

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 678/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Ιουλίου 2011

για την αντικατάσταση του παραρτήματος II και την τροποποίηση των παραρτημάτων IV, IX και XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφος 2 και το άρθρο 39 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ θεσπίζει ένα εναρμονισμένο πλαίσιο που περιέχει τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για όλα τα νέα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες. Ειδικότερα, περιλαμβάνει τους ειδικούς ορισμούς σχετικά με οχήματα που είναι αναγκαίοι για τη σωστή λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος έγκρισης τύπου.
- (2) Ένας από τους στόχους της οδηγίας 2007/46/ΕΚ είναι να επεκτείνει το ευρωπαϊκό σύστημα έγκρισης τύπου οχημάτων σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Το παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ που περιλαμβάνει τους αναγκαίους ειδικούς ορισμούς πρέπει να ανασχεδιαστεί έτσι ώστε να λάβει υπόψη την τεχνική πρόοδο. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν οι υφιστάμενοι ορισμοί ή να θεσπιστούν νέοι ορισμοί.
- (3) Η πείρα δείχνει ότι τα ισχύοντα κριτήρια για τον καθορισμό κατά πόσο ένα νέο μοντέλο οχήματος πρέπει να θεωρηθεί νέος τύπος είναι πολύ αόριστα. Αυτή η έλλειψη βεβαιότητας μπορεί να καθυστερήσει την εφαρμογή νέων απαιτήσεων που ορίζονται στη νομοθεσία της ΕΕ όσον αφορά νέους τύπους οχημάτων. Επιπλέον, η πείρα δείχνει ότι είναι δυνατόν να παρακαμφθεί η νομοθεσία της ΕΕ για μικρές σειρές, υποδιαιρώντας έναν τύπο οχήματος σε διάφορους επιμέρους τύπους βάσει διαφορετικών εγκρίσεων. Συνεπώς, ο αριθμός νέων οχημάτων που μπορεί να τεθεί σε λειτουργία στην ΕΕ βάσει του καθεστώτος για μικρές σειρές μπορεί να υπερβεί τον αριθμό αυτό που επιτρέπεται. Συνεπώς, είναι σημαντικό να καθοριστεί ποια τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος πρέπει να χρησιμοποιούνται ως κριτήρια για τον ορισμό του τι συνιστά νέο τύπο.

(4) Σύμφωνα με τις αρχές που διαφυλάσσονται στις ανακοινώσεις της Επιτροπής με τίτλο σχέδιο δράσης «Απλούστευση και βελτίωση ρυθμιστικού περιβάλλοντος» ⁽²⁾ και πρόγραμμα δράσης για τη «μείωση του διοικητικού φόρτου στην Ευρωπαϊκή Ένωση» ⁽³⁾ κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν εκ νέου τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για τον ορισμό των μεταβλητών και των εκδόσεων στο πλαίσιο τύπου οχήματος με σκοπό τη μείωση του διοικητικού φόρτου που επιβάλλεται στους κατασκευαστές οχημάτων. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα, επιπλέον, να καταστεί η διαδικασία έγκρισης τύπου πιο διαφανής για τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

(5) Δεδομένων των τάσεων παγκοσμιοποίησης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, το έργο του «Παγκόσμιου φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων» – «η ομάδα εργασίας 29 (WP.29)» – καθίσταται όλο και περισσότερο σημαντικό. Καθώς είναι ουσιαστικό, προκειμένου να πληρούνται οι συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21, να ενσωματωθούν κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) στο δίκαιο της ΕΕ ή ακόμα και να αντικατασταθούν οι οδηγίες και οι κανονισμοί της ΕΕ από κανονισμούς της UNECE καθώς και να ενσωματωθούν οι παγκόσμιοι τεχνικοί κανονισμοί στο δίκαιο της ΕΕ, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η συνεκτικότητα της νομοθεσίας της ΕΕ με τους κανονισμούς της UNECE.

(6) Δεδομένου του έργου εναρμόνισης που βρίσκεται σε εξέλιξη στο πλαίσιο του «Παγκόσμιου φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων», είναι ουσιώδες να ληφθούν υπόψη οι πιο πρόσφατες εξελίξεις που ορίζονται στο ψήφισμα αριθ. R.E. 3 σχετικά με την ταξινόμηση και τον ορισμό των μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων στο πλαίσιο της συμφωνίας της UNECE σχετικά με την έγκριση ομοιόμορφων προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και μέρη που μπορούν να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα καθώς και τους όρους για αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις εν λόγω προδιαγραφές (αναθεωρημένη συμφωνία του 1958) καθώς και το ειδικό ψήφισμα S.R. 1 σχετικά με τους κοινούς ορισμούς των κατηγοριών, μαζών και διαστάσεων των οχημάτων στο πλαίσιο της συμφωνίας UNECE σχετικά με τη δημιουργία παγκόσμιων τεχνικών οργανισμών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα που μπορούν να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα («παράλληλη συμφωνία 1998»). Μόνο η συμπερίληψη των εν λόγω εξελίξεων στην οδηγία-πλαίσιο μπορεί να εξασφαλίσει την ορθή λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος έγκρισης τύπου. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν νέα κριτήρια για τον καθορισμό κατά πόσο ένας τύπος οχήματος πρέπει να κατηγοριοποιηθεί στην κατηγορία «M» ή στην κατηγορία «N».

⁽¹⁾ ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.⁽²⁾ COM(2002) 278 τελικό.⁽³⁾ COM(2007) 23 τελικό.

- (7) Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα⁽¹⁾, τα κράτη μέλη καλούνται να τηρούν μιτρώ με δεδομένα σχετικά με, μεταξύ άλλων, τον τύπο, την παραλλαγή και την έκδοση κάθε συγκεκριμένου οχήματος όσον αφορά τις ειδικές εκπομπές του CO₂ για όλα τα νέα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια τους. Είναι σημαντικό να καθοριστούν τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα ελαφρό όχημα πρέπει να εγκριθεί ως όχημα M₁ ή ως όχημα N₁. Τα κριτήρια αυτά πρέπει να είναι αντικειμενικά και να συνιστούν κατευθυντήριες γραμμές για τους κατασκευαστές οχημάτων καθώς και για τις αρχές έγκρισης τύπου και ταξινόμησης. Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, πρέπει να επισημαίνεται η παρουσία καινοτόμων τεχνολογιών που ενισχύουν περαιτέρω τη μείωση εκπομπών CO₂. Η επισήμανση αυτή θα πρέπει να επιτυγχάνεται μέσω ενός «κωδικού» που χορηγείται στο όχημα από τον κατασκευαστή, έτσι ώστε κάθε τύπος/παραλλαγή/έκδοση να αντιστοιχεί σε ενιαία σειρά καινοτόμων τεχνολογιών. Η επισήμανση των εν λόγω καινοτόμων τεχνολογιών θα πρέπει έτσι να είναι δυνατή από τον ορισμό του τύπου - παραλλαγής - έκδοσης. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να προστεθεί η αντίστοιχη εγγραφή στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (8) Καθώς ο τύπος του αμαξώματος πρέπει να προσδιορίζεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο προορίζεται να διευκολύνει την ταξινόμηση νέων οχημάτων στα κράτη μέλη, με τη χρήση εναρμονισμένων κωδικών για κάθε είδος αμαξώματος θα πρέπει να συνιστά απλούστευση στη διαδικασία εγγραφής. Ένας κατάλογος κατάλληλων κωδικών θα πρέπει να χορηγηθεί στα είδη αμαξώματος προκειμένου να καταστεί δυνατή η αυτοματοποιημένη επεξεργασία στοιχείων.
- (9) Καθώς τα ρυμουλκούμενα που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για μεταφορά ανώμαλου φορτίου δεν μπορούν να ικανοποιήσουν όλες τις διατάξεις των ρυθμιστικών πράξεων που παρατίθενται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2007/46/ΕΚ οι οποίες απαιτείται να τηρούνται για το σκοπό της ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου, είναι σκόπιμο τα εν λόγω ρυμουλκούμενα να περιληφθούν στην κατηγορία των οχημάτων ειδικών σκοπών, δεδομένων των τεχνικών χαρακτηριστικών τους. Για τους σκοπούς έγκρισης τύπου θα πρέπει να καθοριστεί απλοποιημένο σύνολο κανόνων, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η έγκριση τύπου τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να προστεθεί ένα νέο προσάρτημα στο παράρτημα XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (10) Επί του παρόντος βρίσκονται σε εξέλιξη νέες τεχνικές εξελίξεις για να αντιμετωπίσουν τη ζήτηση νέων λύσεων όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να περιληφθούν νέοι ορισμοί στη νομοθεσία-πλαίσιο, έτσι ώστε να επιτραπεί να καθοριστούν, στη συνέχεια, κατάλληλοι τεχνικοί κανόνες στις σχετικές ρυθμιστικές πράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα IV ή XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Είναι σημαντικό να καταστεί σαφές ότι καμία έγκριση τύπου της ΕΚ δεν θα πρέπει να χορηγηθεί για τα οχήματα αυτά έως ότου η νομοθεσία έγκρισης τύπου τροποποιηθεί για τους σκοπούς αυτούς.
- (11) Σημειώθηκε σφάλμα στην έκδοση της οδηγίας 2010/19/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2010, η οποία τροποποιεί την οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου και την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με σκοπό την προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τα συστήματα αποτροπής της εκτόξευσης νερού από ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους⁽²⁾ με σκοπό την προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τα συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού από ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, εφόσον τα παραρτήματα IV και XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ τροποποιήθηκαν επίσης από την εν λόγω οδηγία. Τα εν λόγω παραρτήματα είχαν αντικατασταθεί προηγουμένως από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1060/2008 της Επιτροπής, της 7ης Οκτωβρίου 2008, για αντικατάσταση των παραρτημάτων I, III, IV, VI, VII, XI και XV της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο)⁽³⁾. Για λόγους ασφάλειας δικαίου κάθε μερική τροποποίηση των εν λόγω παραρτημάτων πρέπει στο εξής να εισάγεται μόνον με κανονισμό. Καθώς το αντίστοιχο άρθρο 2 της οδηγίας 2010/19/ΕΕ απαλείφθηκε με την απόφαση 2011/415/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2011, για τη διόρθωση της οδηγίας 2010/19/ΕΕ η οποία τροποποιεί την οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου και την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με σκοπό την προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τα συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού από ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, όσον αφορά την τροποποίηση των παραρτημάτων της οδηγίας 2007/46/ΕΚ⁽⁴⁾, προκειμένου να επανορθωθεί το σφάλμα αυτό, είναι σκόπιμο να υλοποιηθούν οι τροποποιήσεις που προηγουμένως περιείχονταν στο εν λόγω άρθρο μέσω του παρόντος κανονισμού.
- (12) Με σκοπό την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας του συστήματος έγκρισης τύπου, κρίνεται σκόπιμη η επικαιροποίηση των παραρτημάτων της οδηγίας 2007/46/ΕΚ προκειμένου να προσαρμοστούν στην εξέλιξη των επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων.
- (13) Κρίνεται επίσης σκόπιμο να επικαιροποιηθούν τα παραρτήματα της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, έτσι ώστε να καθοριστούν τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα ειδικού σκοπού που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου.
- (14) Καθώς οι διατάξεις των εν λόγω παραρτημάτων είναι αρκετά λεπτομερείς και δεν απαιτούν από τα κράτη μέλη περαιτέρω μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, κρίνεται, επομένως, σκόπιμη η αντικατάσταση του παραρτήματος II και η τροποποίηση των παραρτημάτων IV, IX και XI μέσω κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 8 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (15) Το παράρτημα II θα πρέπει να αντικατασταθεί και τα παραρτήματα IV, IX και XI θα πρέπει να τροποποιηθούν αντίστοιχα.

⁽²⁾ ΕΕ L 72 της 20.3.2010, σ. 17.

⁽³⁾ ΕΕ L 292 της 31.10.2008, σ. 1.

⁽⁴⁾ Βλέπε σελίδα 76 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

- (16) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής μηχανοκίνητων οχημάτων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2007/46/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
- 2) Το παράρτημα IV τροποποιείται όπως παρατίθεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
- 3) Το παράρτημα IX τροποποιείται όπως παρατίθεται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.
- 4) Το παράρτημα XI τροποποιείται όπως παρατίθεται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού.

