

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Δεκεμβρίου 2012

για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, 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) <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφοι 2, 3 και 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 αποτελεί επιμέρους κανονισμό στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου που προβλέπεται από την οδηγία 2007/46/ΕΚ.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 καταργεί την οδηγία 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα της κατηγορίας M<sub>1</sub> <sup>(3)</sup>, καθώς και την οδηγία 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1997, για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ <sup>(4)</sup>. Οι απαιτήσεις σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους οι οποίες προβλέπονται στις εν λόγω οδηγίες θα πρέπει να μεταφερθούν στον παρόντα κανονισμό και, στις περιπτώσεις που είναι αναγκαίο, να τροποποιούνται ώστε να αναπροσαρμόζονται ανάλογα με την εξέλιξη των τεχνικών και επιστημονικών γνώσεων.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 θεσπίζει θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου

μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις τους. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν οι ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την εν λόγω έγκριση τύπου.

- (4) Η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εσωτερικές και τις διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές <sup>(5)</sup>, καθορίζει ορισμένες μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τις εσωτερικές και τις διεθνείς μεταφορές. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη, για τους σκοπούς της κατασκευής των οχημάτων, οι διαστάσεις που έχουν ήδη εναρμονισθεί στην Ένωση προκειμένου να προωθηθεί και να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.
- (5) Δυνάμει της οδηγίας 97/27/ΕΚ επιτρεπόταν στα κράτη μέλη να χορηγούν έγκριση ΕΚ τύπου για οχήματα των οποίων οι εξωτερικές διαστάσεις δεν ανταποκρίνονταν στις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που προέβλεπε η εν λόγω οδηγία. Δυνάμει της οδηγίας επιτρεπόταν επίσης τα κράτη μέλη να απορρίπτουν την ταξινόμηση οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση ΕΚ τύπου όταν οι εξωτερικές διαστάσεις τους δεν πληρούν τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας. Είναι σημαντικό να διατηρηθεί η δυνατότητα να επιτρέπεται, υπό ορισμένους όρους, η έγκριση τύπου οχημάτων που υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα όρια, εάν αυτό αποδεικνύεται επωφελές για την οδική κυκλοφορία και για το περιβάλλον στα κράτη μέλη στα οποία οι οδικές υποδομές είναι προσαρμοσμένες στην κατάσταση αυτή. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η δυνατότητα έγκρισης οχημάτων μικρών σειρών παραγωγής ή καθεστώτων μεμονωμένης έγκρισης, υπό τον όρο ότι το πλήθος των οχημάτων που επιτρέπεται να υπάγονται στην παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ όσον αφορά τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις περιορίζεται στο απαιτούμενο για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Επομένως, το παράρτημα XII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα για να συμπεριλαμβάνει τα εν λόγω ποσοτικά όρια.
- (6) Στην οδηγία 96/53/ΕΚ ορίζονται οι μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες που ισχύει μόνο για τις διεθνείς μεταφορές. Ωστόσο, δυνάμει της εν λόγω οδηγίας παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να συνεχίσουν να εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία τους για τις εσωτερικές μεταφορές. Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι βραχυπρόθεσμα δεν είναι εφικτή η εναρμόνιση της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας εμπορικού οχήματος και της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας στους άξονες ή

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 1.<sup>(4)</sup> ΕΕ L 233 της 25.8.1997, σ. 1.<sup>(5)</sup> ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59.

- σε ομάδα αξόνων για τις μεταφορές στα κράτη μέλη. Ωστόσο, επειδή υπάρχουν εναρμονισμένοι κανόνες για την κατασκευή της οδικής υποδομής, είναι σκόπιμο να απαιτείται από τα κράτη μέλη να προσδιορίζουν τις μέγιστες μάζες για την ταξινόμηση / την κυκλοφορία που είναι αποδεκτές για τις εσωτερικές ή τις διεθνείς μεταφορές δυνάμει της οδηγίας 96/53/ΕΚ και να καθορισθεί διαδικασία για τον προσδιορισμό εν λόγω μάζων.
- (7) Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης σχετικά με τις μάζες και τις διαστάσεις των οχημάτων, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν σαφείς ορισμοί εννοιών. Μερικές από αυτές τις έννοιες έχουν ήδη οριστεί στις οδηγίες 97/27/ΕΚ και 92/21/ΕΟΚ. Για λόγους συνοχής, είναι σκόπιμο να υιοθετηθούν οι ορισμοί αυτοί και, όταν είναι αναγκαίο, να προσαρμοστούν με βάση τις τεχνικές και επιστημονικές γνώσεις.
- (8) Δεδομένου ότι στον παρόντα κανονισμό έχει περιληφθεί ο ορισμός της πραγματικής μάζας μεμονωμένου οχήματος, είναι αναγκαίο, για να αποφευχθεί σύγχυση κατά τη συμπλήρωση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, να τροποποιηθεί αναλόγως το παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (9) Είναι σημαντικό να επιτραπεί η τοποθέτηση αεροδυναμικών διατάξεων στα οχήματα, καθώς στη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»<sup>(1)</sup> υπογραμμίστηκε η ανάγκη να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οδικών οχημάτων και επειδή, όπως έχει καταδείξει η έρευνα, η κατανάλωση καυσίμων των μηχανοκίνητων οχημάτων και, συνεπώς οι εκπομπές CO<sub>2</sub>, είναι δυνατόν να μειωθούν σημαντικά με την τοποθέτηση αεροδυναμικών διατάξεων στα οχήματα. Δεδομένου ότι οι αεροδυναμικές διατάξεις είναι προσθήκες που, λόγω του σχεδιασμού τους, εξέχουν από το ατώτατο όπισθεν ή πλευρικό άκρο του οχήματος, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον κατάλογο των διατάξεων ή εξοπλισμού που δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των εξωτερικών διαστάσεων. Ωστόσο, είναι ουσιαστικής σημασίας ο περιορισμός της προεξοχής τους όπισθεν και πλευρικών, ώστε να μη θίγεται η οδική ασφάλεια και να εξακολουθούν να είναι δυνατές οι διατροφικές μεταφορές. Οι απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καθοριστούν στον παρόντα κανονισμό.
- (10) Το διαθέσιμο λογισμικό καθιστά δυνατή τη χρήση μεθόδων εικονικών δοκιμών βασιζόμενων σε τεχνικές με τη βοήθεια υπολογιστή. Δεδομένου ότι οι εν λόγω τεχνικές καθιστούν δυνατές δοκιμές αποτελεσματικότερες από άποψη κόστους και λιγότερο δαπανηρές, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η δυνατότητα να χρησιμοποιούνται οι τεχνικές αυτές για να ελέγχεται εάν το όχημα είναι ικανό να εκτελεί ελιγμό πλήρους κύκλου 360° και να μετριέται η μέγιστη οπίσθια εκφυγή κατά την εκτέλεση του ελιγμού. Ως εκ τούτου, είναι επίσης απαραίτητο να προστεθεί στον παρόντα κανονισμό ο κατάλογος των κανονιστικών πράξεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (11) Για να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του συστήματος έγκρισης τύπου, είναι σκόπιμη η επικαιροποίηση των παραρτημάτων της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (12) Τα παραρτήματα Ι, ΙΙΙ, ΙΧ, ΧΙΙ και ΧVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ θα πρέπει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθούν αναλόγως. Καθώς οι διατάξεις του παραρτήματος ΧΙΙ είναι επαρκώς λεπτομερείς και δεν απαιτούν από τα κράτη μέλη περαιτέρω μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, κρίνεται, επομένως, σκόπιμη η αντικατάστασή του μέσω κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 8 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

##### Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις για την έγκριση ΕΚ τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους όσον αφορά τις μάζες και διαστάσεις τους.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε ημιτελή, πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα κατηγοριών Μ, Ν και Ο.

#### Άρθρο 2

##### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, επιπροσθέτως των ορισμών της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «τύπος οχήματος»: σύνολο οχημάτων, όπως καθορίζεται στο τμήμα Β του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- 2) «βασικός εξοπλισμός»: η βασική διάφθρωση οχήματος με όλα τα χαρακτηριστικά στοιχεία που απαιτούνται σύμφωνα με τις κανονιστικές πράξεις που αναφέρονται στο παράρτημα ΙV ή ΧΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, συμπεριλαμβανομένων όλων των χαρακτηριστικών στοιχείων που τοποθετούνται χωρίς να συνεπάγονται περαιτέρω προδιαγραφές σχετικά με το επίπεδο της διάρθρωσης ή του εξοπλισμού.
- 3) «προαιρετικός εξοπλισμός»: όλα τα με περιλαμβανόμενα στον βασικό εξοπλισμό χαρακτηριστικά στοιχεία τα οποία τοποθετούνται στο όχημα υπό την ευθύνη του κατασκευαστή και έχει τη δυνατότητα να παραγγείλει ο πελάτης.

<sup>(1)</sup> COM(2011) 144.

## 4) «μάζα σε τάξη πορείας»:

## α) στην περίπτωση μηχανοκίνητου οχήματος:

η μάζα του οχήματος, με τη δεξαμενή(-ές) πλήρη (πλήρεις) τουλάχιστον κατά το 90 % της χωρητικότητάς της (τους), συμπεριλαμβανομένης της μάζας του οδηγού, του καυσίμου και των υγρών, στο οποίο έχει τοποθετηθεί ο βασικός εξοπλισμός σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, η μάζα του αμαξώματος, του θαλάμου επιβατών, της ζεύξης και του εφεδρικού τροχού (των εφεδρικών τροχών), καθώς και των εργαλείων·

## β) στην περίπτωση ρυμουλκούμενου:

η μάζα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων του καυσίμου και των υγρών, στο οποίο έχει τοποθετηθεί ο βασικός εξοπλισμός σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, η μάζα του αμαξώματος, πρόσδετης ζεύξης (πρόσδετων ζεύξεων) και του εφεδρικού τροχού (των εφεδρικών τροχών), καθώς και των εργαλείων·

5) «μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού»: η μάζα του εξοπλισμού που είναι δυνατόν να τοποθετηθεί στο όχημα επιπλέον του βασικού εξοπλισμού, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή·

6) «πραγματική μάζα του οχήματος»: η μάζα σε τάξη πορείας συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού που τοποθετείται σε μεμονωμένο όχημα·

7) «μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος (M)»: η μέγιστη μάζα οχήματος που καθορίζεται με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του και τις επιδόσεις σύμφωνα με τον σχεδιασμό του· η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου ρυμουλκούμενου ή ημρυμουλκούμενου περιλαμβάνει τη στατική μάζα που μεταβιβάζεται στο έλκον όχημα όταν είναι συζευγμένο·

8) «μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού (MC)»: η μέγιστη μάζα που καθορίζεται για συνδυασμό μηχανοκίνητου οχήματος και ενός ή περισσότερων ρυμουλκούμενων με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του και τις επιδόσεις σύμφωνα με τον σχεδιασμό, ή η μέγιστη μάζα συνδυασμού μονάδας έλξης και ημρυμουλκούμενου·

