισχύος ≤ 4 kW ή για τα οχήματα στα οποία το αλεξήνεμο είναι εγκατεστημένο ώστε να μην υπάρχει οιαδήποτε υποστηρικτική ή άλλη δομή ή πλαίσιο προσαρτημένο στο αλεξήνεμο με προέκταση προς τα πίσω μεγαλύτερη των 100 mm. Το σύστημα απαιτείται για όλα τα οχήματα που διαθέτουν οροφή η οποία είναι είτε μόνιμη είτε αφαιρέσιμη ή ανασυρόμενη.»