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

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2011.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός δεν καθιστά άκυρη καμία έγκριση τύπου που χορηγήθηκε πριν από τις 29 Οκτωβρίου 2012 ούτε εμποδίζει την επέκταση παρόμοιων εγκρίσεων.

Άρθρο 3

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

Εφαρμόζεται σε νέους τύπους οχημάτων για τους οποίους θα χορηγηθεί έγκριση στις και μετά τις 29 Οκτωβρίου 2012.

Ωστόσο, οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II και στα σημεία 1 και 2 του παραρτήματος IV ισχύουν από τις 9 Απριλίου 2011.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο, οι κατασκευαστές μπορούν από τις 4 Αυγούστου 2011 να εφαρμόζουν κάθε διάταξη του παρόντος κανονισμού.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ, ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΤΥΠΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΥΠΟΙ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Γενικές αρχές και γενικές διατάξεις

1. Ορισμοί

1.1. Ως “θέση καθιμένου” νοείται κάθε θέση ικανή να χωρέσει ένα άτομο καθιστό, το οποίο είναι τουλάχιστον τόσο μεγάλο όσο:

- α) το ανδρικό του 50ού εκατοστημορίου άνδρα στην περίπτωση του οδηγού·
- β) το ανδρικό του 5ού εκατοστημορίου ενήλικης γυναίκας σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

1.2. Ως “κάθισμα” νοείται μια πλήρης δομή με επένδυση, αναπόσπαστο μέρος της τομής του αμαξώματος ή όχι, η οποία προορίζεται ως κάθισμα ενός ατόμου.

1.2.1. Ο όρος “κάθισμα” καλύπτει τόσο το ατομικό κάθισμα όσο και πάγκο καθισμάτων.

1.2.2. Τα πτυσσόμενα καθίσματα και τα αφαιρούμενα καθίσματα περιλαμβάνονται στον ανωτέρω ορισμό.

1.3. Ως “εμπορεύματα” νοούνται κυρίως όλα τα κινητά πράγματα.

Ο όρος “εμπορεύματα” περιλαμβάνει προϊόντα χύδην, κατασκευασμένα εμπορεύματα, υγρά, ζώντα ζώα, καλλιέργειες, αδιαίρετα φορτία.

1.4. Ως “μέγιστη μάζα” νοείται η “τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος”, όπως καθορίζεται στο σημείο 2.8 του παραρτήματος I.

2. Γενικές διατάξεις

2.1. Αριθμός θέσεων καθιμένων

2.1.1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τον αριθμό των θέσεων καθιμένων ισχύουν για καθίσματα που σχεδιάζονται για χρήση όταν το όχημα κινείται επί της οδού.

2.1.2. Δεν ισχύουν για καθίσματα που είναι σχεδιασμένα για χρήση όταν το όχημα είναι σταθμευμένο και οι οποίες επισημαίνονται σαφώς στους χρήστες είτε μέσω εικονογράμματος είτε μέσω σχήματος με κατάλληλο κείμενο.

2.1.3. Οι ακόλουθες απαιτήσεις εφαρμόζονται για τη μέτρηση των θέσεων καθιμένων:

- α) κάθε ατομική θέση μετριέται ως μία θέση καθιμένου·
- β) στην περίπτωση πάγκου καθισμάτων, κάθε χώρος με πλάτος τουλάχιστον 400 mm που μετριέται στο επίπεδο του μαξιλαριού του καθίσματος μετριέται ως θέση καθιμένου.

Ο όρος αυτός δεν εμποδίζει τον κατασκευαστή να χρησιμοποιεί τις γενικές διατάξεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1.

γ) ωστόσο, ένας χώρος, όπως αναφέρεται στο στοιχείο β) δεν μετριέται ως μία θέση καθιμένου, όταν:

i) ο πάγκος καθισμάτων περιλαμβάνει χαρακτηριστικά που εμποδίζουν την έδρα του ανδρικού να κάθεται κατά φυσικό τρόπο - π.χ. η παρουσία μιας σταθερής κονσόλας, μιας ακάλυπτης περιοχής ή μιας εσωτερικής επένδυσης που διακόπτει την κανονική επιφάνεια καθίσματος·

ii) ο σχεδιασμός της λεκάνης του δαπέδου που βρίσκεται αμέσως εμπρός από μια υποτιθέμενη θέση καθιμένου (π.χ. η παρουσία μιας σήραγγας) εμποδίζει τα πόδια του ανδρικού να τοποθετηθούν κατά φυσικό τρόπο.

2.1.4. Όσον αφορά τα οχήματα που διέπονται από τις διατάξεις της οδηγίας 2001/85/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2001, περί γενικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσης του οδηγού και περί τροποποίησης των οδηγιών 70/156/EOK και 97/27/EK ⁽¹⁾, η διάσταση που αναφέρεται στο σημείο 2.1.3 β) ευθυγραμμίζεται με τον ελάχιστο χώρο που απαιτείται για ένα άτομο όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 42 της 13.2.2002, σ. 1.

- 2.1.5. Όταν σε κάποιο όχημα υπάρχουν αγκυρώσεις καθίσματος για ένα αφαιρούμενο κάθισμα, το αφαιρούμενο κάθισμα θα μετρηθεί κατά τον προσδιορισμό του αριθμού θέσεων καθιμένων.
- 2.1.6. Μια επιφάνεια που προορίζεται για κατελιγμένη αναπηρική πολυθρόνα θεωρείται ως μία θέση καθιμένου.
- 2.1.6.1. Η παρούσα διάταξη δεν θίγει τις απαιτήσεις του σημείου 3.6.1 και του σημείου 3.7 του παραρτήματος VII της οδηγίας 2001/85/ΕΚ.
- 2.2. Μέγιστη μάζα
- 2.2.1. Στην περίπτωση μονάδας έλξης για ημιρυμουλκούμενο, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του οχήματος περιλαμβάνει τη μέγιστη μάζα του ημιρυμουλκούμενου που φέρεται από το έδρανο ζεύξης.
- 2.2.2. Στην περίπτωση μηχανοκίνητου οχήματος που μπορεί να έλξει κεντροαξονικό ημιρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος περιλαμβάνει τη μέγιστη μάζα που μεταβιβάζεται στο όχημα έλξης από τη ζεύξη.
- 2.2.3. Στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ημιρυμουλκούμενου και ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του οχήματος αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα που μεταβιβάζεται στο έδαφος από τους τροχούς ενός άξονα ή ομάδας αξόνων ή όταν συνδέεται με το όχημα έλξης.
- 2.2.4. Στην περίπτωση ανεξάρτητου τροχοφορείου, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του οχήματος περιλαμβάνει τη μέγιστη μάζα του ημιρυμουλκούμενου που φέρει το έδρανο ζεύξης.
- 2.3. Ειδικός εξοπλισμός
- 2.3.1. Τα οχήματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί κυρίως σταθεροί εξοπλισμοί, όπως π.χ. μηχανήματα ή συσκευές θεωρούνται ως οχήματα κατηγορίας O ή N.
- 2.4. Μονάδες
- 2.4.1. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, κάθε μονάδα μέτρησης και συνδεδεμένο σύμβολο συμμορφώνονται με τις διατάξεις της οδηγίας 80/181/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁾.
3. **Κατηγοριοποίηση σε κατηγορίες οχημάτων**
- 3.1. Ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για την κατηγοριοποίηση τύπου οχήματος σε συγκεκριμένη κατηγορία.
- Για τους σκοπούς αυτούς, πληροί όλα τα σχετικά κριτήρια που περιγράφονται στο παρόν παράρτημα.
- 3.2. Η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή κατάλληλες πρόσθετες πληροφορίες με στόχο να καταδειχθεί ότι ο τύπος οχήματος πρέπει να κατηγοριοποιηθεί ως όχημα ειδικού σκοπού στην ειδική ομάδα ("κωδικός SG").

ΜΕΡΟΣ Α

Κριτήρια κατηγοριοποίησης οχημάτων

1. **Κατηγορίες οχημάτων**
- Για τους σκοπούς της ευρωπαϊκής και της εθνικής έγκρισης τύπου καθώς και της ατομικής έγκρισης, τα οχήματα κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με την ακόλουθη ταξινόμηση:
- (Εξυπακούεται ότι έγκριση μπορεί να χορηγηθεί μόνο για τις κατηγορίες που αναφέρονται στα σημεία 1.1.1 έως 1.1.3, 1.2.1 έως 1.2.3 και 1.3.1 έως 1.3.4.)
- 1.1. Κατηγορία M Μηχανοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κυρίως για τη μεταφορά ατόμων και των αποσκευών τους.
- 1.1.1. Κατηγορία M₁ Οχήματα κατηγορίας M, που περιλαμβάνουν όχι πάνω από οκτώ θέσεις καθιμένων επιπλέον της θέσης του οδηγού.
- Τα οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M₁ δεν διαθέτουν χώρο για όρθιους επιβάτες.
- Ο αριθμός των θέσεων καθιμένων μπορεί να περιοριστεί σε μία (δηλαδή τη θέση οδηγού).

⁽¹⁾ ΕΕ L 39 της 15.2.1980, σ. 40.

- 1.1.2. Κατηγορία M₂ Οχήματα κατηγορίας M, που περιλαμβάνουν περισσότερες από οκτώ θέσεις καθημένων επιπλέον της θέσης του οδηγού και έχουν μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 5 τόνους.
- Τα οχήματα κατηγορίας M₂ μπορούν να διαθέτουν χώρο για όρθιους επιβάτες επιπλέον των θέσεων καθημένων.
- 1.1.3. Κατηγορία M₃ Οχήματα κατηγορίας M, που περιλαμβάνουν περισσότερες από οκτώ θέσεις καθημένων επιπλέον της θέσης του οδηγού και έχουν μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 5 τόνους.
- Τα οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M₃ μπορούν να έχουν χώρο για όρθιους επιβάτες.
- 1.2. Κατηγορία N Μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων.
- 1.2.1. Κατηγορία N₁ Οχήματα της κατηγορίας N που έχουν μέγιστη μάζα η οποία δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
- 1.2.2. Κατηγορία N₂ Οχήματα κατηγορίας N που έχουν μέγιστη μάζα η οποία υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, αλλά δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους.
- 1.2.3. Κατηγορία N₃ Οχήματα κατηγορίας N που έχουν μέγιστη μάζα η οποία υπερβαίνει τους 12 τόνους.
- 1.3. Κατηγορία O Ρυμουλκούμενα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή ατόμων καθώς και για την εξυπηρέτηση προσώπων.
- 1.3.1. Κατηγορία O₁ Οχήματα κατηγορίας O που έχουν μέγιστη μάζα η οποία δεν υπερβαίνει τους 0,75 τόνους.
- 1.3.2. Κατηγορία O₂ Οχήματα κατηγορίας O που έχουν μέγιστη μάζα η οποία υπερβαίνει τους 0,75 τόνους, αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
- 1.3.3. Κατηγορία O₃ Οχήματα κατηγορίας O που έχουν μέγιστη μάζα η οποία υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, αλλά δεν υπερβαίνει τους 10 τόνους.
- 1.3.4. Κατηγορία O₄ Οχήματα κατηγορίας O που έχουν μέγιστη μάζα η οποία υπερβαίνει τους 10 τόνους.
- 2. Υποκατηγορίες οχημάτων**
- 2.1. Οχήματα εκτός δρόμου
- Ως “όχημα εκτός δρόμου (ORV)” νοείται όχημα που ανήκει είτε στην κατηγορία M είτε στην κατηγορία N, το οποίο έχει ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν τη χρήση του εκτός των κανονικών δρόμων.
- Για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων, το γράμμα “G” προστίθεται ως επίθημα στο γράμμα και τον αριθμό που προσδιορίζουν την κατηγορία του οχήματος.
- Τα κριτήρια για την υποκατηγοριοποίηση των οχημάτων ως ORV καθαρίζονται στο τμήμα 4 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος.
- 2.2. Οχήματα ειδικού σκοπού
- 2.2.1. Ως “όχημα ειδικού σκοπού (SPV)” νοείται όχημα της κατηγορίας M, N ή O που έχει ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά προκειμένου να εκτελεί μια λειτουργία που απαιτεί ειδικές ρυθμίσεις και/ή εξοπλισμό.
- Για μη πλήρη οχήματα που προορίζονται να ταξινομηθούν στην υποκατηγορία SPV το γράμμα “S” προστίθεται ως επίθημα στο γράμμα και τον αριθμό που προσδιορίζουν την κατηγορία του οχήματος.
- Οι διάφοροι τύποι οχημάτων ειδικού σκοπού ορίζονται και παρατίθενται στο τμήμα 5.
- 2.3. Όχημα εκτός δρόμου ειδικού σκοπού
- 2.3.1. Ως “όχημα εκτός δρόμου ειδικού σκοπού (ORV-SPV)” νοείται όχημα που ανήκει είτε στην κατηγορία M είτε στην N και έχει τα ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά που αναφέρονται στα σημεία 2.1 και 2.2.
- Για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων, το γράμμα “G” προστίθεται ως επίθημα στο γράμμα και τον αριθμό που προσδιορίζουν την κατηγορία του οχήματος.
- Επιπλέον, για μη πλήρη οχήματα που προορίζονται να ταξινομηθούν στην υποκατηγορία SPV το γράμμα “S” προστίθεται ως δεύτερο επίθημα.