9) «μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης (TM)»: η μέγιστη μάζα ενός ή περισσότερων ρυμουλκούμενων την οποία είναι ικανό να έλκει το έλκον όχημα, η οποία αντιστοιχεί στο συνολικό φορτίο που μεταβιβάζουν στο έδαφος οι τροχοί ενός άξονα ή μιας ομάδας αξόνων ρυμουλκούμενου συζευγμένου με το έλκον όχημα·

10) «άξονας»: ο κοινός άξονα περιστροφής δύο ή περισσότερων τροχών, κινητήριων ή ελεύθερα περιστρεφόμενων, σε ένα ή περισσότερα τμήματα που βρίσκονται στο ίδιο κάθετο επίπεδο προς το διάμηκες επίπεδο του οχήματος·

11) «ομάδα αξόνων»: περισσότεροι του ενός άξονες με μέγιστη απόσταση μεταξύ τους που δεν υπερβαίνει ένα από τα όρια απόστασης που αναφέρονται ως απόσταση «d» στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, οι οποίοι αλληλεπιδρούν λόγω του ιδιαίτερου σχεδιασμού της ανάρτησης·

12) «μόνος άξονας»: άξονας που δεν μπορεί να θεωρηθεί μέρος ομάδας αξόνων·

13) «μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στον άξονα (m)»: η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που μεταβιβάζουν στο έδαφος οι τροχοί ενός άξονα, με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του άξονα και του οχήματος και τις επιδόσεις σύμφωνα τον σχεδιασμό τους·

14) «μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα σε ομάδα αξόνων (μ)»: η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που μεταβιβάζουν στο έδαφος οι τροχοί ομάδας αξόνων, με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της ομάδας αξόνων και του οχήματος και τις επιδόσεις σύμφωνα τον σχεδιασμό τους·

15) «ζεύξη»: μηχανική διάταξη συμπεριλαμβανομένων του κατασκευαστικών στοιχείων, που ορίζεται στα σημεία 2.1 έως 2.6 του κανονισμού αριθ. 55 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση κατασκευαστικών στοιχείων μηχανικής ζεύξης συνδυασμών οχημάτων<sup>(1)</sup> και συσκευή κλειστής ζεύξης (CCD), που ορίζεται στο σημείο 2.1.1 του κανονισμού αριθ. 102 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση I. Συσκευής κλειστής ζεύξης (CCD) II. Οχημάτων όσον αφορά την εγκατάσταση εγκεκριμένου τύπου CCD<sup>(2)</sup>·

16) «σημείο ζεύξης»: το κέντρο συναρμογής της ζεύξης που είναι τοποθετημένη στο ελκόμενο όχημα εντός της ζεύξης που είναι τοποθετημένη στο έλκον όχημα·

17) «μάζα ζεύξης»: η μάζα της ζεύξης καθαυτής και των μερών που απαιτούνται για τη στερέωση της ζεύξης στο όχημα·

18) «μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης»:

α) στην περίπτωση του έλκοντος οχήματος, η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο στο σημείο ζεύξης (τιμή «S» ή «U») έλκοντος οχήματος, με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της ζεύξης και του έλκοντος οχήματος·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 227 της 28.8.2010, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 351 της 20.12.2008, σ. 44.

- β) στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο (τιμή «S» ή «U») το οποίο πρέπει να μεταβιβάζεται από το ρυμουλκούμενο στο σημείο ζεύξης, με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της ζεύξης και του έλκοντος οχήματος·
- 19) «μάζα των επιβατών»: συμβατική τιμή μάζας, ανάλογα με την κατηγορία οχήματος, πολλαπλασιαζόμενη επί το πλήθος των θέσεων καθιμένων, καθώς και των τυχόν θέσεων καθιμένων για μέλη πληρώματος και το πλήθος όρθιων επιβατών, αλλά μη συμπεριλαμβανομένου του οδηγού·
- 20) «μάζα του οδηγού»: συμβατική τιμή μάζας 75 kg, η οποία βρίσκεται στο σημείο αναφοράς της θέσης του οδηγού·
- 21) «ωφέλιμη μάζα»: η διαφορά μεταξύ της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος και της μάζας σε τάξη πορείας, προσαυξημένη με τη μάζα των επιβατών και τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού·
- 22) «μήκος»: η διάσταση που ορίζεται στα σημεία 6.1.1, 6.1.2 και 6.1.3 του προτύπου ISO 612:1978· ο ορισμός αυτός ισχύει επίσης για τα αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από δύο ή περισσότερα τμήματα·
- 23) «πλάτος»: η διάσταση που ορίζεται στο σημείο 6.2 του προτύπου ISO 612:1978·
- 24) «ύψος»: η διάσταση που ορίζεται στο σημείο 6.3 του προτύπου ISO 612:1978·
- 25) «μεταξόνιο»: το ακόλουθο:
- α) η διάσταση που αναφέρεται στο σημείο 6.4.1 του προτύπου ISO 612:1978·
- β) για τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα με έναν άξονα, η οριζόντια απόσταση μεταξύ του κατακόρυφου άξονα της ζεύξης και του κέντρου του άξονα·
- γ) για τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα με περισσότερους από έναν άξονες, η οριζόντια απόσταση μεταξύ του κατακόρυφου άξονα ζεύξης και του κέντρου του πρώτου άξονα·
- 26) «απόσταση μεταξύ αξόνων»: η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών αξόνων που αναφέρονται στο σημείο 6.4 του προτύπου ISO 612:1978 στην περίπτωση οχημάτων με περισσότερους από δύο άξονες· όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με δύο άξονες μόνο ή στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, ρυμουλκούμενου με ράβδο έλξης ή με άκαμπτη ράβδο έλξης, η απόσταση μεταξύ αξόνων που αναφέρεται στο σημείο 6.4.2 του προτύπου ISO 612:1978 έχει την έννοια «μεταξόνιο» όπως ορίζεται στο σημείο 25·
- 27) «μετατρόχιο»: η απόσταση που αναφέρεται στο σημείο 6.5 του προτύπου ISO 612:1978·
- 28) «πρόβολος εδράνου ζεύξης»: η απόσταση που αναφέρεται στο σημείο 6.19.2 του προτύπου ISO 612:1978, λαμβανομένης υπόψη της σημείωσης που αναφέρεται στο σημείο 6.19 του ίδιου προτύπου·
- 29) «ακτίνα πρόσθιας προεξοχής ημιρυμουλκούμενου»: η οριζόντια απόσταση του άξονα του πείρου ζεύξης προς οποιοδήποτε σημείο του εμπρόσθιου τμήματος του ημιρυμουλκούμενου·
- 30) «πρόσθια προεξοχή»: η οριζόντια απόσταση μεταξύ του κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται από τον πρώτο άξονα, ή τον άξονα του πείρου ζεύξης στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, και του απώτατου εμπρόσθιου σημείου του οχήματος·
- 31) «οπίσθια προεξοχή»: η οριζόντια απόσταση από το κατακόρυφο επίπεδο που διέρχεται από το τελευταίο όπισθεν άξονα και το απώτατο όπισθεν σημείο του οχήματος· όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με μη αφαιρέσιμη ζεύξη, η οπίσθια προεξοχή του οχήματος είναι το σημείο ζεύξης·
- 32) «μήκος της επιφάνειας φόρτωσης»: η απόσταση μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου εσωτερικού σημείου και του απώτατου όπισθεν εσωτερικού σημείου του χώρου φορτίου, μετρούμενη οριζόντιως κατά το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος·
- 33) «οπίσθια εκφυγή»: η απόσταση μεταξύ του πραγματικού ακραίου σημείου που φθάνει το όπισθεν άκρο του οχήματος όταν εκτελεί τους ελιγμούς υπό τις συνθήκες που προδιαγράφονται στο τμήμα 7 του μέρους Β ή στο τμήμα 6 του μέρους Γ του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·
- 34) «σύστημα ανύψωσης άξονα»: μηχανισμός ενσωματωμένος σε όχημα για την αύξηση της απόστασης άξονα από το έδαφος ή το χαμήλωμα του άξονα πλησιέστερα προς το έδαφος·
- 35) «ανυψούμενος ή ανασυρόμενος άξονας»: άξονας ο οποίος είναι δυνατόν να ανυψωθεί από την κανονική θέση του και να χαμηλωθεί εκ νέου μέσω συστήματος ανύψωσης άξονα·
- 36) «φορτιζόμενος άξονας»: άξονας του οποίου το φορτίο είναι δυνατόν να αυξομειώνεται χωρίς ο άξονας να ανυψώνεται με τη χρήση συστήματος ανύψωσης άξονα·
- 37) «πνευματική ανάρτηση»: σύστημα ανάρτησης στο οποίο το 75 % τουλάχιστον της επαναφοράς του ελατηρίου της ανάρτησης επιτελεί πνευματικό ελατήριο·
- 38) «κλάση λεωφορείου ή πούλμαν»: σύνολο οχημάτων, όπως ορίζονται στα σημεία 2.1.1 και 2.1.2 του κανονισμού αριθ. 107 ΟΕΕ/ΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων της κατηγορίας M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub> όσον αφορά τη γενική κατασκευή τους (1)·

(1) ΕΕ L 255 της 29.9.2010, σ. 1.

- 39) «αρθρωτό όχημα»: όχημα κατηγορίας M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub> που ορίζεται στο σημείο 2.1.3 του κανονισμού αριθ. 107 ΟΕΕ/ΗΕ·
- 40) «αδιαίρετο φορτίο»: φορτίο το οποίο, προκειμένου να μεταφερθεί οδικώς, δεν είναι δυνατόν να διαφερθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία χωρίς υπερβολική δαπάνη ή κίνδυνο ζημίας και το οποίο, λόγω της μάζας ή των διαστάσεών του, δεν είναι δυνατόν να μεταφερθεί από όχημα του οποίου οι μάζες και διαστάσεις συμμορφώνονται με τις μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες και διαστάσεις που ισχύουν σε κράτος μέλος.

### Άρθρο 3

#### Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Ο κατασκευαστής προσδιορίζει, για κάθε έκδοση τύπου οχήματος, ανεξάρτητα από την κατάσταση ολοκλήρωσης του οχήματος, τις ακόλουθες μάζες:
- α) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού·
- γ) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης·
- δ) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στους άξονες ή τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα σε ομάδα αξόνων·
- ε) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο (στα σημεία) ζεύξης, με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά της ζεύξης που είναι τοποθετημένα ή είναι δυνατόν να τοποθετηθούν στο όχημα, ανάλογα με την περίπτωση.

2. Κατά τον προσδιορισμό των μαζών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο κατασκευαστής λαμβάνει υπόψη τις βέλτιστες πρακτικές της ορθής τεχνικής πρακτικής και τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές γνώσεις για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων μηχανικής βλάβης, ιδίως εκείνων που οφείλονται στην κόπωση των υλικών, και για την αποφυγή της φθοράς των οδικών υποδομών.

3. Κατά τον προσδιορισμό των μαζών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο κατασκευαστής λαμβάνει υπόψη τη μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα του οχήματος.

Εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο από τον κατασκευαστή με σύστημα περιορισμού της ταχύτητας, η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι η πραγματική ταχύτητα που επιτρέπει το σύστημα περιορισμού της ταχύτητας.

4. Κατά τον προσδιορισμό των μαζών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο κατασκευαστής δεν επιβάλλει περιορισμούς σχετικά με τη χρήση του οχήματος πλην εκείνων που αφορούν την ικανότητα των ελαστικών επισώτρων, η οποία μπορεί να προσαρμόζεται

στην εκ κατασκευής ταχύτητα όπως προβλέπεται στον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση πνευματικών ελαστικών επισώτρων για επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους <sup>(1)</sup> και στο τμήμα 5 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 458/2011 της Επιτροπής <sup>(2)</sup>.

5. Προκειμένου για ημιτελή οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που συνίστανται σε πλαίσιο με θάλαμο οδηγού, για τα οποία απαιτείται περαιτέρω στάδιο ολοκλήρωσης, ο κατασκευαστής παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες στους κατασκευαστές του επόμενου σταδίου, ώστε να εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, ο κατασκευαστής προσδιορίζει τη θέση του κέντρου βάρους της μάζας που αντιστοιχεί στο άθροισμα του φορτίου.

6. Τα ημιτελή οχήματα κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> στα οποία δεν έχει τοποθετηθεί αμάξωμα σχεδιάζονται κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό στους κατασκευαστές του επόμενου σταδίου να πληρούν τις απαιτήσεις των τμημάτων 7 και 8 του μέρους Β και των τμημάτων 6 και 7 του μέρους Γ του παραρτήματος I.

### Άρθρο 4

#### Διατάξεις για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος όσον αφορά τη μάζα και τις διαστάσεις του

1. Ο κατασκευαστής ή ο εκπρόσωπός του υποβάλλει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή αίτηση για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος όσον αφορά τη μάζα και τις διαστάσεις του.

2. Η αίτηση συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του εγγράφου πληροφοριών που καθορίζεται στο μέρος Α του παραρτήματος V.

3. Για τους σκοπούς των υπολογισμών κατανομής της μάζας, ο κατασκευαστής παρέχει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή, για κάθε τεχνική διάρθρωση του ίδιου τύπου οχήματος σύμφωνα με το σύνολο τιμών στα σχετικά σημεία του παραρτήματος V, τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον προσδιορισμό των ακόλουθων μαζών:

- α) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος·
- β) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στον άξονα ή σε ομάδα αξόνων·
- γ) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης·
- δ) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο (στα σημεία) ζεύξης·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 183 της 11.7.2008, σ. 41.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 124 της 13.5.2011, σ. 11.

ε) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού.

Οι πληροφορίες παρέχονται σε πίνακες ή οποιαδήποτε άλλη κατάλληλη μορφή, σε συμφωνία με την αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή.

4. Όταν ο προαιρετικός εξοπλισμός επηρεάζει σημαντικά τη μάζα και τις διαστάσεις του οχήματος, ο κατασκευαστής γνωστοποιεί στην τεχνική υπηρεσία τον τόπο, τη μάζα και τη γεωμετρική θέση του κέντρου βάρους όσον αφορά τους άξονες του προαιρετικού εξοπλισμού που είναι δυνατόν να τοποθετηθεί στο όχημα.

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, όταν ο προαιρετικός εξοπλισμός αποτελείται από διάφορα μέρη που βρίσκονται σε διάφορους χώρους εντός του οχήματος, ο κατασκευαστής έχει τη δυνατότητα να γνωστοποιήσει στην τεχνική υπηρεσία την κατανομή της μάζας του προαιρετικού εξοπλισμού στους άξονες.

6. Όσον αφορά τις ομάδες αξόνων, ο κατασκευαστής αναφέρει την κατανομή του φορτίου στους άξονες της ομάδας αξόνων.

Εφόσον απαιτείται, ο κατασκευαστής δηλώνει τους μαθηματικούς τύπους για την κατανομή ή υποβάλλει τις σχετικές γραφικές παραστάσεις κατανομής.

7. Εάν κρίνεται απαραίτητο από την αρμόδια για την έγκριση αρχή ή από την τεχνική υπηρεσία, ο κατασκευαστής θέτει στη διάθεσή τους αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου για τον οποίο ζητείται η έγκριση με σκοπό την επιθεώρηση.

8. Ο κατασκευαστής του οχήματος έχει τη δυνατότητα να υποβάλει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή αίτηση για την αναγνώριση της ισοδυναμίας ανάρτησης με πνευματική ανάρτηση.

Η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή αναγνωρίζει την ισοδυναμία ανάρτησης με πνευματική ανάρτηση εάν πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος III.

Αφού η τεχνική υπηρεσία αναγνωρίσει την ισοδυναμία, εκδίδει έκθεση δοκιμής. Η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή επισυνάπτει στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου έκθεση δοκιμής και τεχνική περιγραφή της ανάρτησης.

9. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I έως IV του παρόντος κανονισμού, η αρμόδια για την έγκριση αρχή χορηγεί έγκριση τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να αποδίδουν τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.

10. Για τους σκοπούς της παραγράφου 9, η αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει το πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου, το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο μέρος Β του παραρτήματος V.

11. Οι αποδεκτές αποκλίσεις που αναφέρονται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος I ισχύουν για τους σκοπούς του άρθρου 12 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

#### Άρθρο 5

#### Μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες για την ταξινόμηση / την κυκλοφορία

1. Για τους σκοπούς της ταξινόμησης και της θέσης σε κυκλοφορία οχημάτων με έγκριση τύπου δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι εθνικές αρχές προσδιορίζουν, για κάθε παραλλαγή και έκδοση στο πλαίσιο του τύπου οχήματος, όλες τις ακόλουθες μάζες που επιτρέπονται για τις εθνικές ή τις διεθνείς μεταφορές δυνάμει της οδηγίας 96/53/ΕΚ:

α) τη μέγιστη αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος για την ταξινόμηση / την κυκλοφορία·

β) τη μέγιστη αποδεκτή μάζα στον άξονα (στους άξονες) για την ταξινόμηση / την κυκλοφορία·

γ) τη μέγιστη αποδεκτή μάζα σε ομάδα αξόνων για την ταξινόμηση / την κυκλοφορία·

δ) τη μέγιστη αποδεκτή μάζα έλξης για την ταξινόμηση / την κυκλοφορία·

ε) τη μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού για την ταξινόμηση/την κυκλοφορία.

Οι εθνικές αρχές καθορίζουν τη διαδικασία για τον προσδιορισμό των μέγιστων αποδεκτών μαζών για την ταξινόμηση/την κυκλοφορία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Οι εθνικές αρχές ορίζουν την αρμόδια αρχή στην οποία ανατίθεται ο προσδιορισμός των εν λόγω μαζών και εξειδικεύουν τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στην εν λόγω αρμόδια αρχή.

2. Οι μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες που προσδιορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν τις μέγιστες μάζες που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

3. Η αρμόδια αρχή ζητεί τη γνώμη του κατασκευαστή όσον αφορά την κατανομή της μάζας στους άξονες ή στην ομάδα αξόνων, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή λειτουργία των συστημάτων του οχήματος, ιδίως του συστήματος πέδησης και του συστήματος διεύθυνσης.

4. Κατά τον καθορισμό των μέγιστων αποδεκτών μαζών για την ταξινόμηση/την κυκλοφορία, οι εθνικές αρχές εξασφαλίζουν ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις των σχετικών κανονιστικών πράξεων που απαριθμούνται στο παράρτημα IV και στο παράρτημα XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

5. Όταν οι εθνικές αρχές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι δεν πληρούνται πλέον οι απαιτήσεις μιας από τις κανονιστικές πράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα IV και στο παράρτημα XI της οδηγίας 2007/46/EK, πλην του παρόντος κανονισμού, απαιτούν τη διενέργεια νέων δοκιμών για τη χορήγηση νέας έγκρισης τύπου και την επέκταση της έγκρισης τύπου, ανάλογα με την περίπτωση, από την αρμόδια για τις εγκρίσεις τύπου αρχή που χορήγησε την αρχική έγκριση τύπου δυνάμει της εν λόγω κανονιστικής πράξης.

#### Άρθρο 6

##### Παρεκκλίσεις

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/53/EK, έγκριση EK τύπου είναι δυνατόν να χορηγηθεί για οχήματα των οποίων οι διαστάσεις υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων. Στην περίπτωση αυτή, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου και στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης δηλώνεται σαφώς ότι το όχημα προορίζεται αποκλειστικώς για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν εγκρίσεις δυνάμει των άρθρων 23 και 24 της οδηγίας 2007/46/EK για οχήματα που υπερβαίνουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1 των μερών Β, Γ και Δ του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.

Οι εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2007/46/EK υπόκεινται στα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο τμήμα 3 του μέρους Α του παραρτήματος XII της εν λόγω οδηγίας.

#### Άρθρο 7

##### Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και εξακολουθούν να χορηγούν επέκταση εγκρίσεων σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 92/21/ΕΟΚ και της οδηγίας 97/27/EK.

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

Βρυξέλλες, 12 Δεκεμβρίου 2012.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι εγκρίσεις EK τύπου που χορηγούνται δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 97/27/EK παύουν να ισχύουν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη επιτρέπεται να ταξινομήν και να επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων τέλους σειράς των οποίων η έγκριση EK τύπου δεν ισχύει πλέον, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, σύμφωνα με το άρθρο 27 της οδηγίας 2007/46/EK.