3. **Κριτήρια για την κατηγοριοποίηση οχημάτων στην κατηγορία N**
- 3.1. Η κατηγοριοποίηση τύπου οχήματος στην κατηγορία N βασίζεται στα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος όπως αναφέρονται στα σημεία 3.2 έως 3.6.
- 3.2. Ως ζήτημα αρχής, ο/οι θάλαμος(-οι) όπου βρίσκονται όλες οι θέσεις καθιμένων διαχωρίζεται πλήρως από την επιφάνεια φόρτωσης.
- 3.3. Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις του σημείου 3.2, πρόσωπα και εμπορεύματα μπορούν να μεταφέρονται στον ίδιο θάλαμο υπό την προϋπόθεση ότι η επιφάνεια φόρτωσης διαθέτει διατάξεις ασφάλειας που σχεδιάστηκαν για να προστατεύουν τα μεταφερόμενα πρόσωπα από τη μετατόπιση του φορτίου κατά τη διάρκεια της οδήγησης, συμπεριλαμβανομένης της απότομης πέδησης και στροφής.
- 3.4. Διατάξεις ασφάλισης - διατάξεις πρόσδεσης - που προορίζονται για την ασφάλιση του φορτίου όπως απαιτείται στο σημείο 3.3, καθώς και συστήματα διαχωρισμού, που προορίζονται για οχήματα έως και 7,5 τόνων σχεδιάζονται σύμφωνα με τις διατάξεις των τμημάτων 3 και 4 του προτύπου ISO 27956: 2009 "Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and Test methods".
- 3.4.1. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.4 μπορούν να επαληθευθούν με δήλωση συμμόρφωσης που παρέχει ο κατασκευαστής.
- 3.4.2. Ως εναλλακτική επιλογή όσον αφορά τις απαιτήσεις του σημείου 3.4, ο κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει με τρόπο ικανοποιητικό για την εγκρίνουσα αρχή ότι οι διατάξεις ασφάλισης που τοποθετήθηκαν παρουσιάζουν ισοδύναμο επίπεδο προστασίας με εκείνο που προβλέπεται στο προαναφερόμενο πρότυπο.
- 3.5. Ο αριθμός των θέσεων καθιμένων πλην της θέσης οδήγησης δεν υπερβαίνει:
- α) τις 6 στην περίπτωση οχημάτων N_1 .
- β) τις 8 στην περίπτωση οχημάτων N_2 ή N_3 .
- 3.6. Τα οχήματα παρουσιάζουν ικανότητα μεταφοράς εμπορευμάτων ίση ή μεγαλύτερη από την ικανότητα μεταφοράς προσώπων εκφρασμένη σε kg.
- 3.6.1. Για τους σκοπούς αυτούς, ικανοποιούνται οι ακόλουθες εξισώσεις σε όλες τις συνθήκες ιδίως όταν είναι κατελιμμένες όλες οι θέσεις καθιμένων:
- α) όταν $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- β) όταν $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- γ) όταν $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68.$$
- Όταν τα ανωτέρω γράμματα έχουν την ακόλουθη έννοια:
- "P" είναι η μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα εμπορευμάτων οχήματος.
- "M" είναι η μάζα του οχήματος έτοιμου προς κυκλοφορία.
- "N" είναι ο αριθμός των θέσεων καθιμένων πλην της θέσης οδήγησης.
- 3.6.2. Η μάζα του εξοπλισμού που τοποθετείται στο όχημα προκειμένου να εξυπηρετήσει τα εμπορεύματα (π.χ. δεξαμενή, αμάξωμα κ.λπ.), να διακινήσει εμπορεύματα (π.χ. γερανός, ανυψωτικό, κ.λπ.) και να ασφαλίσει εμπορεύματα (π.χ. διατάξεις ασφάλισης φορτίου) περιλαμβάνεται στη μάζα M.
- Η μάζα του εξοπλισμού που δεν υπεισέρχεται στα ανωτέρω συμβάντα (π.χ. όπως συμπιεστής, βίντσι, γεννήτρια ηλεκτρικής ισχύος, εξοπλισμός ραδιοτηλεοπτικής μετάδοσης κ.λπ.) δεν περιλαμβάνεται στη μάζα M για τους σκοπούς της εφαρμογής των ανωτέρω τύπων.
- 3.7. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα σημεία 3.2 έως 3.6 πληρούνται για όλες τις παραλλαγές και εκδόσεις στο πλαίσιο του τύπου οχήματος.
- 3.8. Κριτήρια για την κατηγοριοποίηση οχημάτων ως N_1 .

- 3.8.1. Ένα όχημα κατηγοριοποιείται ως N_1 , όταν πληρούνται όλα τα ισχύοντα κριτήρια.
- Όταν ένα ή περισσότερα κριτήρια δεν πληρούνται, το όχημα κατηγοριοποιείται ως M_1 .
- 3.8.2. Επιπλέον των γενικών κριτηρίων που αναφέρονται στα σημεία 3.2 έως 3.6, τα κριτήρια που καθορίζονται στα σημεία 3.8.2.1 έως 3.8.2.3.5 πληρούνται για την κατηγοριοποίηση οχημάτων για τα οποία ο θάλαμος όπου βρίσκονται ο οδηγός και το φορτίο περιλαμβάνονται μέσα σε μια ενιαία μονάδα (δηλαδή αμάξωμα "BB").
- 3.8.2.1. Το γεγονός ότι ένας τοίχος ή ένα διαχωριστικό, πλήρες ή μερικό, τοποθετείται μεταξύ μιας σειράς καθισμάτων και της περιοχής φορτίου δεν αποκλείει την υποχρέωση να πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια.
- 3.8.2.2. Τα κριτήρια είναι ως εξής:
- a) Η φόρτωση των εμπορευμάτων είναι δυνατή από μια οπίσθια θύρα, μια θύρα φόρτωσης ή μια πλευρική θύρα που έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τους εν λόγω σκοπούς.
 - β) Στην περίπτωση μιας οπίσθιας θύρας ή θύρα φόρτωσης, ο μηχανισμός φόρτωσης πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - i) στην περίπτωση που στο όχημα υπάρχει μόνο μία σειρά καθισμάτων ή μόνο η θέση οδηγού, το ελάχιστο ύψος της διάταξης φόρτωσης ανέρχεται σε τουλάχιστον 600 mm.
 - ii) στην περίπτωση που στο όχημα υπάρχουν δύο ή περισσότερες σειρές καθισμάτων, το ελάχιστο ύψος του ανοίγματος φόρτωσης ανέρχεται σε τουλάχιστον 800 mm και η επιφάνεια του ανοίγματος ανέρχεται σε τουλάχιστον 12 800 cm².
 - γ) Η επιφάνεια φορτίου πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

ως "επιφάνεια φορτίου" νοείται το μέρος του οχήματος που βρίσκεται πίσω από τη/τις σειρά(-ές) καθισμάτων ή πίσω από το κάθισμα του οδηγού, όταν στο όχημα υπάρχει μόνο ένα κάθισμα οδηγού.

 - i) η επιφάνεια φόρτωσης της επιφάνειας φορτίου είναι γενικά επίπεδη.
 - ii) όταν στο όχημα υπάρχει μόνο μία σειρά καθισμάτων ή ένα κάθισμα, το ελάχιστο μήκος της επιφάνειας φορτίου ανέρχεται σε τουλάχιστον το 40 % του μεταξονίου.
 - iii) όταν στο όχημα υπάρχει μία ή περισσότερες σειρές καθισμάτων, το ελάχιστο μήκος της επιφάνειας φορτίου ανέρχεται σε τουλάχιστον το 30 % του μεταξονίου.

Όταν οχήματα για τα οποία τα καθίσματα της τελευταίας σειράς καθισμάτων μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από το όχημα, χωρίς τη χρήση ειδικών εργαλείων, οι απαιτήσεις αναφορικά με το μήκος του φορτίου πληρούνται με όλα τα καθίσματα τοποθετημένα στο όχημα.

 - iv) οι απαιτήσεις αναφορικά με το μήκος της επιφάνειας φορτίου πληρούνται όταν τα καθίσματα της πρώτης σειράς ή της τελευταίας σειράς, ανάλογα με την περίπτωση, είναι σε όρθια θέση στην κανονική τους θέση χρήσης από τους επιβαίνοντες στο όχημα.
- 3.8.2.3. Ειδικές συνθήκες μέτρησης
- 3.8.2.3.1. Ορισμοί
- a) Ως "ύψος του ανοίγματος φόρτωσης" νοείται η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ δύο οριζόντιων επιπέδων που εφάπτονται αντίστοιχα στο υψηλότερο σημείο του κατώτερου μέρους της θύρας και του κατώτατου σημείου του ανώτερου μέρους της θύρας.
 - β) ως "επιφάνεια του ανοίγματος φόρτωσης" νοείται η μέγιστη επιφάνεια της ορθογωνικής προβολής σε κατακόρυφο επίπεδο, κάθετα προς τον άξονα του οχήματος, του μέγιστου ανοίγματος που επιτρέπεται όταν η/οι οπίσθια(-ες) θύρα(-ες) ή θύρα(-ες) φόρτωσης είναι εντελώς ανοικτή(-ές).
 - γ) ως "μεταξόνιο", για τους σκοπούς της εφαρμογής των τύπων στα σημεία 3.8.2.2 και 3.8.3.1, νοείται η απόσταση μεταξύ:
 - i) της κεντρικής γραμμής του εμπρόσθιου άξονα και της κεντρικής γραμμής του δεύτερου άξονα στην περίπτωση οχήματος δύο αξόνων ή
 - ii) η κεντρική γραμμή του εμπρόσθιου άξονα και η κεντρική γραμμή του εικονικού άξονα σε ίση απόσταση από τον δεύτερο και τρίτο άξονα στην περίπτωση τριαξονικού οχήματος.

3.8.2.3.2. Ρυθμίσεις του καθίσματος

- α) τα καθίσματα ρυθμίζονται στις οπίσθιες απώτατες θέσεις τους·
- β) η πλάτη του καθίσματος, εάν ρυθμίζεται, ρυθμίζεται έτσι ώστε να δεχθεί την τρισδιάστατη μηχανή σημείου Η σε γωνία κορμού 25 βαθμών·
- γ) η πλάτη του καθίσματος, αν δεν ρυθμίζεται, βρίσκεται στη θέση που προβλέπεται από τον κατασκευαστή του οχήματος·
- δ) όταν το κάθισμα ρυθμίζεται σε ύψος, το κάθισμα ρυθμίζεται στην κατώτατη θέση του.

3.8.2.3.3. Συνθήκες οχήματος

- α) το όχημα φέρει φορτίο αντίστοιχο με τη μέγιστη μάζα του·
- β) το όχημα έχει τους τροχούς του στραμμένους προς τα εμπρός.

3.8.2.3.4. Οι απαιτήσεις του σημείου 3.8.2.3.2 δεν ισχύουν, όταν στο όχημα υπάρχει τοίχωμα ή διαχωριστικό.