3. Από τις 10 Ιανουαρίου 2014 οι κατασκευαστές χορηγούν πιστοποιητικά συμμόρφωσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Έως τις 9 Ιανουαρίου 2014 αναφέρουν την πραγματική μάζα του οχήματος στην καταχώριση 52 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, εκτός εάν η πραγματική μάζα του οχήματος αναφέρεται σε άλλη καταχώριση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

#### Άρθρο 8

##### Τροποποιήσεις της οδηγίας 2007/46/EK

Τα παραρτήματα I, III, IX και XVI της οδηγίας 2007/46/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

Το παράρτημα XII της οδηγίας 2007/46/EK αντικαθίσταται από το παράρτημα VII του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 9

##### Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται στους νέους τύπους οχημάτων για τα οποία η έγκριση τύπου χορηγείται από την 1η Νοεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

- Παράρτημα I ΜΕΡΟΣ Α: Τεχνικές απαιτήσεις για οχήματα κατηγοριών  $M_1$  και  $N_1$ .  
ΜΕΡΟΣ Β: Τεχνικές απαιτήσεις για οχήματα κατηγοριών  $M_2$  και  $M_3$ .  
ΜΕΡΟΣ Γ: Τεχνικές απαιτήσεις για οχήματα κατηγοριών  $N_2$  και  $N_3$ .  
ΜΕΡΟΣ Δ: Τεχνικές απαιτήσεις για οχήματα κατηγορίας Ο.
- Προσάρτημα 1 Κατάλογος των διατάξεων και του εξοπλισμού που δεν χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των εξωτερικών διαστάσεων.
- Προσάρτημα 2 Αποδεκτές αποκλίσεις για την έγκριση τύπου και τη συμμόρφωση της παραγωγής.
- Προσάρτημα 3 Σχήματα σχετικά με τις απαιτήσεις για την ικανότητα ελιγμών.
- Παράρτημα II Αναρριχητικότητα οχημάτων παντός εδάφους.
- Παράρτημα III Συνθήκες ισοδυναμίας ανάρτησης με πνευματική ανάρτηση.
- Παράρτημα IV Τεχνικές απαιτήσεις για την εγκατάσταση ανυψούμενων ή φορτιζόμενων αξόνων σε οχήματα.
- Παράρτημα V ΜΕΡΟΣ Α: Δελτίο πληροφοριών.  
ΜΕΡΟΣ Β: Πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου.
- Παράρτημα VI Τροποποιήσεις των παραρτημάτων I, III, IX, και XVI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
- Παράρτημα VII Παράρτημα XII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
-



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

## ΜΕΡΟΣ Α

Οχήματα κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub>

1. **Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις**
  - 1.1. Οι διαστάσεις δεν υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές:
    - 1.1.1. Μήκος: 12,00 m
    - 1.1.2. Πλάτος:
      - α) M<sub>1</sub>: 2,55 m·
      - β) N<sub>1</sub>: 2,55 m·
    - γ) N<sub>1</sub>: 2,60 m για οχήματα με αμάξωμα με μονωμένα τοιχώματα πάχους 45 mm τουλάχιστον, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο προσάρτημα 2 του μέρους Γ του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK·
  - 1.1.3. Ύψος: 4,00 m
  - 1.2. Για τους σκοπούς της μέτρησης του μήκους, του πλάτους και του ύψους, το όχημα έχει τη μάζα του σε τάξη πορείας, τοποθετημένο σε οριζόντια και επίπεδη επιφάνεια με ελαστικά (επίσωτρα) φουσκωμένα στην πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.
  - 1.3. Μόνο οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.
2. **Κατανομή της μάζας**
  - 2.1. Το άθροισμα της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας στους άξονες δεν είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος.
  - 2.2. Η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος δεν είναι μικρότερη από τη μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα των επιβατών, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν τη μάζα της ζεύξης, εάν δεν περιλαμβάνονται στη μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας.
  - 2.3. Όταν το όχημα είναι φορτωμένο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, η μάζα στον άξονα δεν υπερβαίνει τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του άξονα αυτού.
  - 2.4. Όταν το όχημα είναι φορτωμένο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, η μάζα στον εμπρόσθιο άξονα δεν είναι σε καμία περίπτωση μικρότερη από το 30 % της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του έμφορτου οχήματος.
    - 2.4.1. Όταν το όχημα είναι φορτωμένο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης, η μάζα στον εμπρόσθιο άξονα δεν είναι σε καμία περίπτωση μικρότερη από το 20 % της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του έμφορτου οχήματος.
  - 2.5. Όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με αφαιρούμενα καθίσματα, η διαδικασία επαλήθευσης περιορίζεται στην κατάσταση με τον μέγιστο αριθμό θέσεων καθιμένων.
  - 2.6. Για τους σκοπούς της επαλήθευσης τήρησης των απαιτήσεων που καθορίζονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4:
    - α) τα καθίσματα είναι ρυθμισμένα όπως προδιαγράφεται στο σημείο 2.6.1·
    - β) οι μάζες των επιβατών, η ωφέλιμη μάζα και η μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού κατανέμονται όπως ορίζεται στα σημεία 2.6.2. έως 2.6.4.2.3.

- 2.6.1. Ρύθμιση καθίσματος
- 2.6.1.1. Τα καθίσματα εφόσον είναι ρυθμιζόμενα, μετατοπίζονται στην απόστατη όπισθεν θέση τους.
- 2.6.1.2. Όπου υπάρχουν άλλες δυνατότητες ρύθμισης του καθίσματος (κατακόρυφης, σε κλίση, ερεισίνωτου κ.λπ.), οι θέσεις ρύθμισης είναι οι προδιαγραφόμενες από τον κατασκευαστή του οχήματος.
- 2.6.1.3. Για καθίσματα με ανάρτηση, το κάθισμα σταθεροποιείται στη θέση που προδιαγράφει ο κατασκευαστής.
- 2.6.2. Κατανομή της μάζας των επιβατών
- 2.6.2.1. Η μάζα που αντιστοιχεί σε κάθε επιβάτη είναι 75 kg.
- 2.6.2.2. Η μάζα κάθε επιβάτη τοποθετείται στο σημείο αναφοράς καθημένου (δηλαδή στο «σημείο R» του καθίσματος).
- 2.6.2.3. Στην περίπτωση οχήματος ειδικής χρήσης, εφαρμόζεται η απαίτηση του σημείου 2.6.2.2, τηρουμένων των αναλογιών (για παράδειγμα, μάζας τραυματία ξαπλωμένου στο φορείο στην περίπτωση ασθενοφόρου οχήματος).
- 2.6.3. Κατανομή της μάζας του προαιρετικού εξοπλισμού
- 2.6.3.1. Η μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού κατανέμεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.
- 2.6.4. Κατανομή της ωφέλιμης μάζας
- 2.6.4.1. Οχήματα κατηγορίας M<sub>1</sub>
- 2.6.4.1.1. Η ωφέλιμη μάζα των οχημάτων κατηγορίας M<sub>1</sub> κατανέμεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και σε συναινεση με την τεχνική υπηρεσία.
- 2.6.4.1.2. Η ωφέλιμη μάζα (PM) των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων πληροί την ακόλουθη απαίτηση:
- $$PM \text{ σε kg} \geq 10 (n + L)$$
- Όπου
- «n» ο μέγιστος αριθμός επιβατών συν τον οδηγό και
- «L» το συνολικό μήκος του οχήματος, σε μέτρα.
- 2.6.4.2. Οχήματα κατηγορίας N<sub>1</sub>
- 2.6.4.2.1. Η ωφέλιμη μάζα των οχημάτων με αμάξωμα κατανέμεται ομοιόμορφα στην πλατφόρμα μεταφοράς φορτίου.
- 2.6.4.2.2. Όσον αφορά οχήματα χωρίς αμάξωμα (π.χ. πλαίσια με θάλαμο οδηγού), ο κατασκευαστής δηλώνει τις ακραίες επιτρεπόμενες θέσεις του κέντρου βάρους της ωφέλιμης μάζας επαυξημένης με τη μάζα του εξοπλισμού που προορίζεται για την απόθεση των εμπορευμάτων (π.χ. το αμάξωμα, δεξαμενή κ.λπ.) (λόγου χάρι: από 0,50 m έως 1,30 m εμπρός από τον πρώτο όπισθεν άξονα).
- 2.6.4.2.3. Όσον αφορά τα οχήματα στα οποία προορίζονται να τοποθετηθούν έδρανα ζεύξης, ο κατασκευαστής δηλώνει το ελάχιστο και το μέγιστο φορτίο του εδράνου ζεύξης.
- 2.7. Πρόσθετες απαιτήσεις για όχημα ικανό να έλκει ρυμουλκούμενο
- 2.7.1. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4 ισχύουν λαμβανομένης υπόψη της μάζας της διάταξης ζεύξης και της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας στο σημείο ζεύξης.
- 2.7.2. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων του σημείου 2.4, επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας στον (στους) όπισθεν άξονα (άξονες) έως 15 %.
- 2.7.2.1. Όταν η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στον (στους) όπισθεν άξονα (άξονες) δεν υπερβαίνει το 15 %, ισχύουν οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο 5.2 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 458/2011 της Επιτροπής<sup>(1)</sup>.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 124 της 13.5.2011, σ. 11.

- 2.7.2.2. Στα κράτη μέλη όπου η νομοθεσία για την οδική κυκλοφορία το επιτρέπει, ο κατασκευαστής μπορεί να δηλώνει σε κατάλληλο συνοδευτικό έγγραφο, όπως το εγχειρίδιο του χρήστη ή το βιβλίο συντήρησης, ότι είναι αποδεκτή υπέρβαση της μέγιστης τεχνικής αποδεκτής μάζας έμφορτου κατά 10 % ή κατά 100 kg, όποια τιμή είναι μικρότερη.

Η απόκλιση αυτή ισχύει μόνο για την έλξη ρυμουλκούμενου στις συνθήκες που προδιαγράφονται στο σημείο 2.7.2.1, υπό τον όρο ότι η ταχύτητα λειτουργίας ανέρχεται έως 100 km/h.

### 3. Μάζα έλξης και μάζα στη ζεύξη

- 3.1. Όσον αφορά τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης, ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις:

- 3.1.1. το ρυμουλκούμενο είναι εξοπλισμένο με σύστημα πέδησης πορείας

- 3.1.1.1. η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης του οχήματος είναι η μικρότερη από τις ακόλουθες τιμές:

α) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος και την αντοχή της ζεύξης·

β) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του έλκοντος οχήματος·

γ) το 1,5-πλάσιο της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας φορτίου του έλκοντος οχήματος, στην περίπτωση οχήματος παντός εδάφους, που ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK.

- 3.1.1.2. Ωστόσο, η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg.

- 3.1.2. Ρυμουλκούμενο χωρίς σύστημα πέδησης πορείας

- 3.1.2.1. η μέγιστη αποδεκτή μάζα έλξης είναι η μικρότερη από τις ακόλουθες τιμές:

α) τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης με βάση τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος και την αντοχή της ζεύξης·

β) το ήμισυ της μάζας του έλκοντος οχήματος σε τάξη πορείας.

- 3.1.2.2. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τα 750 kg.

- 3.2. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης δεν είναι μικρότερη από 4 % της μέγιστης αποδεκτής μάζας έλξης και πάντως όχι μικρότερη από 25 kg.

- 3.3. Ο κατασκευαστής προσδιορίζει στις οδηγίες χρήσης τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης, τα σημεία στερέωσης του συστήματος ζεύξης στο έλκον όχημα και τη μέγιστη αποδεκτή οπίσθια προέξοχή του σημείου ζεύξης.

- 3.4. Η τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα έλξης δεν ορίζεται με βάση τον αριθμό των επιβατών.

### 4. Μάζα συνδυασμού οχημάτων

Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού δεν υπερβαίνει το άθροισμα της τεχνικώς αποδεκτής μέγιστης μάζας έμφορτου οχήματος και της μέγιστης τεχνικώς επιτρεπόμενης μάζας έλξης.

$$MC \leq M + TM$$

### 5. Ικανότητα εκκίνησης σε ανωφέρεια

- 5.1. Το έλκον όχημα είναι ικανό να εκκινήσει τον συνδυασμό οχημάτων πέντε φορές εντός 5 λεπτών της ώρας, σε ανωφέρεια με κλίση τουλάχιστον 12 %.

- 5.2. Για τη διενέργεια της δοκιμής που περιγράφεται στο σημείο 5.1, το έλκον όχημα και το ρυμουλκούμενο είναι φορτωμένα με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού.