3.8.2.3.5. Μέτρηση του μήκους της επιφάνειας φορτίου

- α) Όταν στο όχημα δεν υπάρχει διαχωριστικό ή τοίχωμα, το μήκος μετριέται από ένα κατακόρυφο επίπεδο που εφάπτεται στο οπίσθιο απώτατο σημείο της κορυφής της πλάτης του καθίσματος με το οπίσθιο εσωτερικό πανό ή θύρα ή θύρα φόρτωσης σε κλειστή θέση·
- β) όταν στο όχημα υπάρχει διαχωριστικό ή τοίχωμα, το μήκος μετριέται από ένα κατακόρυφο επίπεδο που εφάπτεται στο οπίσθιο απώτατο σημείο του διαχωριστικού ή του τοιχώματος με το οπίσθιο εσωτερικό πανό ή θύρα ή θύρα φόρτωσης, ανάλογα με την περίπτωση, σε κλειστή θέση·
- γ) οι απαιτήσεις αναφορικά με το μήκος πληρούνται τουλάχιστον κατά μήκος μιας οριζόντιας γραμμής που βρίσκεται στο επίμηκες κατακόρυφο επίπεδο περνώντας μέσω του κεντρικού άξονα του οχήματος, στο επίπεδο του δαπέδου φόρτωσης.

3.8.3. Επιπλέον των γενικών κριτηρίων που αναφέρονται στα σημεία 3.2 έως 3.6, τα κριτήρια που καθορίζονται στα σημεία 3.8.3.1 έως 3.8.3.4 πληρούνται για την κατηγοριοποίηση των οχημάτων για τα οποία ο θάλαμος όπου βρίσκονται ο οδηγός και το φορτίο δεν περιλαμβάνεται εντός μιας ενιαίας μονάδας (π.χ. αμάξωμα "BE").

3.8.3.1. Όταν στο όχημα υπάρχει αμάξωμα τύπου περιβλήματος, ισχύουν τα ακόλουθα:

- α) η φόρτωση των εμπορευμάτων είναι δυνατή από οπίσθια θύρα ή θύρα φόρτωσης ή θυρίδα ή άλλο μέσο·
- β) το ελάχιστο ύψος του ανοίγματος φόρτωσης ανέρχεται σε τουλάχιστον 800 mm, ενώ η επιφάνεια του ανοίγματος ανέρχεται σε τουλάχιστον 12 800 cm²·
- γ) το ελάχιστο μήκος της επιφάνειας φορτίου ανέρχεται σε τουλάχιστον 40 % του μεταξόνιου.

3.8.3.2. Όταν στο όχημα υπάρχει ανοιχτός τύπος επιφάνειας φόρτωσης, ισχύουν μόνο οι διατάξεις που αναφέρονται στα σημεία 3.8.3.1. α) και γ).

3.8.3.3. Για την εφαρμογή των διατάξεων που αναφέρονται στο σημείο 3.8.3, ισχύουν οι ορισμοί στο σημείο 3.8.2 κατ' αναλογία.

3.8.3.4. Ωστόσο, οι απαιτήσεις αναφορικά με το μήκος της επιφάνειας φορτίου πληρούνται κατά μήκος οριζόντιας γραμμής που βρίσκεται στο επίμηκες επίπεδο που διέρχεται μέσω του κεντρικού άξονα του οχήματος, στο επίπεδο του δαπέδου φόρτωσης.

4. **Κριτήρια για την υποκατηγοριοποίηση οχημάτων ως οχημάτων παντός εδάφους**4.1. Τα οχήματα M₁ ή N₁ υποκατηγοριοποιούνται ως οχήματα παντός εδάφους, εάν πληρούν ταυτόχρονα τους ακόλουθους όρους:

- α) τουλάχιστον ένας εμπρός και τουλάχιστον ένας οπίσθιος άξονας είναι σχεδιασμένοι για να οδηγούνται ταυτόχρονα, ανεξάρτητα από το αν ένας κινητήριος άξονας μπορεί να απεμπλακεί·
- β) υπάρχει τουλάχιστον ένας μηχανισμός εμπλοκής του διαφορικού ή μηχανισμός που δίνει παρόμοιο αποτέλεσμα·
- γ) μπορούν να ανέλθουν πρηνή κλίσεως 25 % υπολογισμένης για μεμονωμένο όχημα·
- δ) πληρούν τις πέντε από τις έξι ακόλουθες απαιτήσεις:
 - i) η γωνία προσέγγισης να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - ii) η γωνία φυγής να είναι τουλάχιστον 20 μοίρες·

- iii) η γωνία κεκλιμένου επιπέδου να είναι τουλάχιστον 20 μοίρες·
 - iv) ο εμπρόσθιος άξονας να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 180 mm·
 - v) ο οπίσθιος άξονας να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 180 mm·
 - vi) το τμήμα μεταξύ των αξόνων να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 200 mm.
- 4.2. Τα οχήματα M₂, N₂ ή M₃ των οποίων η μέγιστη μάζα δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους υποκατηγοριοποιούνται ως οχήματα παντός εδάφους, εάν ικανοποιούν τον όρο που τίθεται στο σημείο α) ή και τους δύο όρους που τίθενται στα στοιχεία β) και γ):
- α) όλοι οι άξονες τους οδηγούνται ταυτόχρονα, ανεξάρτητα από το εάν ένας ή περισσότεροι κινητήριιοι άξονες μπορούν να απεμπλακούν·
 - β) i) τουλάχιστον ένας εμπρόσθιος άξονας και τουλάχιστον ένας οπίσθιος άξονας έχουν μελετηθεί ώστε να είναι ταυτόχρονα κινητήριιοι, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων στα οποία μπορεί να απεμπλακεί η μετάδοση της κίνησης προς τον έναν εκ των αξόνων
 - ii) τουλάχιστον ένας μηχανισμός εμπλοκής του διαφορικού ή ένας μηχανισμός που δίνει παρόμοιο αποτέλεσμα είναι τοποθετημένος
 - iii) μπορούν να ανέλθουν πρανή κλίσεως 25 % υπολογισμένης για μεμονωμένο όχημα·
- γ) ικανοποιούν τουλάχιστον πέντε από τις έξι ακόλουθες απαιτήσεις, εάν η μέγιστη μάζα τους δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους και τουλάχιστον τέσσερις, εάν η μέγιστη μάζα τους υπερβαίνει τους 7,5 τόνους:
- i) η γωνία προσέγγισης να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - ii) η γωνία φυγής να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - iii) η γωνία κεκλιμένου επιπέδου να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - iv) ο εμπρόσθιος άξονας να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 250 mm·
 - v) το τμήμα μεταξύ των αξόνων να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 300 mm·
 - vi) ο οπίσθιος άξονας να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 250 mm.
- 4.3. Τα οχήματα M₃, ή N₃ των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τους 12 τόνους υποκατηγοριοποιούνται ως οχήματα παντός εδάφους, εάν ικανοποιούν τον όρο που τίθεται στο στοιχείο α) ή και τους δύο όρους που τίθενται στα στοιχεία β) και γ):
- α) όλοι οι άξονες τους κινούνται ταυτόχρονα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων στα οποία μπορεί να απεμπλακεί η μετάδοση της κίνησης προς έναν ή περισσότερους άξονες·
 - β) i) τουλάχιστον οι μισοί άξονες (ή δύο άξονες από τους τρεις στην περίπτωση τριαξονικού οχήματος και, κατ' αναλογίαν, στην περίπτωση πενταξονικού οχήματος) έχουν μελετηθεί ώστε να είναι ταυτόχρονα κινητήριιοι, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων στα οποία μπορεί να απεμπλακεί η μετάδοση της κίνησης προς τον έναν εκ των κινητήριων αξόνων·
 - ii) υπάρχει τουλάχιστον ένας μηχανισμός εμπλοκής του διαφορικού ή ένας μηχανισμός που να δίνει παρόμοιο αποτέλεσμα·
 - iii) μπορούν να ανέλθουν πρανή κλίσεως 25 % υπολογισμένης για μεμονωμένο όχημα·
- γ) ικανοποιούν τουλάχιστον τέσσερις από τις έξι ακόλουθες απαιτήσεις:
- i) η γωνία προσέγγισης να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - ii) η γωνία φυγής να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - iii) η γωνία κεκλιμένου επιπέδου να είναι τουλάχιστον 25 μοίρες·
 - iv) ο εμπρόσθιος άξονας να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 250 mm·
 - v) το τμήμα μεταξύ των αξόνων να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 300 mm·
 - vi) ο οπίσθιος άξονας να απέχει από το έδαφος τουλάχιστον 250 mm·
- 4.4. Η διαδικασία για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις γεωμετρικές διατάξεις που αναφέρονται στο παρόν τμήμα καθορίζεται στο προσάρτημα 1.

5. Οχήματα ειδικού σκοπού

Όνομα	Κωδικός	Ορισμός
5.1. Μηχανοκίνητα τροχόσπιτα	SA	Όχημα της κατηγορίας M με χώρο διαμονής που περιλαμβάνει τουλάχιστον τον εξής εξοπλισμό: α) καθίσματα και τραπέζι· β) χώρο για τον ύπνο, ο οποίος μπορεί να δημιουργείται από μετατροπή των καθισμάτων· γ) χώρο μαγειρείου· δ) χώρο αποθήκευσης. Ο ανωτέρω εξοπλισμός πρέπει να είναι μόνιμα στερεωμένος στο χώρο του καθιστικού. Ωστόσο, το τραπέζι μπορεί να είναι έτσι σχεδιασμένο ώστε να αφαιρείται εύκολα.
5.2. Θωρακισμένα οχήματα	SB	Όχημα που προορίζεται για την προστασία των για την προστασία των μεταφερομένων επιβατών ή/και εμπορευμάτων, με αλεξίσφαιρη θωράκιση.
5.3. Ασθενοφόρα	SC	Όχημα κατηγορίας M που προορίζεται για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών και διαθέτει προς το σκοπό αυτό ειδικό εξοπλισμό. Ο χώρος του ασθενούς συμμορφώνεται με τις τεχνικές απαιτήσεις του προτύπου EN 1789 : 2007 σχετικά με "Medical vehicles and their equipment – Road ambulances" με την εξαίρεση του τμήματος 6.5 "Κατάλογος εξοπλισμού".
5.4. Νεκροφόρα	SD	Όχημα κατηγορίας M που προορίζεται για τη μεταφορά νεκρών και διαθέτει προς το σκοπό αυτό ειδικό εξοπλισμό.
5.5. Οχήματα με πρόσβαση αναπηρικού αμαξιδίου	SH	Όχημα κατηγορίας M ₁ το οποίο έχει κατασκευαστεί ή μετατραπεί ειδικά για την εξυπηρέτηση ενός ή περισσότερων προσώπων που κάθονται σε αναπηρικά αμαξίδια όταν μετακινούνται οδικώς.
5.6. Ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα	SE	Όχημα της κατηγορίας O όπως ορίζεται στο σημείο 3.2.1.3 του προτύπου ISO 3833 : 1977.
5.7. Κινητός γερανός	SF	Όχημα κατηγορίας N ₃ , το οποίο δεν διαθέτει εξοπλισμό μεταφοράς εμπορευμάτων, εξοπλισμένο με γερανό του οποίου η ροπή ανύψωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη των 400 kNm.
5.8. Ειδική ομάδα	SG	Όχημα ειδικού σκοπού που δεν εμπίπτει σε κανέναν από τους ορισμούς που προαναφέρθηκαν στο παρόν τμήμα.
5.9. Ανεξάρτητο τροχοφορείο	SJ	Όχημα κατηγορίας O εξοπλισμένο με ζεύξη εδράνου ζεύξης για την υποστήριξη ημιρυμουλκούμενου με σκοπό τη μετατροπή του τελευταίου σε ρυμουλκούμενο.
5.10. Ρυμουλκούμενο μεταφοράς ειδικού φορτίου	SK	Όχημα κατηγορίας O ₄ που προορίζεται για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων το οποίο υπόκειται σε περιορισμούς ταχύτητας και κυκλοφορίας εξαιτίας των διαστάσεων του. Στον ορισμό αυτό περιλαμβάνονται επίσης υδραυλικά αρθρωτά ρυμουλκούμενα ανεξάρτητα από τον αριθμό των στοιχείων τους.