## ΜΕΡΟΣ Β

**Οχήματα κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>**

1. **Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις**
  - 1.1. Οι διαστάσεις δεν υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές:
    - 1.1.1. Μήκος
      - α) Όχημα με δύο άξονες και ένα τμήμα: 13,50 m
      - β) Όχημα με τρεις ή περισσότερους άξονες και ένα τμήμα: 15,00 m
      - γ) Αρθρωτό όχημα: 18,75 m
    - 1.1.2. Πλάτος: 2,55 m
    - 1.1.3. Ύψος: 4,00 m
  - 1.2. Για τους σκοπούς της μέτρησης του μήκους, του πλάτους και του ύψους, το όχημα έχει τη μάζα του σε τάξη πορείας, είναι τοποθετημένο σε οριζόντια και επίπεδη επιφάνεια με ελαστικά (επίσωτρα) φουσκωμένα στην πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.
  - 1.3. Μόνο οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.
2. **Κατανομή της μάζας για οχήματα με αμάξωμα**
  - 2.1. Διαδικασία υπολογισμού
 

Σύμβολα

«M» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος·

«TM» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης·

«MC» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού·

«m<sub>i</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος στον μονό άξονα με δείκτη «i», όπου «i» τιμή από 1 έως τον συνολικό αριθμό αξόνων του οχήματος·

«m<sub>c</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης·

«μ<sub>j</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στην ομάδα αξόνων με δείκτη «j», όπου «j» τιμή από 1 έως τον συνολικό αριθμό αξόνων του οχήματος·

    - 2.1.1. Εκτελούνται οι κατάλληλοι υπολογισμοί ώστε να εξακριβωθεί ότι, για κάθε τεχνική διάρθρωση του ίδιου τύπου οχήματος, πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις.
    - 2.1.2. Στην περίπτωση οχημάτων με φορτιζόμενους άξονες, οι ακόλουθοι υπολογισμοί εκτελούνται με την ανάρτηση των φορτιζόμενων αξόνων ρυθμισμένη στη θέση κανονικής λειτουργίας.
  - 2.2. Γενικές απαιτήσεις
    - 2.2.1. Το άθροισμα της τεχνικώς αποδεκτής μέγιστης μάζας στον μόνο άξονα, συν το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας στις ομάδες αξόνων δεν είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος.
 
$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j].$$
    - 2.2.2. Η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, τη μάζα των επιβατών, τις μάζες «WP» και «B» που αναφέρονται στο σημείο 2.2.3, συν τη μάζα της ζεύξης εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος.

## 2.2.3. Κατανομή φορτίου

## 2.2.3.1. Σύμβολα

«P» ο αριθμός θέσεων καθήμενων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού και μέλους (μελών) του πληρώματος·

«Q» η μάζα επιβάτη, σε kg·

«Q<sub>C</sub>» η μάζα μέλους του πληρώματος, σε kg·

«S<sub>1</sub>» το εμβαδόν για όρθιους επιβάτες, σε m<sup>2</sup>·

«SP» ο αριθμός όρθιων επιβατών που δηλώνει ο κατασκευαστής·

«S<sub>sp</sub>» συμβατική τιμή εμβαδού για όρθιο επιβάτη, σε m<sup>2</sup>·

«WP» ο αριθμός των χώρων για αναπηρικά αμαξίδια πολλαπλασιαζόμενος επί 250 kg, που αντιπροσωπεύει τη μάζα αναπηρικού αμαξιδίου και του χρήστη του·

«V» ο συνολικός όγκος των χώρων αποσκευών, σε m<sup>3</sup>, που συμπεριλαμβάνει τα διαμερίσματα για βελίτσες, σχάρες και μπαγκαζιέρες για σκι·

«B» η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των αποσκευών, σε kg, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένης της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας («B») που επιτρέπεται να μεταφέρεται στις τυχόν μπαγκαζιέρες για σκι.

2.2.3.2. Οι μάζες Q και Q<sub>C</sub> των καθήμενων επιβατών τοποθετούνται στα σημεία αναφοράς καθήμενων (δηλαδή στο «σημείο R» καθίσματος)

2.2.3.3. Η μάζα που αντιστοιχεί στον αριθμό SP των όρθιων επιβατών μάζας Q κατανέμεται ομοιόμορφα σε όλη την επιφάνεια S<sub>1</sub> που διατίθεται για τους όρθιους επιβάτες.

2.2.3.4. Ανάλογα με την περίπτωση, η μάζα WP κατανέμεται ομοιόμορφα σε κάθε χώρο για αναπηρικό αμαξίδιο.

2.2.3.5. Η μάζα ίση προς B (kg) κατανέμεται ομοιόμορφα στα διαμερίσματα αποσκευών.

2.2.3.6. Μάζα ίση προς B' (kg) τοποθετείται στο κέντρο βάρους της μπαγκαζιέρας για σκι.

2.2.3.7. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης τοποθετείται στο σημείο ζεύξης της όπισθεν προεξοχής που δηλώνει ο κατασκευαστής του οχήματος.

2.2.3.8. Τιμές Q και S<sub>sp</sub>

Κλάση οχήματος	Q (kg)	S <sub>sp</sub> (m <sup>2</sup> )
Κλάση I και A	68	0,125 m <sup>2</sup>
Κλάση II	71	0,15 m <sup>2</sup>
Κλάση III και B	71	άνευ αντικειμένου

Η μάζα κάθε μέλους πληρώματος είναι 75 kg.

2.2.3.9. Ο αριθμός των όρθιων επιβατών δεν υπερβαίνει την τιμή S<sub>1</sub>/S<sub>sp</sub>, όπου S<sub>sp</sub> είναι η συμβατική τιμή εμβαδού για όρθιο επιβάτη η οποία ορίζεται στον πίνακα του σημείου 2.2.3.8.

2.2.3.10. Η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα αποσκευών δεν είναι μικρότερη από:  $B = 100 \times V$ .

## 2.2.4. Υπολογισμοί

2.2.4.1. Η τήρηση των απαιτήσεων του σημείου 2.2.2 επαληθεύεται για κάθε διαμόρφωση της εσωτερικής διάταξης.

2.2.4.2. Στις συνθήκες που προδιαγράφονται στο σημείο 2.2.3 η μάζα σε κάθε μονό άξονα και σε κάθε ομάδα αξόνων δεν υπερβαίνει τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα για τον συγκεκριμένο άξονα ή ομάδα αξόνων.

- 2.2.4.3. Στην περίπτωση οχήματος μεταβλητής χωρητικότητας καθισμάτων, με χώρο που διατίθεται για όρθιους επιβάτες ( $S_1$ ), και εξοπλισμένο για τη μεταφορά αναπηρικών αμαξιδίων, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των σημείων 2.2.2 και 2.2.4.2 επαληθεύεται για καθεμία από τις ακόλουθες συνθήκες:
- α) με κατελιμμένα όλα τα πιθανά καθίσματα, στη συνέχεια με τον εναπομένοντα χώρο για όρθιους επιβάτες (μέχρι το όριο χωρητικότητας όρθιων επιβατών που δηλώνει ο κατασκευαστής, εάν ο χώρος φθάνει για το όριο αυτό) και, εάν απομένει χώρος, με κατελιμμένους τυχόν χώρους για αναπηρικά αμαξίδια·
  - β) με κατελιμμένους όλους τους πιθανούς χώρους για όρθιους επιβάτες (μέχρι το όριο χωρητικότητας όρθιων επιβατών που δηλώνει ο κατασκευαστής), στη συνέχεια με τα εναπομένοντα καθίσματα που είναι διαθέσιμα για καθήμενους επιβάτες και, εάν απομένει χώρος, με κατελιμμένους τυχόν χώρους για αναπηρικά αμαξίδια·
  - γ) με κατελιμμένους όλους τους πιθανούς χώρους για αναπηρικά αμαξίδια, στη συνέχεια με τον εναπομένοντα χώρο για όρθιους επιβάτες (μέχρι το όριο χωρητικότητας όρθιων επιβατών που δηλώνει ο κατασκευαστής, εάν ο χώρος φθάνει για το όριο αυτό) και, ακολούθως, με κατελιμμένα τα εναπομένοντα καθίσματα που είναι διαθέσιμα για καθήμενους επιβάτες.
- 2.2.5. Όταν το όχημα φέρει το φορτίο που αναφέρεται στο σημείο 2.2.2 η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο στον (στους) εμπρόσθιο(-ους) διευθυντήριο(-ους) άξονα (-ες) δεν είναι σε καμία περίπτωση μικρότερη από το 20 % της μέγιστης τεχνικής αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος «M».
- 2.2.6. Σε περίπτωση που όχημα πρόκειται να λάβει έγκριση τύπου για περισσότερες από μία κλάσεις, ισχύουν για κάθε κλάση οι απαιτήσεις του τμήματος 2.
3. **Ικανότητα έλξης**
- 3.1. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού δεν υπερβαίνει το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας φορτίου του συνδυασμού και της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας έλξης.
- $$MC \leq M + TM$$
- 3.2. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg.
4. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης**
- 4.1. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης δεν είναι μικρότερη από 4 % της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας έλξης και πάντως όχι μικρότερη από 25 kg.
- 4.2. Ο κατασκευαστής προσδιορίζει στο εγχειρίδιο του χρήστη τους όρους για τη στερέωση της ζεύξης στο όχημα.
- 4.2.1. Κατά περίπτωση, στους όρους που αναφέρονται στο σημείο 4.2 συμπεριλαμβάνονται η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης του έλκοντος οχήματος, η μέγιστη αποδεκτή μάζα της διάταξης ζεύξης, τα σημεία στερέωσης της ζεύξης και η μέγιστη αποδεκτή οπίσθια προεξοχή της ζεύξης.
5. **Ικανότητα εκκίνησης σε ανωφέρεια**
- 5.1. Όχημα σχεδιασμένο να έλκει ρυμουλκούμενο είναι ικανό να εκκινεί τον συνδυασμό οχημάτων πέντε φορές εντός 5 λεπτών της ώρας, σε ανωφέρεια με κλίση τουλάχιστον 12 %.
- 5.2. Για τη διενέργεια της δοκιμής που περιγράφεται στο σημείο 5.1, το έλκον όχημα και το ρυμουλκούμενο είναι φορτωμένα με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του έμφορτου συνδυασμού οχημάτων.
6. **Ισχύς του κινητήρα**
- 6.1. Ο κινητήρας παρέχει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 5 kW ανά τόνο της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του φορτίου του συνδυασμού ή της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας έμφορτου μεμονωμένου οχήματος όταν το όχημα δεν είναι σχεδιασμένο για να έλκει ρυμουλκούμενο.
- 6.2. Η ισχύς του κινητήρα μετρείται σύμφωνα με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ<sup>(1)</sup> ή τον κανονισμό αριθ. 85 ΟΕΕ/ΗΕ<sup>(2)</sup>.

(1) ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46.

(2) ΕΕ L 326 της 24.11.2006, σ. 55.