6. Παρατηρήσεις

- 6.1. Έγκριση τύπου δεν χορηγείται:
- σε ανεξάρτητα τροχοφορεία, όπως ορίζονται στο τμήμα 5 του μέρους A του παρόντος παραρτήματος·
 - σε ρυμουλκούμενα με άκαμπτες ράβδους έλξης όπως ορίζονται στο τμήμα 4 του μέρους Γ του παρόντος παραρτήματος·
 - σε ρυμουλκούμενα στα οποία μπορούν να μεταφέρονται πρόσωπα όταν ταξιδεύουν οδικώς.
- 6.2. Η παράγραφος 6.1 ισχύει με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 23 σχετικά με εθνική έγκριση τύπου για μικρές σειρές.

ΜΕΡΟΣ Β

Κριτήρια για τους τύπους, τις παραλλαγές και τις εκδόσεις οχημάτων

1. Κατηγορία M₁

1.1. Τύπος οχήματος

- 1.1.1. Ο "τύπος οχήματος" αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) την επωνυμία της εταιρείας του κατασκευαστή·
- Τυχόν αλλαγή στη νομική μορφή ιδιοκτησίας της εταιρίας δεν απαιτεί την αναγκαστική χορήγηση νέας έγκρισης·
- β) ο σχεδιασμός και η συναρμολόγηση των βασικών μερών του αμαξώματος στην περίπτωση αυτοφερόμενου αμαξώματος·
- Το ίδιο ισχύει κατ' αναλογία με τα οχήματα, το αμάξωμα των οποίων βιδώνεται ή συγκολλάται σε ξεχωριστό πλαίσιο·
- γ) στην περίπτωση οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, ο κατασκευαστής και ο τύπος του προηγούμενου σταδίου του οχήματος·
- 1.1.2. Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις του σημείου 1.1.1. β), όταν ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το τμήμα δαπέδου του αμαξώματος καθώς και τα βασικά συστατικά στοιχεία που διαμορφώνουν το εμπρόσθιο μέρος του αμαξώματος, το οποίο βρίσκεται αμέσως εμπρός από το φάντωμα του αλεξηνέμου, στην κατασκευή διαφορετικών ειδών αμαξώματος (π.χ. μια μπερλίνα και ένα κουπέ), τα εν λόγω οχήματα μπορεί να θεωρηθούν ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο. Τα σχετικά στοιχεία παρέχονται από τον κατασκευαστή·
- 1.1.3. Ένας τύπος αποτελείται από τουλάχιστον μία παραλλαγή και μία έκδοση.
- 1.2. Παραλλαγή
- 1.2.1. Η "παραλλαγή" στο πλαίσιο ενός τύπου οχήματος ομαδοποιεί τα οχήματα τα οποία έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
- α) τον αριθμό των παράπλευρων θυρών ή τον τύπο του αμαξώματος, όπως ορίζεται στο τμήμα 1 του μέρους Γ, όταν ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το κριτήριο του σημείου 1.1.2·
- β) το συγκρότημα παραγωγής ισχύος όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
- i) τον τύπο τροφοδότησης με ενέργεια (κινητήρας εσωτερικής καύσης, ηλεκτρικός κινητήρας ή άλλος)·
- ii) την αρχή λειτουργίας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη, ανάφλεξη με συμπίεση ή άλλοι)·
- iii) τον αριθμό και τη διάταξη των κυλίνδρων, σε περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης (L4, V6 ή άλλο)·
- γ) τον αριθμό των αξόνων·
- δ) τον αριθμό και τη διασύνδεση κινητήριων αξόνων·
- ε) τον αριθμό των διευθυντήριων αξόνων·
- στ) το στάδιο ολοκλήρωσης (π.χ. πλήρης/ημιτελής).
- 1.3. Έκδοση
- 1.3.1. Η "έκδοση" στο πλαίσιο μιας παραλλαγής ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) τον κυβισμό του κινητήρα, σε περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης·
- γ) τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα ή τη μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ (ηλεκτρικός κινητήρας)·
- δ) τη φύση του καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο, LPG, δύο τύποι καυσίμων ή άλλο)·
- ε) τον μέγιστο αριθμό θέσεων καθημένων·
- στ) ηχοστάθμη εν κινήσει·
- ζ) επίπεδο εκπομπών εξάτμισης (π.χ. Euro 5, Euro 6 ή άλλο)·
- η) συνδυασμένες ή σταθμισμένες, εκπομπές CO₂ σε συνδυασμένο κύκλο·
- θ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (σταθμισμένη, σε συνδυασμένο κύκλο)
- ι) συνδυασμένη ή σταθμισμένη, κατανάλωση καυσίμου σε συνδυασμένο κύκλο·
- ια) την ύπαρξη μοναδικού συνόλου καινοτόμων τεχνολογιών, όπως ορίζεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα (1).

(1) ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

2. Κατηγορίες M₂ και M₃

2.1. Τύπος οχήματος

2.1.1. Ο “τύπος οχήματος” αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) επωνυμία της εταιρείας του κατασκευαστή·
Τυχόν αλλαγή στη νομική μορφή ιδιοκτησίας της εταιρίας δεν απαιτεί την αναγκαστική χορήγηση νέας έγκρισης.
- β) την κατηγορία
- γ) τις ακόλουθες πτυχές κατασκευής και μελέτης:
 - i) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το πλαίσιο·
 - ii) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το αμάξωμα στην περίπτωση αυτοφερόμενου αμαξώματος·
- δ) τον αριθμό ορόφων (έναν ή δύο)·
- ε) τον αριθμό τμημάτων (σταθερά/αρθρωτά)·
- στ) τον αριθμό αξόνων·
- ζ) τον τρόπο τροφοδότησης με ενέργεια (επί του οχήματος ή στο εξωτερικό του)·
- η) στην περίπτωση οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, τον κατασκευαστή και τον τύπο του οχήματος του προηγούμενου σταδίου.

2.1.2. Ένας τύπος αποτελείται από τουλάχιστον μία παραλλαγή και μία έκδοση.

2.2. Παραλλαγή

2.2.1. Η “παραλλαγή” στο πλαίσιο ενός τύπου οχήματος ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:

- α) τον τύπο του αμαξώματος όπως ορίζεται στο τμήμα 2 του μέρους Γ·
- β) την κλάση ή τον συνδυασμό κλάσεων οχημάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 2.1.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/EK (μόνο στην περίπτωση πλήρων και ολοκληρωμένων οχημάτων)·
- γ) το στάδιο ολοκλήρωσης (π.χ. πλήρες/ημιτελές/ολοκληρωμένο)·
- δ) το συγκρότημα παραγωγής ισχύος όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
 - i) τον τύπο του τροφοδότησης με ενέργεια (κινητήρας εσωτερικής καύσης, ηλεκτρικός κινητήρας ή άλλος)·
 - ii) την αρχή λειτουργίας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη, ανάφλεξη με συμπίεση ή άλλη)·
 - iii) τον αριθμό και τη διάταξη των κυλίνδρων, σε περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης (L6, V8 ή άλλο)·

2.3. Έκδοση

2.3.1. Η “έκδοση” στο πλαίσιο μιας παραλλαγής, ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) την ικανότητα του οχήματος να έλκει ρυμουλκούμενο ή όχη·
- γ) τον κυβισμό του κινητήρα, σε περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης·
- δ) τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα ή τη μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ (ηλεκτρικός κινητήρας)·
- ε) τη φύση του καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο, LPG, δύο τύποι καυσίμων ή άλλο)·
- στ) ηχοστάθμη εν κινήσει·
- ζ) επίπεδο εκπομπών εξάτμισης (π.χ. Euro IV, Euro V ή άλλο).

3. Κατηγορία N₁

3.1. Τύπος οχήματος

3.1.1. Ο “τύπος οχήματος” αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) την επωνυμία της εταιρείας του κατασκευαστή·
Τυχόν αλλαγή στη νομική μορφή ιδιοκτησίας της εταιρίας δεν απαιτεί την αναγκαστική χορήγηση νέας έγκρισης.

- β) τη μελέτη και συναρμολόγηση των βασικών μερών του αμαξώματος στην περίπτωση αυτοφερόμενου αμαξώματος·
- γ) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το πλαίσιο στην περίπτωση ενός μη αυτοφερόμενου αμαξώματος·
- δ) στην περίπτωση οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, ο κατασκευαστής και ο τύπος του οχήματος προηγούμενου σταδίου.
- 3.1.2. Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις του σημείου 3.1.1. β), όταν ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το τμήμα του δαπέδου της δομής του αμαξώματος καθώς και τα βασικά συστατικά στοιχεία που αποτελούν το εμπρόσθιο μέρος της δομής του αμαξώματος τα οποία βρίσκονται αμέσως εμπρός από το φάνωμα του αλεξινέμου, στην κατασκευή διαφόρων ειδών αμαξώματος (π.χ. ένα ημιφορτηγό και ένα πλαίσιο - θάλαμο οδήγησης, διαφορετικά μεταξόνια και διαφορετικά ύψη οροφής), τα εν λόγω οχήματα μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο. Τα σχετικά στοιχεία παρέχονται από τον κατασκευαστή.
- 3.1.3. Ο τύπος αποτελείται από τουλάχιστον μία παραλλαγή και μία έκδοση.
- 3.2. Παραλλαγή
- 3.2.1. Η “παραλλαγή” στο πλαίσιο ενός τύπου οχήματος ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
- α) τον αριθμό των πλευρικών θυρών ή τον τύπο του αμαξώματος, όπως ορίζεται στο τμήμα 3 του μέρους Γ (για πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα), όταν ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το κριτήριο του σημείου 3.1.2·
- β) το στάδιο ολοκλήρωσης (πλήρες/ημιτελές/ολοκληρωμένο)·
- γ) το συγκρότημα παραγωγής ισχύος όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
- i) τον τύπο τροφοδότησης με ενέργεια (κινητήρας εσωτερικής καύσης, ηλεκτρικός κινητήρας ή άλλος)·
- ii) την αρχή λειτουργίας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη, ανάφλεξη με συμπίεση ή άλλη)·
- iii) τον αριθμό και τη διάταξη των κυλίνδρων, στην περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης (L6, V8 ή άλλο)·
- δ) τον αριθμό των αξόνων·
- ε) τον αριθμό και τη διασύνδεση κινητήριων αξόνων·
- στ) τον αριθμό διεθυντήριων αξόνων.
- 3.3. Έκδοση
- 3.3.1. Η “έκδοση” στο πλαίσιο μιας παραλλαγής ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) τον κυβισμό του κινητήρα, στην περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης·
- γ) τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα ή τη μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ (ηλεκτρικός κινητήρας)·
- δ) τη φύση του καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο, LPG, δύο τύποι καυσίμων ή άλλο)·
- ε) τον μέγιστο αριθμό των θέσεων καθημένων·
- στ) ηχοστάθμη εν κινήσει·
- ζ) επίπεδο εκπομπών εξάτμισης (π.χ. Euro 5, Euro 6 ή άλλο)·
- η) συνδυασμένες ή σταθμισμένες, εκπομπές CO₂ σε συνδυασμένο κύκλο·
- θ) κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (σταθμισμένη, σε συνδυασμένο κύκλο)
- ι) συνδυασμένη ή σταθμισμένη, κατανάλωση καυσίμου σε συνδυασμένο κύκλο.
4. **Κατηγορίες N₂ και N₃**
- 4.1. Τύπος οχήματος
- 4.1.1. Ο “τύπος οχήματος” αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) την επωνυμία της εταιρείας του κατασκευαστή·
Τυχόν αλλαγή στη νομική μορφή ιδιοκτησίας της εταιρίας δεν απαιτεί την αναγκαστική χορήγηση νέας έγκρισης.
- β) την κατηγορία·
- γ) τη μελέτη και τη κατασκευή του πλαισίου που είναι κοινό για μία γραμμή παραγωγής·
- δ) τον αριθμό των αξόνων·
- ε) στην περίπτωση οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, τον κατασκευαστή και τον τύπο του οχήματος προηγούμενου σταδίου·
- 4.1.2. Ένας τύπος αποτελείται από τουλάχιστον μία παραλλαγή και μία έκδοση.

4.2. Παραλλαγή

4.2.1. Η “παραλλαγή” στο πλαίσιο ενός τύπου οχήματος ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:

- α) το δομικό σχεδιασμό του αμαξώματος ή τον τύπο του αμαξώματος, όπως αναφέρεται στο τμήμα 3 του μέρους Γ και στο προσάρτημα 2 (μόνο για πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)·
- β) στάδιο ολοκλήρωσης (πλήρες / ημιτελές / ολοκληρωμένο)·
- γ) το συγκρότημα παραγωγής ισχύος όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
 - i) τον τύπο της τροφοδότησης με ενέργεια (κινητήρας εσωτερικής καύσης, ηλεκτρικός κινητήρας ή άλλος)·
 - ii) την αρχή λειτουργίας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη, ανάφλεξη με συμπίεση ή άλλη)·
 - iii) τον αριθμό και τη διάταξη των κυλίνδρων, στην περίπτωση κινητήρα εσωτερικής καύσης (L6, V8 ή άλλο)·
- δ) τον αριθμό και τη διασύνδεση των κινητήριων αξόνων·
- ε) τον αριθμό των διευθυντήριων αξόνων·

4.3. Έκδοση

4.3.1. Η “έκδοση” στο πλαίσιο μιας παραλλαγής ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) την ικανότητα ή όχι να έλκει ένα ρυμουλκούμενο ως εξής:
 - i) ένα ρυμουλκούμενο άνευ πέδης·
 - ii) ρυμουλκούμενο με σύστημα πέδησης αδράνειας (ή διαδρομής απομάκρυνσης), όπως ορίζεται στο σημείο 2.12 του κανονισμού UNECE αριθ. 13·
 - iii) ρυμουλκούμενο με σύστημα συνεχούς ή ημισυνεχούς πέδησης όπως ορίζεται στα σημεία 2.9 και 2.10 του κανονισμού UNECE No 13·
 - iv) ρυμουλκούμενο κατηγορίας O₄ που έχει ως συνέπεια μέγιστη μάζα του συνδυασμού η οποία δεν υπερβαίνει τους 44 τόνους·
 - v) ρυμουλκούμενο κατηγορίας O₄ που έχει ως συνέπεια μέγιστη μάζα του συνδυασμού η οποία υπερβαίνει τους 44 τόνους·
- γ) τον κυβισμό του κινητήρα·
- δ) τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ του κινητήρα·
- ε) τη φύση του καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο, LPG, δύο τύποι καυσίμων ή άλλο)·
- στ) ηχοστάθμη εν κινήσει·
- ζ) επίπεδο εκπομπών εξάτμισης (π.χ. Euro IV, Euro V ή άλλο)·

5. Κατηγορίες O₁ και O₂

5.1. Τύπος οχήματος

5.1.1. Ο “τύπος οχήματος” αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) την επωνυμία της εταιρείας του κατασκευαστή·

Τυχόν αλλαγή στη νομική μορφή ιδιοκτησίας της εταιρίας δεν απαιτεί την αναγκαστική χορήγηση νέας έγκρισης.
- β) την κατηγορία·
- γ) τον σχεδιασμό, όπως ορίζεται στο τμήμα 4 του μέρους Γ·

- δ) τις ακόλουθες πτυχές κατασκευής και μελέτης:
- i) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το πλαίσιο·
 - ii) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν τη δομή του αμαξώματος στην περίπτωση αυτοφερόμενου αμαξώματος·
- ε) τον αριθμό των αξόνων·
- στ) στην περίπτωση οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, τον κατασκευαστή και τον τύπο του οχήματος του προηγούμενου σταδίου.
- 5.1.2. Ένας τύπος αποτελείται από τουλάχιστον μία παραλλαγή και μία έκδοση.
- 5.2. Παραλλαγή
- 5.2.1. Η “παραλλαγή” στο πλαίσιο ενός τύπου οχήματος ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής:
- α) το είδος του αμαξώματος, όπως αναφέρεται στο προσάρτημα 2 (για πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)·
 - β) το στάδιο ολοκλήρωσης (π.χ. πλήρες/ημιτελές/ολοκληρωμένο)·
 - γ) τον τύπο συστήματος πέδησης (π.χ. άνευ πέδησης/αδρανείας/ηλεκτρικό).
- 5.3. Έκδοση
- 5.3.1. Η “έκδοση” στο πλαίσιο μιας παραλλαγής ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος·
 - β) τον σχεδιασμό της ανάρτησης (πνευματική ανάρτηση, ανάρτηση από χάλυβα ή από καουτσούκ, ράβδος στρέψης ή άλλο)·
 - γ) τον σχεδιασμό της ράβδου έλξης (τρίγωνο, σωλήνας ή άλλο).
6. **Κατηγορίες O₃ και O₄**
- 6.1. Τύπος οχήματος
- 6.1.1. Ο “τύπος οχήματος” αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) την επωνυμία της εταιρείας του κατασκευαστή·
Τυχόν αλλαγή στη νομική μορφή ιδιοκτησίας νέας εταιρίας δεν απαιτεί την αναγκαστική χορήγηση νέας έγκρισης.
 - β) την κατηγορία·
 - γ) τον σχεδιασμό του ρυμουλκούμενου, όπως ορίζεται στο τμήμα 4 του μέρους Γ·
 - δ) τις ακόλουθες πτυχές κατασκευής και μελέτης:
 - i) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το πλαίσιο·
 - ii) τη μελέτη και τη κατασκευή των βασικών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το αμάξωμα, στην περίπτωση ρυμουλκούμενων με αυτοφερόμενο αμάξωμα·
 - ε) τον αριθμό των αξόνων·
 - στ) στην περίπτωση οχημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, τον κατασκευαστή και τον τύπο του οχήματος του προηγούμενου σταδίου.
- 6.1.2. Ένας τύπος αποτελείται από τουλάχιστον μία παραλλαγή και μία έκδοση.
- 6.2. Παραλλαγή
- 6.2.1. Η “παραλλαγή” στο πλαίσιο ενός τύπου οχήματος ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά κατασκευής και μελέτης:
- α) το είδος του αμαξώματος όπως αναφέρεται στο προσάρτημα 2 (για πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)·
 - β) το στάδιο ολοκλήρωσης (π.χ. πλήρες/ημιτελές/ολοκληρωμένο)·
 - γ) την έννοια της ανάρτησης (ανάρτηση από χάλυβα, πνευματική ανάρτηση ή υδραυλική ανάρτηση)·
 - δ) τα ακόλουθα τεχνικά χαρακτηριστικά:
 - i) την ικανότητα ή όχι επέκτασης του πλαισίου·
 - ii) το ύψος του ορόφου (κανονικό, χαμηλού δαπέδου, ημιχαμηλού δαπέδου κ.λπ.).

6.3. Εκδόσεις

6.3.1. Η “έκδοση” στο πλαίσιο μιας παραλλαγής ομαδοποιεί τα οχήματα που έχουν κοινά όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) τη μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) τις υποδιαίρεσεις ή συνδυασμό υποδιαίρεσεων που αναφέρονται στα σημεία 3.2 και 3.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ στις οποίες ανήκει η απόσταση των αξόνων μεταξύ δύο διαδοχικών αξόνων που αποτελούν μια ομάδα·
- γ) ορισμός των αξόνων στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - i) ανυψούμενοι άξονες (αριθμός και θέση)·
 - ii) φορτιζόμενοι άξονες (αριθμός και θέση)·
 - iii) διεθυντήριοι άξονες (αριθμός και θέση).

7. Κοινές απαιτήσεις για όλες τις κατηγορίες οχημάτων

7.1. Όταν ένα όχημα εμπίπτει σε διάφορες κατηγορίες λόγω της μέγιστης μάζας του ή του αριθμού θέσεων καθιμένων ή λόγω και των δύο, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει να χρησιμοποιήσει τα κριτήρια της μιας ή της άλλης κατηγορίας οχήματος για τον ορισμό των παραλλαγών και των εκδόσεων.

7.1.1. Παραδείγματα:

- α) ένα όχημα “Α” μπορεί να λάβει έγκριση τύπου ως N_1 (3,5 τόνοι) και N_2 (4,2 τόνοι) όσον αφορά τη μέγιστη μάζα του. Στην περίπτωση αυτή, οι παράμετροι που αναφέρονται στην κατηγορία N_1 μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για το όχημα που εμπίπτει στην κατηγορία N_2 (ή αντίστροφα)·
- β) ένα όχημα “Β” μπορεί να λάβει έγκριση τύπου ως M_1 και M_2 όσον αφορά τον αριθμό θέσεων καθιμένων (7+1 ή 10+1), οι παράμετροι που αναφέρονται στην κατηγορία M_1 μπορούν να χρησιμοποιηθούν επίσης για το όχημα που εμπίπτει στην κατηγορία M_2 (ή αντίστροφα).

7.2. Ένα όχημα κατηγορίας N μπορεί να είναι σε θέση να λάβει έγκριση τύπου παρά τις απαιτούμενες διατάξεις για κατηγορία M_1 ή M_2 , ανάλογα με την περίπτωση, όταν προορίζεται να μετατραπεί σε όχημα της εν λόγω κατηγορίας κατά τη διάρκεια του επόμενου βήματος μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων.

7.2.1. Η επιλογή αυτή επιτρέπεται μόνο για ημιτελή οχήματα.

Τα οχήματα αυτά προσδιορίζονται από ένα ειδικό κωδικό παραλλαγής που δίδεται από τον κατασκευαστή του βασικού οχήματος.

7.3. Ονομασίες τύπου, παραλλαγής και έκδοσης

7.3.1. Ο κατασκευαστής δίνει έναν αλφαριθμητικό κωδικό σε κάθε τύπο, παραλλαγή και έκδοση του οχήματος, ο οποίος αποτελείται από ρωμαϊκά γράμματα και ή αραβικούς αριθμούς.

Η χρήση αγκυλών και ενωτικών επιτρέπεται, υπό τον όρο ότι δεν αντικαθιστούν γράμμα ή αριθμό.

7.3.2. Ο συνολικός κωδικός ονομάζεται: τύπος - παραλλαγή - έκδοση ή “TVV”.

7.3.3. Ο TVV προσδιορίζει σαφώς και αδιαμφισβήτητα έναν μοναδικό συνδυασμό τεχνικών χαρακτηριστικών όσον αφορά τα κριτήρια που ορίζονται στο μέρος Β του παρόντος παραρτήματος.

7.3.4. Ο ίδιος κατασκευαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει τον ίδιο κωδικό προκειμένου να ορίσει έναν τύπο οχήματος, όταν το δεύτερο εμπίπτει σε δύο ή περισσότερες κατηγορίες.

7.3.5. Ο ίδιος κατασκευαστής δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον ίδιο κωδικό προκειμένου να ορίσει έναν τύπο οχήματος για περισσότερες από μία έγκριση τύπου στο πλαίσιο της ίδιας κατηγορίας οχήματος.

7.4. Αριθμός χαρακτήρων για τον TVV

7.4.1. Ο αριθμός των χαρακτήρων δεν υπερβαίνει:

- α) τους 15 για τον κωδικό του τύπου οχήματος·
- β) τους 25 για τον κωδικό μιας παραλλαγής·
- γ) τους 35 για τον κωδικό μιας έκδοσης.

7.4.2. Ο πλήρης αλφαριθμητικός κωδικός “TVV” δεν πρέπει να περιλαμβάνει περισσότερους από 75 χαρακτήρες.

7.4.3. Όταν ο TVV χρησιμοποιείται συνολικά, προβλέπεται κενό μεταξύ του τύπου, της παραλλαγής και της έκδοσης.

Παράδειγμα τέτοιου κωδικού TVV: 159AF[...space]0054[...space]977K(BE).

ΜΕΡΟΣ Γ

Ορισμοί τύπων αμαξώματος**0. Γενικά**

0.1. Ο τύπος αμαξώματος που αναφέρεται στο τμήμα 9 του παραρτήματος I και στο μέρος 1 του παραρτήματος III καθώς και ο κωδικός για το αμάξιμα που αναφέρεται στο σημείο 38 του παραρτήματος IX επισημαίνονται μέσω κωδικών.

Ο κατάλογος των κωδικών εφαρμόζεται κυρίως σε πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα.

0.2. Όσον αφορά οχήματα των κατηγοριών M, ο τύπος του αμαξώματος αποτελείται από δύο γράμματα, όπως ορίζεται στα τμήματα 1 και 2.

0.3. Όσον αφορά οχήματα των κατηγοριών N και O, ο τύπος του αμαξώματος αποτελείται από δύο γράμματα, όπως ορίζεται στα τμήματα 3 και 4.