7. **Ικανότητα ελιγμών**
- 7.1. Το όχημα είναι ικανό να εκτελεί ελιγμό πλήρους κύκλου 360°, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος, χωρίς κανένα από τα εξώτατα σημεία του να εξέλχει του εξωτερικού κύκλου ή να εισέρχεται στον εσωτερικό κύκλο.
- 7.1.1. Η δοκιμή διενεργείται στο όχημα χωρίς φορτίο (δηλαδή με τη μάζα του σε τάξη πορείας), καθώς και στο όχημα φορτωμένο με την οικεία μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος.
- 7.1.2. Για τους σκοπούς του σημείου 7.1 δεν λαμβάνονται υπόψη τα μέρη τα οποία επιτρέπεται να εξέλχουν πέραν του πλάτους του οχήματος και αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.
- 7.2. Για οχήματα με φορτιζόμενο(-ους) άξονα(-ες), η απαίτηση του σημείου 7.1 ισχύει επίσης όταν είναι ενεργοποιημένος αυτός(-οι) ο άξονας(-ες).
- 7.3. Η τήρηση των απαιτήσεων του σημείου 7.1 επαληθεύεται ως ακολούθως:
- 7.3.1. Το όχημα εκτελεί ελιγμό εντός κυκλικού δακτύλιου που ορίζεται από δύο ομόκεντρους κύκλους, ο εξωτερικός με ακτίνα 12,50 m και ο εσωτερικός με ακτίνα 5,30 m.
- 7.3.2. Το εμπρόσθιο εξώτερο σημείο του μηχανοκίνητου οχήματος οδηγείται κατά μήκος της περιφέρειας του εξωτερικού κύκλου (βλέπε σχήμα 1 του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος).
8. **Οπίσθια εκφυγή**
- 8.1. Όχημα ενός τμήματος
- 8.1.1. Το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τη μέθοδο εισόδου σε δακτύλιο που περιγράφεται στο σημείο 8.1.2.
- 8.1.2. Μέθοδος εισόδου στον δακτύλιο
- Με το όχημα ακίνητο, χαράσσεται στο έδαφος ευθεία γραμμή κατά μήκος κατακόρυφου επιπέδου εφαιπόμενου στην πλευρά του οχήματος προς την έξω μεριά του εξωτερικού κύκλου.
- Το όχημα κινείται από την ευθεία γραμμή στον δακτύλιο που περιγράφεται στο σχήμα 1, με τους εμπρόσθιους τροχούς του στρεφόμενους κατά τρόπο ώστε το εμπρόσθιο απότατο σημείο του να διαγράφει την περιφέρεια του εξωτερικού κύκλου (βλέπε σχήμα 2α του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος).
- 8.1.3. Το όχημα έχει τη μάζα σε τάξη πορείας.
- 8.1.4. Η μέγιστη πίσω εκφυγή δεν υπερβαίνει το 0,60 m.
- 8.2. Οχήματα δύο ή περισσότερων τμημάτων
- 8.2.1. Για τα οχήματα με δύο ή περισσότερα τμήματα ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, οι απαιτήσεις του σημείου 8.1.
- Σε αυτήν την περίπτωση, ευθυγραμμίζονται στο επίπεδο δύο ή περισσότερα άκαμπτα τμήματα, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2β του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος.

#### ΜΕΡΟΣ Γ

#### Οχήματα κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>

1. **Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις**
- 1.1. Οι διαστάσεις δεν υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές:
- 1.1.1. Μήκος: 12,00 m.
- 1.1.2. Πλάτος:
- α) 2,55 m για όλα τα οχήματα·
- β) 2,60 m για οχήματα με αμάξωμα με μονωμένα τοιχώματα πάχους τουλάχιστον 45 mm, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο προσάρτημα 2 του μέρους Γ του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

- 1.1.3. Ύψος: 4,00 m
- 1.2. Για τους σκοπούς της μέτρησης του μήκους, του πλάτους και του ύψους, το όχημα έχει τη μάζα του σε τάξη πορείας, τοποθετημένο σε οριζόντια και επίπεδη επιφάνεια με ελαστικά (επίσωτρα) φουσκωμένα στην πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.
- 1.3. Μόνον οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.
2. **Κατανομή της μάζας για οχήματα με αμάξωμα**
- 2.1. Διαδικασία υπολογισμού
- Σύμβολα
- «M» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος·
- «TM» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης·
- «MC» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού·
- «m<sub>i</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος στον μονό άξονα με δείκτη «i», όπου «i» τιμή από 1 έως τον συνολικό αριθμό αξόνων του οχήματος·
- «m<sub>c</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης·
- «M<sub>j</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στην ομάδα αξόνων με δείκτη «j», όπου «j» τιμή από 1 έως τον συνολικό αριθμό αξόνων του οχήματος.
- 2.1.1. Εκτελούνται οι κατάλληλοι υπολογισμοί ώστε να εξακριβωθεί ότι, για κάθε τεχνική διάρθρωση του ίδιου τύπου οχήματος, πληρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 2.2. και 2.3.
- 2.1.2. Στην περίπτωση οχημάτων με φορτιζόμενους άξονες, οι υπολογισμοί που απαιτούνται σύμφωνα με τα σημεία 2.2 και 2.3 εκτελούνται με την ανάρτηση των ικανών να φέρουν φορτίο αξόνων ρυθμισμένη στη θέση κανονικής λειτουργίας.
- 2.1.3. Στην περίπτωση οχημάτων εξοπλισμένων με ανυψούμενους άξονες, οι υπολογισμοί που απαιτούνται σύμφωνα με τα σημεία 2.2 και 2.3 εκτελούνται με τους άξονες χαμηλωμένους.
- 2.2. Γενικές απαιτήσεις
- 2.2.1. Το άθροισμα της τεχνικώς αποδεκτής μέγιστης μάζας επί των μονών αξόνων, συν το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας επί των ομάδων αξόνων δεν είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος.
- $$M \leq \Sigma [m_i + m_j]$$
- 2.2.2. Για κάθε ομάδα αξόνων με δείκτη «j», το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας επί των αξόνων της δεν είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στην ομάδα αξόνων.
- Επιπλέον, κάθε μάζα m<sub>i</sub> δεν είναι μικρότερη από το μέρος της μάζας m<sub>j</sub> στον άξονα «i», όπως προσδιορίζεται από την κατανομή της μάζας σε αυτή την ομάδα αξόνων.
- 2.3. Ειδικές απαιτήσεις
- 2.3.1. Η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν τη μάζα των επιβατών, συν τη μάζα της ζεύξης εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης δεν υπερβαίνουν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος.
- 2.3.2. Όταν το όχημα είναι φορτωμένο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα, η μάζα που κατανέμεται σε άξονα «i» δεν υπερβαίνει τη μάζα m<sub>i</sub> στον άξονα αυτό και η μάζα στην ομάδα αξόνων «j» δεν υπερβαίνει τη μάζα m<sub>j</sub>.



2.3.3. Οι απαιτήσεις του σημείου 2.3.2 τηρούνται για τις ακόλουθες φορτίσεις:

2.3.3.1. ομοιόμορφη κατανομή της ωφέλιμης μάζας:

η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν τη μάζα των επιβατών τοποθετημένη στα σημεία αναφοράς καθιμημένου, συν τη μάζα της ζεύξης (εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας), συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης, συν την ωφέλιμη μάζα κατανεμημένη ομοιόμορφα στην επιφάνεια φορτίου.

2.3.3.2. μη ομοιόμορφη κατανομή της ωφέλιμης μάζας:

η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν τη μάζα των επιβατών τοποθετημένη στα σημεία αναφοράς καθιμημένου, συν τη μάζα της ζεύξης (εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας), συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης, συν την ωφέλιμη μάζα τοποθετημένη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

Για τους σκοπούς αυτούς, ο κατασκευαστής δηλώνει τις ακρότατες επιτρεπόμενες θέσεις του κέντρου βάρους της ωφέλιμης μάζας και/ή του αμαξώματος και/ή του εξοπλισμού ή των εσωτερικών εξαρτημάτων (λόγου χάριν: από 0,50 m έως 1,30 m εμπρός από τον πρώτο οπίσθιο άξονα).

2.3.3.3. Συνδυασμός ομοιόμορφης και μη ομοιόμορφης κατανομής:

Οι απαιτήσεις των σημείων 2.3.3.1 και 2.3.3.2 πληρούνται ταυτόχρονα.

Παράδειγμα, φορτηγό με ανατρεπόμενη καρότσα (ομοιόμορφη κατανεμημένο φορτίο) εξοπλισμένο με πρόσθετο γερανό (σημειακό φορτίο).

2.3.3.4. Μάζα που μεταβιβάζεται από το έδρανο (πέταλο) ζεύξης (όχημα έλξης ημρυμουλκούμενου):

η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν τη μάζα των επιβατών τοποθετημένη στα σημεία αναφοράς καθιμημένου, συν τη μάζα της ζεύξης εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο του εδράνου (πέταλου) ζεύξης τοποθετημένη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή (μέγιστη και ελάχιστη προεξοχή του εδράνου ζεύξης).

2.3.3.5. Οι απαιτήσεις του σημείου 2.3.3.1 πληρούται όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με επίπεδη επιφάνεια φορτίου.

2.3.4. Όταν το όχημα είναι φορτωμένο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα, συν τη μάζα της ζεύξης εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης κατά τρόπο ώστε να συμπληρώνεται η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στην όπισθεν ομάδα αξόνων (μ) ή η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στον άξονα (m), η μάζα στον εμπρόσθιο κατευθυντήριο άξονα (εμπρόσθιων κατευθυντήριων αξόνων) δεν είναι μικρότερη από το 20 % της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του οχήματος.

2.3.5. Όσον αφορά τα ειδικού σκοπού οχήματα κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>, η τεχνική υπηρεσία ελέγχει την τήρηση των απαιτήσεων του τμήματος 2, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή, λαμβάνοντας υπόψη το συγκεκριμένο σχεδιασμό του οχήματος (για παράδειγμα, κινητοί γερανοί).

### 3. Ικανότητα έλξης

3.1. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου συνδυασμού οχημάτων δεν υπερβαίνει το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος και της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας έλξης.

$$MC \leq M + TM$$

### 4. Ικανότητα εκκίνησης σε ανωφέρεια και αναρριχητικότητα

4.1. Οχήματα σχεδιασμένα να έλκουν ρυμουλκούμενο και φορτωμένα με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού είναι ικανά να εκκινούν τον συνδυασμό οχημάτων πέντε φορές εντός 5 λεπτών της ώρας, σε ανωφέρεια με κλίση τουλάχιστον 12 %.

4.2. Οι δοκιμές όσον αφορά την αναρριχητικότητα οχημάτων παντός εδάφους διενεργούνται σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος II.

4.2.1. Ισχύουν επίσης οι απαιτήσεις του τμήματος 5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK.

#### 5. **Ισχύς του κινητήρα**

5.1. Τα οχήματα διαθέτουν κινητήρα που παρέχει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 5 kW ανά τόνο της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του έμφορτου συνδυασμού οχημάτων.