0.4. Εάν χρειάζεται (ιδίως για τους τύπους αμαξώματος που αναφέρονται στα σημεία αντίστοιχα 3.1 και 3.6 και αντίστοιχα στα σημεία 4.1 έως 4.4), συμπληρώνονται από δύο ψηφία.

0.4.1. Ο κατάλογος των ψηφίων ορίζεται στο προσάρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος.

0.5. Για οχήματα ειδικού σκοπού, ο τύπος του αμαξώματος που χρησιμοποιείται συνδέεται με την κατηγορία του οχήματος.

1. Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M₁

Σχετ.	Κωδικός	Όνομα	Ορισμός
1.1.	AA	Μπερλίνα	όχημα που ορίζεται στον όρο αριθ. 3.1.1.1 του προτύπου ISO Νο 3833-1977, εφοδιασμένο με τουλάχιστον τέσσερις πλευρικούς υαλοπίνακες.
1.2.	AB	Δύο όγκων	μπερλίνα όπως ορίζεται στο σημείο 1.1 με καπό στο πίσω μέρος του οχήματος.
1.3.	AC	Τριών όγκων	όχημα που ορίζεται στον όρο αριθ. 3.1.1.4 του προτύπου ISO Νο 3833-1977.
1.4.	AD	Κουπέ	όχημα που ορίζεται στον όρο αριθ. 3.1.1.5 του προτύπου ISO Νο 3833-1977.
1.5.	AE	Με πτυσσόμενη οροφή	όχημα που ορίζεται στον όρο αριθ. 3.1.1.6 του προτύπου ISO Νο 3833-1977. Ωστόσο ένα όχημα με πτυσσόμενη οροφή μπορεί να μην έχει καμία πόρτα.
1.6.	AF	Πολλαπλής χρήσης	Όχημα άλλο από AG και από τα οχήματα που αναφέρονται στους κωδικούς από AA έως AE που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και των αποσκευών τους ή, περιπτώσιακά, εμπορευμάτων σε έναν και μόνον θάλαμο.
1.7.	AG	Φορτηγό τριών όγκων	Όχημα που ορίζεται στον όρο αριθ. 3.1.1.4.1 του προτύπου ISO Νο 3833-1977. Ωστόσο, ο θάλαμος αποσκευών πρέπει να διαχωρίζεται πλήρως από τον θάλαμο επιβατών. Επιπλέον, το σημείο αναφοράς της θέσης του οδηγού δεν πρέπει να είναι τουλάχιστον σε 750 mm πάνω από την επιφάνεια που υποστηρίζει το όχημα.

2. Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M₂ ή M₃

Σχετ.	Κωδικός	Όνομα	Ορισμός
2.1.	CA	Μονώροφο όχημα	όχημα στο οποίο οι χώροι που προβλέπονται για πρόσωπα είναι διατεταγμένοι σε ένα ενιαίο επίπεδο ή κατά τρόπο που να μη συνιστούν δύο επάλληλα επίπεδα.
2.2.	CB	Διώροφο όχημα	όχημα που ορίζεται στο σημείο 2.1.6 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/EK.
2.3.	CC	Μονώροφο αρθρωτό όχημα	όχημα που ορίζεται στο σημείο 2.1.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/EK με έναν όροφο.
2.4.	CD	Διώροφο αρθρωτό όχημα	όχημα που ορίζεται στο σημείο 2.1.3.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/EK.

Σχετ.	Κωδικός	Όνομα	Ορισμός
2.5.	CE	Μονώροφο όχημα με χαμηλό δάπεδο	όχημα που ορίζεται στο σημείο 2.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/EK με έναν όροφο·
2.6.	CF	Διώροφο όχημα με χαμηλό δάπεδο	όχημα που ορίζεται στο σημείο 2.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/EK με δύο ορόφους·
2.7.	CG	Αρθρωτό όχημα με χαμηλό δάπεδο μονώροφο	όχημα που συνδυάζει τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εγγραφών 2.3 και 2.5·
2.8.	CH	Αρθρωτό όχημα με χαμηλό δάπεδο διώροφο	όχημα που συνδυάζει τα εθνικά χαρακτηριστικά των εγγραφών 2.4 και 2.6·
2.9.	CI	Μονώροφο όχημα ανοικτής οροφής	όχημα με μερική οροφή ή χωρίς οροφή·
2.10.	CJ	Διώροφο όχημα ανοικτής οροφής	όχημα χωρίς οροφή σε ολόκληρο ή σε τμήμα του άνω ορόφου·
2.11.	CX	Πλαίσιο λεωφορείου	ημιτελές όχημα με μόνο ράγες πλαίσιο ή συναρμολογημένο σύνολο σωλήνων, μονάδα ισχύος, άξονες, που προορίζεται να ολοκληρωθεί με αμάξωμα, προσαρμοσμένο στις ανάγκες του μεταφορέα.

3. Μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας N₁, N₂ ή N₃

Σχετ.	Κωδικός	Όνομα	Ορισμός
3.1.	BA	Φορτηγό	όχημα που έχει μελετηθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Μπορεί επίσης να έλκει ρυμουλκούμενο.
3.2.	BB	Ημιφορτηγό	φορτηγό με το θάλαμο όπου βρίσκεται ο οδηγός και επιφάνεια φορτίου σε μια ενιαία μονάδα·
3.3.	BC	Όχημα έλξης ημιρμουλκούμενου	έλκον όχημα το οποίο έχει μελετηθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά ή κυρίως για να έλκει ημιρμουλκούμενα·
3.4.	BD	Οδικός ελκυστήρας	όχημα έλξης που έχει μελετηθεί και κατασκευασθεί αποκλειστικά για την έλξη ρυμουλκούμενων πλην ημιρμουλκούμενων·
3.5.	BE	Φορτηγό, τύπου Pick-up	όχημα μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg στο οποίο οι θέσεις καθιμένων και η επιφάνεια φορτίου δεν βρίσκονται σε έναν ενιαίο θάλαμο·
3.6.	BX	Πλαίσιο-θάλαμος ή πλαίσιο-κάλυμμα	ημιτελές όχημα με μόνο θάλαμο (πλήρη ή μερικό), ράγες πλαίσιο, σύστημα ισχύος άξονες, το οποίο προορίζεται να ολοκληρωθεί με αμάξωμα, προσαρμοσμένο στις ανάγκες του μεταφορέα

4. Οχήματα κατηγορίας O

Σχετ.	Κωδικός	Όνομα	Ορισμός
4.1.	DA	Ημιρμουλκούμενο	ρμουλκούμενο το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευασθεί για να ζεύγεται σε μονάδα έλξης ή σε ανεξάρτητο τροχοφορείο και να επιβάλλει σημαντικό κατακόρυφο φορτίο στο έλκον όχημα ή στο ανεξάρτητο τροχοφορείο. Η ζεύξη που θα χρησιμοποιηθεί για συνδυασμό οχήματος που αποτελείται από κύριο πείρο και έδρανο ζεύξης.
4.2.	DB	Ρυμουλκούμενο με ράβδο ζεύξης	ρμουλκούμενο που έχει τουλάχιστον δύο άξονες, από τους οποίους τουλάχιστον ένας είναι διεθυντήριος άξονας: α) εξοπλισμένο με διάταξη έλξης η οποία μπορεί να κινείται κατακόρυφα (σε σχέση με το ρυμουλκούμενο) και β) που μεταδίδει λιγότερο από 100 daN ως στατικό κατακόρυφο φορτίο στο όχημα έλξης.

Σχετ.	Κωδικός	Όνομα	Ορισμός
4.3.	DC	Κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο	ρυμουλκούμενο 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 το 10 % του φορτίου που αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα του ρυμουλκούμενου ή φορτίο 1 000 daN (το κατά περίπτωση μικρότερο), να μεταφέρεται στο έλκον όχημα.
4.4.	DE	Ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο ζεύξης	ρυμουλκούμενο με έναν άξονα ή μία ομάδα αξόνων εφοδιασμένων με ράβδο έλξης για να μεταφέρει στατικό φορτίο που δεν υπερβαίνει τα 4 000 daN στο έλκον όχημα λόγω της κατασκευής του και το οποίο δεν πληροί τον ορισμό του κεντροαξονικού ημιρυμουλκούμενου. Η ζεύξη που θα χρησιμοποιηθεί για τον συνδυασμό οχημάτων δεν αποτελείται από κύριο πείρο και έδρανο ζεύξης.

Προσάρτημα 1

Διαδικασία ελέγχου κατά πόσο ένα όχημα μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ως όχημα παντός εδάφους**0. Γενικά**

- 0.1. Για τους σκοπούς ταξινόμησης του οχήματος ως οχήματος παντός εδάφους, εφαρμόζεται η διαδικασία που περιγράφεται στο παρόν προσάρτημα.

1. Όροι δοκιμής για γεωμετρικές μετρήσεις

- 1.1. Τα οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M_1 ή N_1 βρίσκονται σε άφορτη κατάσταση με ανδρικό του 50ου εκατοστημορίου ανδρός στο κάθισμα του οδηγού και εξοπλισμένα με ψυκτικό υγρό, λιπαντικά, καύσιμο, εργαλεία, εφεδρικό τροχό (αν τοποθετείται ως εξοπλισμός OEM).

Το ανδρικό του μπορεί να αντικατασταθεί από παρόμοια διάταξη που έχει την ίδια μάζα.

- 1.2. Οχήματα πλην εκείνων που αναφέρονται στο σημείο 1.1 φορτώνονται έως την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα του οχήματος.

Η κατανομή της μάζας στους άξονες είναι εκείνη που αντιπροσωπεύει τη χειρότερη περίπτωση όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα αντίστοιχα κριτήρια.

- 1.3. Όχημα αντιπροσωπευτικό του τύπου υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο σημείο 1.1 ή 1.2. Το όχημα βρίσκεται εν στάσει με τους τροχούς του στραμμένους κατευθείαν εμπρός.

Το έδαφος επί του οποίου γίνονται οι μετρήσεις πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο επίπεδο και οριζόντιο (μέγιστη κλίση 0,5 %).

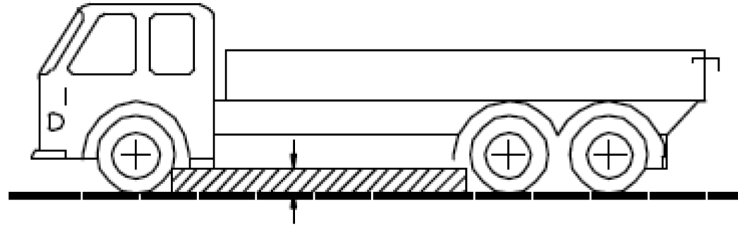
2. Μέτρηση γωνιών προσέγγισης, φυγής και κεκλιμένου επιπέδου

- 2.1. Η γωνία προσέγγισης μετρείται σύμφωνα με το στοιχείο 6.10 του προτύπου ISO 612: 1978.
- 2.2. Η γωνία φυγής μετρείται σύμφωνα με το στοιχείο 6.11 του προτύπου ISO 612: 1978.
- 2.3. Η γωνία κεκλιμένου επιπέδου μετρείται σύμφωνα με το στοιχείο 6.9 του προτύπου ISO 612: 1978.
- 2.4. Κατά τη μέτρηση της γωνίας φυγής, οι διατάξεις οπίσθιας προφύλαξης οι οποίες προσαρμόζονται σε ύψος μπορούν να τεθούν στην ανώτατη θέση.
- 2.5. Οι προδιαγραφές στο σημείο 2.4 δεν θα πρέπει να ερμηνεύονται ως υποχρέωση το βασικό όχημα να είναι εφοδιασμένο με διάταξη οπίσθιας προφύλαξης ως αρχικό εξοπλισμό. Ωστόσο, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης ενημερώνει τον κατασκευαστή του επόμενου σταδίου ότι το όχημα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σχετικά με τη γωνία φυγής, όταν εφοδιάζεται με διάταξη οπίσθιας προφύλαξης.

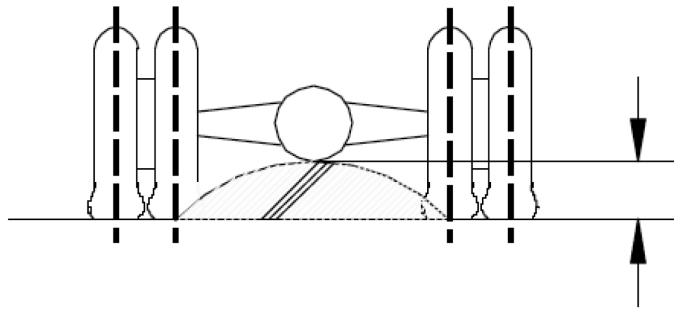
3. Μέτρηση απόστασης από το έδαφος

- 3.1. Απόσταση από το έδαφος μεταξύ των αξόνων
- 3.1.1. Ως "απόσταση από το έδαφος μεταξύ των αξόνων" νοείται η βραχύτερη απόσταση μεταξύ του επιπέδου του εδάφους και του χαμηλότερου σταθερού σημείου του οχήματος.

Για την εφαρμογή του ορισμού, θεωρείται η απόσταση μεταξύ του τελευταίου άξονα της εμπρόσθιας ομάδας αξόνων και του πρώτου άξονα της οπίσθιας ομάδας αξόνων.



- 3.1.2. Δεν επιτρέπεται σε κανένα ολόσωμο τμήμα του οχήματος να εξέχει στο διαγραμμισμένο τμήμα του διαγράμματος.
- 3.2. Απόσταση από το έδαφος κάτω από έναν άξονα
- 3.2.1. Ως “απόσταση από το έδαφος κάτω από έναν άξονα” νοείται η απόσταση κάτω από το υψηλότερο σημείο του τόξου ενός κύκλου που διέρχεται από το κέντρο του ίχνους του επισώτρου των τροχών επί ενός άξονα (των εσωτερικών τροχών στην περίπτωση διδύμων επισώτρων) και κείται στο χαμηλότερο σταθερό σημείο του οχήματος μεταξύ των αξόνων.



- 3.2.2. Εφόσον κρίνεται κατάλληλο, η μέτρηση της απόστασης από το έδαφος διεξάγεται σε καθέναν από τους διάφορους άξονες μιας ομάδας αξόνων.

4. Αναρρηχτικότητα

- 4.1. Ως “αναρρηχτικότητα” νοείται η ικανότητα ενός οχήματος να ανέρχεται πρηνή.
- 4.2. Για το σκοπό του ελέγχου της αναρρηχτικότητας ενός ημιτελούς και ενός πλήρους οχήματος της κατηγορίας M₂, M₃, N₂ και N₃, διεξάγεται δοκιμή.
- 4.3. Η δοκιμή διεξάγεται από την τεχνική υπηρεσία σε όχημα αντιπροσωπευτικό του τύπου που πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο δοκιμής.
- 4.4. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή και υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παράρτημα XVI, η αναρρηχτικότητα του τύπου οχήματος μπορεί να καταδειχθεί με εικονική δοκιμή.

5. Συνθήκες δοκιμής και κριτήριο επιτυχίας/αποτυχίας

- 5.1. Έως τις 31 Οκτωβρίου 2014 ισχύουν οι όροι που τέθηκαν στο τμήμα 7.5 του παραρτήματος I της οδηγίας 97/27/ΕΚ.

Από την 1η Νοεμβρίου 2014 ισχύουν οι συνθήκες δοκιμών που εγκρίθηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ σύμφωνα με το άρθρο 14 του εν λόγω κανονισμού.

- 5.2. Το όχημα ανέρχεται το πρηνές με σταθερή ταχύτητα χωρίς ολίσθηση τροχών κατά μήκος ή πλευρικά.

⁽¹⁾ ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

Προσάρτημα 2

Ψηφία που χρησιμοποιούνται για τη συμπλήρωση των κωδικών που θα χρησιμοποιηθούν για τα διάφορα είδη αμαξώματος

- 01 Επίπεδη κλίνη·
- 02 Κινητό πλευρικό μέρος·
- 03 Κλειστό αμάξιωμα·
- 04 Κλιματιζόμενο αμάξιωμα με μονωμένα τοιχώματα και εξοπλισμό για τη διατήρηση της εσωτερικής θερμοκρασίας·
- 05 Κλιματιζόμενο αμάξιωμα με μονωμένα τοιχώματα αλλά χωρίς εξοπλισμό για τη διατήρηση της εσωτερικής θερμοκρασίας·
- 06 Με πλευρικά πετάσματα·
- 07 Κινητό αμάξιωμα (ανταλλασσόμενη υπερδομή)·
- 08 Μεταφορέας εμπορευματοκιβωτίων·
- 09 Οχήματα εφοδιασμένα με ανυψωτήρα αγκίστρου·
- 10 Ανατρεπόμενο·
- 11 Δεξαμενή·
- 12 Δεξαμενή που προορίζεται για μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων·
- 13 Μεταφορέας ζώντων ζώων·
- 14 Μεταφορέας οχημάτων·
- 15 Μπετονιέρα·
- 16 Όχημα αντλιοφόρο σκυροδέματος·
- 17 Ξυλεία·
- 18 Απορριματοφόρο όχημα·
- 19 Οχήματα-σκούπες δρόμων, οχήματα πλύσεως δρόμων και καθαρισμού αποχέτευσης·
- 20 Αεροσυμπιεστής·
- 21 Μεταφορέας σκαφών·
- 22 Μεταφορέας ανεμοπλάνων·
- 23 Οχήματα για σκοπούς λιανικής πώλησης ή επίδειξης·
- 24 Όχημα περισυλλογής·
- 25 Όχημα-κλίμακα·
- 26 Αυτοκίνητο- γερανός (πλην κινητού γερανού όπως ορίζεται στο τμήμα 5 του μέρους Α του παραρτήματος II)·
- 27 Όχημα με πλατφόρμα εναέριας εργασίας·
- 28 Όχημα δράπανου γεώτρησης·
- 29 Ρυμουλκούμενο χαμηλού δαπέδου·
- 30 Μεταφορέας υαλοπινάκων·
- 31 Πυροσβεστικό όχημα·
- 99 Αμάξιωμα που δεν περιλαμβάνεται στον παρόντα κατάλογο.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα IV της οδηγίας 2007/46/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος του παραρτήματος IV αντικαθίσταται από τον εξής: «**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΚΟΠΟ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**».
- 2) Το σημείο 43 του παραρτήματος IV μέρος I αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«43	Συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού	Οδηγία 91/226/ΕΟΚ	L 103 της 23.4.1991, σ. 5					x	x	x	x	x	x	x»
-----	-------------------------------------	-------------------	---------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) Ο τίτλος του προσαρτήματος στο παράρτημα IV αντικαθίσταται από τον τίτλο «**Απαιτήσεις για την έγκριση ΕΚ τύπου οχημάτων της κατηγορίας M₁, που παράγονται σε μικρές σειρές, σύμφωνα με το άρθρο 22**».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Το παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος N₂ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 2) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος N₃ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 3) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος O₁ και O₂ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 4) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος O₃ και O₄ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 5) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος N₂ (ημιτελή οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 6) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος N₃ (ημιτελή οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 7) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος O₁ και O₂ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 8) Το κείμενο της εγγραφής 31 στο «2η πλευρά - Κατηγορία οχήματος O₃ και O₄ (ημιτελή οχήματα)» του υποδείγματος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«31. Θέση ανυψούμενου(-ων) άξονα(-ων): ...»

- 9) Το κείμενο των αιτιολογικών σκέψεων που αφορά το παράρτημα ΙΧ τροποποιείται ως εξής:

α) Η τελευταία πρόταση της αιτιολογικής σκέψης α) απαλείφεται·

β) προστίθεται η ακόλουθη πρόταση στην αιτιολογική σκέψη ε):

«Για ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με έναν άξονα, επισημάνετε την οριζόντια απόσταση μεταξύ του κατακόρυφου άξονα σύζευξης και του κέντρου του άξονα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το παράρτημα XI της οδηγίας 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

1) Το σημείο 43 του προσαρτήματος 2 του παραρτήματος XI αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«43	Συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού	Οδηγία 91/226/ΕΟΚ				x	x	x	x	x	x	x
-----	-------------------------------------	-------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) Το σημείο 43 του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος XI αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«43	Συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού	Οδηγία 91/226/ΕΟΚ				x	x	x	x	x	x	x
-----	-------------------------------------	-------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) Το ακόλουθο προσάρτημα 6 προστίθεται μετά το προσάρτημα 5 και πριν από την ενότητα «Εξηγήσεις χαρακτηρισμών»:

«Προσάρτημα 6

Ρυμολκούμενα για μεταφορά βαρέων φορτίων

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός αναφοράς κανονιστικής πράξης	Ρυμολκούμενο κατηγορίας O ₄
3	Δεξαμενές καυσίμων/διατάξεις οπίσθιας προφύλαξης	Οδηγία 70/221/ΕΟΚ	X
4	Θέση των οπισθίων πινακίδων κυκλοφορίας	Οδηγία 70/222/ΕΟΚ	X
5	Προσπάθεια επί του οργάνου χειρισμού	Οδηγία 70/311/ΕΟΚ	X
9	Πέδηση	Οδηγία 71/320/ΕΟΚ	X
10	Ηλεκτρομαγνητικές παρεμβολές (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα)	Οδηγία 72/245/ΕΟΚ	X
18	Πινακίδες (προβλεπόμενες από το νόμο)	Οδηγία 76/114/ΕΟΚ	X
20	Τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης	Οδηγία 76/756/ΕΟΚ	A + N
21	Αντανακλαστήρες	Οδηγία 76/757/ΕΟΚ	X
22	Φανοί όγκου, εμπρόσθιοι (πλευρικοί), οπίσθιοι (πλευρικοί), πέδησης, ένδειξης πλευράς, φανοί πορείας ημέρας	Οδηγία 76/758/ΕΟΚ	X
23	Δείκτες κατεύθυνσης	Οδηγία 76/759/ΕΟΚ	X
24	Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας	Οδηγία 76/760/ΕΟΚ	X
28	Οπίσθιοι φανοί ομίχλης	Οδηγία 77/538/ΕΟΚ	X
29	Φανοί οπισθοπορείας	Οδηγία 77/539/ΕΟΚ	X
36	Συστήματα θέρμανσης	Οδηγία 2001/56/ΕΚ	Χωρίς αντικείμενο
42	Πλευρική προστασία	Οδηγία 89/297/ΕΟΚ	A
43	Συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού	Οδηγία 91/226/ΕΟΚ	A

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός αναφοράς κανονιστικής πράξης	Ρυθμιζόμενο κατηγορίας O ₄
46	Ελαστικά	Οδηγία 92/23/ΕΟΚ	I
48	Μάζες και διαστάσεις	Οδηγία 97/27/ΕΚ	X
50	Συζεύξεις	Οδηγία 94/20/ΕΚ	X
63	Κανονισμός γενικής ασφαλείας	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009	P/A»

4) Η «Επεξήγηση των χαρακτήρων» τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο L αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«L: Εφαρμογή περιοριζόμενη στα καθίσματα που είναι σχεδιασμένα για κανονική χρήση όταν το όχημα κινείται επί οδού. Απαιτούνται τουλάχιστον αγκυρώσεις για ζώνες κάτω του υπογαστρίου στα πίσω καθίσματα. Τα καθίσματα που δεν είναι σχεδιασμένα για χρήση όταν το όχημα κινείται επί της οδού πρέπει να επισημαίνονται με σαφήνεια για τους χρήστες είτε με εικονόγραμμα είτε με σήμα που περιέχει κατάλληλο κείμενο.»

β) Μετά το σημείο P/A παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«P/A: Η παρούσα κανονιστική πράξη εφαρμόζεται εν μέρει. Το επακριβές πεδίο εφαρμογής καθορίζεται στα μέτρα εφαρμογής του κανονισμού ΕΚ (ΕΚ) αριθ. 661/2009».

γ) Μετά το σημείο Η παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«I: Τα ελαστικά πρέπει να έχουν λάβει έγκριση με βάση τις απαιτήσεις του κανονισμού UNECE αριθ. 54 ακόμα και αν η μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής του οχήματος είναι μικρότερη των 80 km/h.

Η χωρητικότητα φορτίου μπορεί να τροποποιείται σε σχέση με τη μέγιστη ταχύτητα κατασκευής του ρυθμιζόμενου σύμφωνα με τον κατασκευαστή του ελαστικού».