5.1.1. Στην περίπτωση οδικού ελκυστήρα ή οχήματος έλξης ημιρυμουλκούμενου που προορίζεται για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων, η ισχύς του κινητήρα είναι τουλάχιστον 2 kW ανά τόνο της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του έμφορτου συνδυασμού οχημάτων.

5.2. Η ισχύς του κινητήρα μετριέται σύμφωνα με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ ή τον κανονισμό αριθ. 85 ΟΕΕ/ΗΕ.

#### 6. **Ικανότητα ελιγμών**

6.1. Το όχημα είναι ικανό να εκτελεί ελιγμό πλήρους κύκλου 360°, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος, χωρίς κανένα από τα εξώτατα σημεία του να εξέχει του εξωτερικού κύκλου ή να εισέρχεται στον εσωτερικό κύκλο.

6.1.1. Η δοκιμή διενεργείται στο όχημα χωρίς φορτίο (δηλαδή με τη μάζα του σε τάξη πορείας), καθώς και στο όχημα φορτωμένο με την οικεία μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος.

6.1.2. Για τους σκοπούς του σημείου 6.1 δεν λαμβάνονται υπόψη τα μέρη τα οποία επιτρέπεται να εξέχουν πέραν του πλάτους του οχήματος και αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.

6.2. Για οχήματα με σύστημα ανύψωσης άξονα, η απαίτηση του σημείου 6.1 ισχύει επίσης όταν είναι ανυψωμένος(-οι) ο (οι) άξονας(-ες) και όταν είναι ενεργοποιημένος(-οι) ο (οι) φορτιζόμενος(-οι) άξονας(-ες).

6.3. Η τήρηση των απαιτήσεων του σημείου 6.1 επαληθεύεται ως ακολούθως

6.3.1. Το όχημα εκτελεί ελιγμό εντός κυκλικού δακτυλίου που ορίζεται από δύο ομόκεντρους κύκλους, ο εξωτερικός με ακτίνα 12,50 m και ο εσωτερικός με ακτίνα 5,30 m.

6.3.2. Το απώτατο εμπρόσθιο σημείο του μηχανοκίνητου οχήματος οδηγείται κατά μήκος της περιφέρειας του εξωτερικού κύκλου (βλέπε σχήμα 1 του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος).

#### 7. **Μέγιστη πίσω εκφυγή**

7.1. Το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τη μέθοδο σταθερής κυκλικής πορείας που περιγράφεται στο σημείο 7.1.1.

7.1.1. Μέθοδος σταθερής κυκλικής πορείας

7.1.1.2. Το όχημα είναι ακίνητο και έχει τους εμπρόσθιους διευθυντήριους τροχούς του στραμμένους κατά τρόπο ώστε όταν το όχημα κινηθεί, το εξώτερο σημείο του να διαγράφει κύκλο ακτίνας 12,50 m.

Χαράσσεται στο έδαφος ευθεία γραμμή κατά μήκος κατακόρυφου επιπέδου εφαπτόμενου στην πλευρά του οχήματος προς την έξω μεριά του εξωτερικού κύκλου.

Το όχημα κινείται προς τα εμπρός κατά τρόπο ώστε το εμπρόσθιο εξώτερο σημείο του να διαγράφει την περιφέρεια του εξωτερικού κύκλου ακτίνας 12,50 m.

7.2. Η μέγιστη πίσω εκφυγή δεν υπερβαίνει: (βλέπε σχήμα 3 του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος)

α) 0,80 m·

β) 1,00 m όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με σύστημα ανύψωσης άξονα και ο άξονας είναι ανυψωμένος·

γ) 1,00 m όταν ο ακρότατος όπισθεν άξονας είναι διευθυντήριος.

## ΜΕΡΟΣ Δ

**Οχήματα κατηγορίας Ο**

1. **Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις**
  - 1.1. Οι διαστάσεις δεν υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές:
    - 1.1.1. Μήκος
      - α) Ρυμουλκούμενο: 12,00 m συμπεριλαμβανομένης της άκαμπτης ράβδου ζεύξης.
      - β) Ημιρυμουλκούμενο: 12,00 m συν την εμπρόσθια προεξοχή.
    - 1.1.2. Πλάτος
      - α) 2,55 m για όλα τα οχήματα.
      - β) 2,60 m για οχήματα με αμάξωμα με μονωμένα τοιχώματα πάχους 45 mm τουλάχιστον, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
    - 1.1.3. Ύψος: 4,00 m.
    - 1.1.4. Ακτίνα πρόσθιας προεξοχής ημιρυμουλκούμενου: 2,04 m.
  - 1.2. Για τους σκοπούς της μέτρησης του μήκους, του πλάτους και του ύψους, το όχημα έχει τη μάζα του σε τάξη πορείας, τοποθετημένο σε οριζόντια και επίπεδη επιφάνεια με ελαστικά (επίσωτρα) φουσκωμένα στην πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.
  - 1.3. Η μέτρηση του μήκους, του ύψους και της ακτίνας εμπρόσθιας προεξοχής διενεργείται με οριζόντια την επιφάνεια φόρτωσης ή την επιφάνεια αναφοράς που αναφέρεται στο σημείο 1.2.1 δεύτερο εδάφιο του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 55 ΟΕΕ/ΗΕ.

Οι προσαρμοζόμενες ράβδοι ζεύξης είναι οριζόντιες και ευθυγραμμισμένες με τον γεωμετρικό διαμήκη άξονα του οχήματος. Οι προσαρμοζόμενες ράβδοι ζεύξης είναι στην οριζόντια θέση με το μέγιστο μήκος τους.
  - 1.4. Μόνο οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των διαστάσεων που αναφέρονται στο σημείο 1.1.
2. **Κατανομή της μάζας για οχήματα με αμάξωμα**
  - 2.1. Διαδικασία υπολογισμού  
Σύμβολα

«Μ» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος.

«m<sub>0</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο εμπρόσθιο σημείο ζεύξης.

«m<sub>i</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος στον μονό άξονα με δείκτη «i», όπου «i» τιμή από 1 έως τον συνολικό αριθμό αξόνων του οχήματος.

«m<sub>j</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο όπισθεν σημείο ζεύξης.

«M<sub>j</sub>» η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στην ομάδα αξόνων με δείκτη «j», όπου «j» τιμή από 1 έως τον συνολικό αριθμό αξόνων του οχήματος.
  - 2.1.1. Εκτελούνται οι κατάλληλοι υπολογισμοί ώστε να εξακριβωθεί ότι, για κάθε τεχνική διάρθρωση του ίδιου τύπου οχήματος, πληρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 2.2 και 2.3.
  - 2.1.2. Στην περίπτωση οχημάτων με φορτιζόμενους άξονες, οι υπολογισμοί που απαιτούνται σύμφωνα με τα σημεία 2.2 και 2.3 εκτελούνται με την ανάρτηση των ικανών να φέρουν φορτίο αξόνων ρυθμισμένη στη θέση κανονικής λειτουργίας.

2.1.3. Στην περίπτωση οχημάτων εξοπλισμένων με ανυψούμενους άξονες, οι υπολογισμοί που απαιτούνται σύμφωνα με τα σημεία 2.2 και 2.3 εκτελούνται με τους άξονες χαμηλωμένους.

2.2. Γενικές απαιτήσεις

2.2.1. Το άθροισμα της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας στο εμπρόσθιο σημείο ζεύξης, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα σε μονούς άξονες ή ομάδα αξόνων, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο όπισθεν σημείο ζεύξης δεν είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του έμφορτου οχήματος.

$$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + m_j + m_c]$$

2.2.2. Για κάθε ομάδα αξόνων με δείκτη «j», το άθροισμα των μαζών  $m_i$  επί των αξόνων της δεν είναι μικρότερο από τη μάζα  $m_j$ .

Επιπλέον, κάθε μάζα  $m_i$  δεν είναι μικρότερη από το μέρος της μάζας  $m_j$  στον άξονα «i», όπως προσδιορίζεται από την κατανομή της μάζας σε αυτή την ομάδα αξόνων.

2.3. Ειδικές απαιτήσεις

2.3.1. Η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν τη μάζα των επιβατών, συν τη μάζα της ζεύξης εάν δεν περιλαμβάνεται στη μάζα σε τάξη πορείας, συν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης δεν υπερβαίνουν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος.

2.3.2. Όταν το όχημα είναι φορτωμένο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος, η μάζα που αναλογεί στον μονό άξονα «i» δεν υπερβαίνει τη μάζα  $m_i$  αυτού του άξονα, ούτε τη μάζα  $m_j$  στην ομάδα αξόνων ή τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης  $m_0$ .

2.3.3. Οι απαιτήσεις του σημείου 2.3.2 τηρούνται για τις ακόλουθες φορτίσεις:

2.3.3.1. ομοιόμορφη κατανομή της ωφέλιμης μάζας

Η μάζα του οχήματος είναι η μάζα του σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν την ωφέλιμη μάζα κατανεμημένη ομοιόμορφα στην επιφάνεια φορτίου.

2.3.3.2. μη ομοιόμορφη κατανομή της ωφέλιμης μάζας

Η μάζα του οχήματος είναι η μάζα του σε τάξη πορείας, συν τη μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού, συν την ωφέλιμη μάζα τοποθετημένη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

Για τους σκοπούς αυτούς, ο κατασκευαστής δηλώνει τις ακρότατες επιτρεπόμενες θέσεις του κέντρου βάρους της ωφέλιμης μάζας και/ή του αμαξώματος και/ή του εξοπλισμού ή των εσωτερικών εξαρτημάτων (λόγου χάριν: από 0,50 m έως 1,30 m εμπρός από τον πρώτο οπίσθιο άξονα).

2.3.3.3. Συνδυασμός ομοιόμορφης και μη ομοιόμορφης κατανομής:

Οι απαιτήσεις των σημείων 2.3.3.1 και 2.3.3.2 πληρούνται ταυτόχρονα.

2.3.3.4. Οι απαιτήσεις του σημείου 2.3.3.1 πληρούνται πάντοτε όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με επίπεδη επιφάνεια φορτίου.

2.3.4. Ειδικές απαιτήσεις για ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα

2.3.4.1 Η ελάχιστη ωφέλιμη μάζα (PM) πληροί την ακόλουθη απαίτηση:

$$PM \text{ σε kg} \geq 10 (n + L)$$

όπου

«n» ο μέγιστος αριθμός κουκετών και

«L» το συνολικό μήκος του αμαξώματος όπως ορίζεται στο σημείο 6.1.2 του προτύπου ISO 7237:1981.

**3. Απαιτήσεις για την ικανότητα ελιγμών**

3.1. Τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε, όταν έχουν ζευχθεί σε έλκον όχημα, ο συνδυασμός να εκτελεί ελιγμό πλήρους κύκλου 360° εντός κυκλικού δακτυλίου που ορίζεται από δύο ομόκεντρους κύκλους, ο εξωτερικός με ακτίνα 12,50 m και ο εσωτερικός με ακτίνα 5,30 m, χωρίς κανένα από τα εξώτατα σημεία του οχήματος να εξέρχει του εξωτερικού κύκλου, ούτε κανένα από τα εξώτατα σημεία του ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου να εισέρχεται στον εσωτερικό κύκλο.

3.2. Ημιρυμουλκούμενο θεωρείται ότι πληροί την απαίτηση του σημείου 3.1 εάν το οικείο μεταξόνιο αναφοράς «RWB» τηρεί την ακόλουθη απαίτηση:

$$RWB \leq [(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + \frac{1}{2}W)^2]^{\frac{1}{2}}$$

όπου:

«RWB» η απόσταση του άξονα περιστροφής του πείρου ζευξης από τη γεωμετρική διάμεσο των μη διεθυντήριων αξόνων·

«W» το πλάτος του ημιρυμουλκούμενου.

3.3. Όταν ένας ή περισσότεροι μη διεθυντήριοι άξονες έχουν σύστημα ανύψωσης αξόνων, λαμβάνεται υπόψη η μεγαλύτερη τιμή του μεταξονίου αναφοράς που προκύπτει όταν ο άξονας είναι χαμηλωμένος ή ανυψωμένος.

## Προσάρτημα 1

**Κατάλογος των διατάξεων και του εξοπλισμού που δεν χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των εξωτερικών διαστάσεων**

1. Με την επιφύλαξη των πρόσθετων περιορισμών που παρατίθενται στους ακόλουθους πίνακες, οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που περιλαμβάνονται στους πίνακες I, II και III δεν απαιτείται να λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των εξωτερικών διαστάσεων όταν πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:
- α) όταν εμπρός είναι τοποθετημένες περισσότερες της μιας διατάξεις, η συνολική προεξοχή των εν λόγω διατάξεων δεν υπερβαίνει τα 250 mm·
  - β) η συνολική προεξοχή των διατάξεων και του εξοπλισμού που προστίθεται κατά μήκος του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 750 mm·
  - γ) εξαιρουμένων των κατόπτρων οδήγησης, η συνολική προεξοχή των διατάξεων και του εξοπλισμού που προστίθεται κατά πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 100 mm.
2. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 δεν ισχύουν για τις συσκευές έμμεσης όρασης.

Πίνακας I

**Μήκος οχήματος**

Αντικείμενο		Κατηγορίες οχημάτων									
		M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1.	Συσκευές έμμεσης όρασης, που ορίζονται στο σημείο 2.1 του κανονισμού αριθ. 46 ΟΕΕ/ΗΕ (1).	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Υαλοκαθαριστήρες και υαλοπλυστικές συσκευές.	x	x	x	x	x	x				
3.	Εξωτερικά αλεξήλια.	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Σύστημα μετωπικής προστασίας το οποίο έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (2).	x			x						
5.	Βαθμίδες πρόσβασης και χειρολαβές.	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Ζεύξη (όταν είναι αφαιρούμενη).	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Ζεύξη προστιθέμενη όπισθεν ρυμουλκούμενου (όταν είναι αφαιρούμενη).	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Σύστημα μεταφοράς ποδηλάτου (όταν είναι αφαιρούμενο ή πτυσσόμενο).	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Ανυψούμενες πλατφόρμες, κεκλιμένα επίπεδα και παρόμοιος εξοπλισμός (όταν δεν είναι στη θέση που χρησιμοποιούνται και δεν εξέχουν περισσότερο από 300 mm), υπό τον όρο ότι δεν αυξάνεται η ικανότητα φόρτωσης του οχήματος.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Βοηθήματα παρακολούθησης και εντοπισμού, συμπεριλαμβανομένων των ραδιοεντοπιστών.	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Ελαστικοί προσκρουστήρες και παρόμοιος εξοπλισμός.	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
12.	Διατάξεις στερέωσης και προστασίας τελωνειακών σφραγίδων.	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x







Αντικείμενο		Κατηγορίες οχημάτων									
		M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
17.	Κιγκλιδώματα ασφαλείας για οχήματα μεταφοράς οχημάτων.  Μόνο για οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά τουλάχιστον δύο άλλων οχημάτων και των οποίων τα κιγκλιδώματα ασφαλείας απέχουν από το έδαφος περισσότερο από 2,0 m όχι όμως περισσότερο από 3,70 m και εξέχουν πλευρικά περισσότερο από 50 mm από το απώτατο σημείο του οχήματος.  Το πλάτος του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 2 650 mm.	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(<sup>1</sup>) EE L 34 της 9.2.2011, σ. 2.

Πίνακας III  
Ύψος οχήματος

		M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1.	Κεραία ραδιοφώνου ή ραδιοπλοήγησης.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Ανυψωμένοι παντογράφοι ή βραχίονες τύπου τρόλεϊ.	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

## Προσάρτημα 2

## Αποδεκτές αποκλίσεις για την έγκριση τύπου και τη συμμόρφωση της παραγωγής

## 1. Διαστάσεις

- 1.1. Η μέτρηση του μήκους, του πλάτους και του ύψους εκτελείται σύμφωνα με το σημείο 1.2 των μερών Α έως Δ του παρόντος παραρτήματος.
- 1.2. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν σημειώνεται υπέρβαση των ορίων που προδιαγράφονται στο σημείο 1.1 των μερών Α έως Δ του παρόντος παραρτήματος, οι πραγματικές διαστάσεις επιτρέπεται να διαφέρουν από τις διαστάσεις που δηλώνει ο κατασκευαστής, όχι όμως περισσότερο του 3 %.

## 2. Μάζα σε τάξη πορείας και πραγματική μάζα του οχήματος

- 2.1. Η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας ελέγχεται με βάση την πραγματική μάζα, με ζύγιση του οχήματος και αφαίρεση της μάζας του προαιρετικού εξοπλισμού. Για τους σκοπούς αυτούς το όργανο ζύγισης πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 2009/23/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.
- 2.2. Η μάζα σε τάξη πορείας, που προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2.1, επιτρέπεται να αποκλίνει από την ονομαστική τιμή —που αναφέρεται στο σημείο 2.6 στοιχείο β) του παραρτήματος I ή στο μέρος I, τμήματα Α ή Β του παραρτήματος III της οδηγίας 2007/46/EK ή στη σχετική καταχώριση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης— όχι όμως περισσότερο από:
  - α) 3 % όσον αφορά την αποδεκτή κατώτερη και ανώτερη απόκλιση (= αρνητική και θετική απόκλιση από τη δηλωμένη τιμή) για τα οχήματα κατηγοριών Μ, Ν και Ο, πλην των οχημάτων ειδικού σκοπού·
  - β) 5 % όσον αφορά την αποδεκτή κατώτερη και ανώτερη απόκλιση (= αρνητική και θετική απόκλιση από τη δηλωμένη τιμή) για τα οχήματα ειδικού σκοπού·
  - γ) 5 % όσον αφορά την αποδεκτή κατώτερη και ανώτερη απόκλιση (= αρνητική και θετική απόκλιση από τη δηλωμένη τιμή) για τους σκοπούς του άρθρου 12 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/EK.

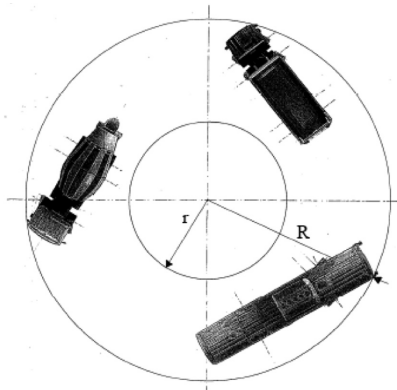
---

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 122 της 16.5.2009, σ. 6.

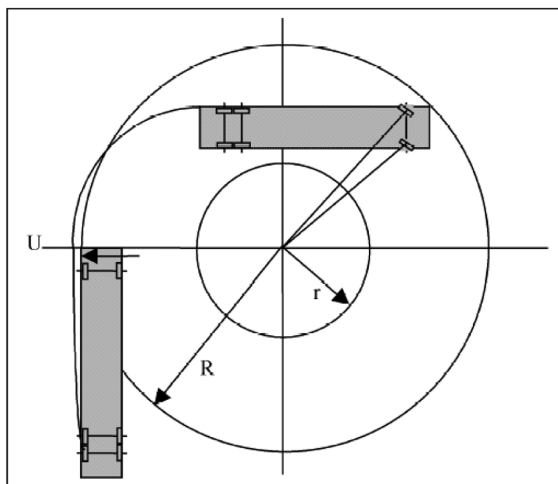
## Προσάρτημα 3

Σχήματα σχετικά με τις απαιτήσεις για την ικανότητα ελιγμών

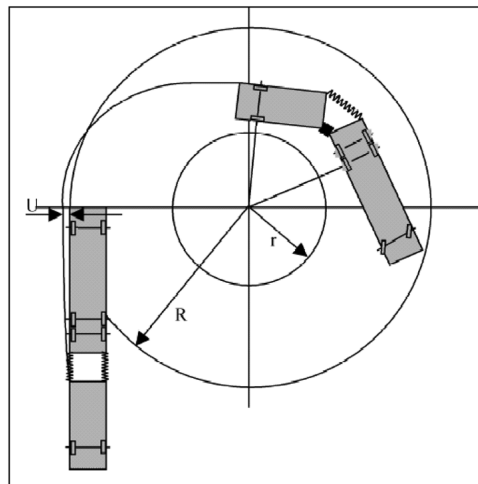
Σχήμα 1

Κύκλοι ικανότητας ελιγμών  $r = 5,3 \text{ m}$   $R = 12,5 \text{ m}$ 

Σχήμα 2

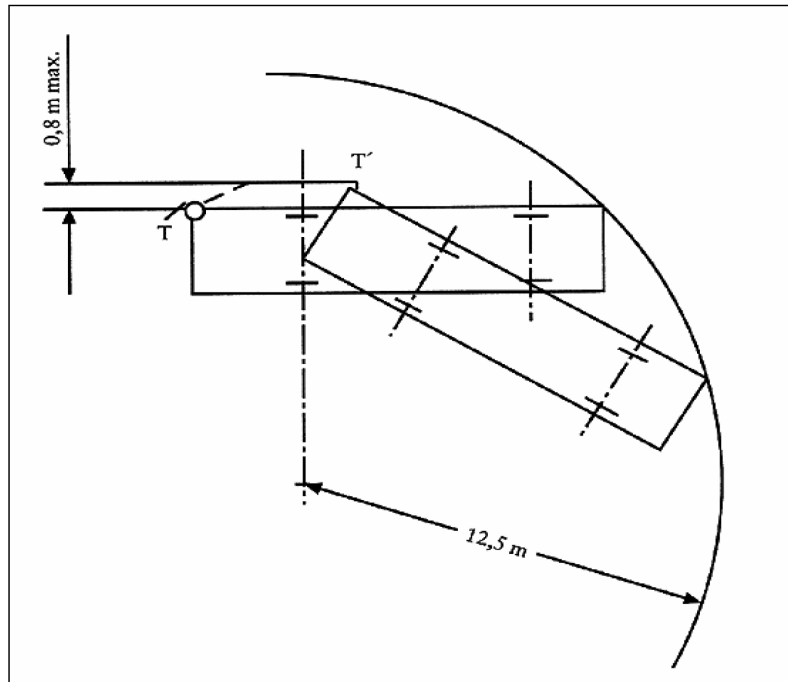
Μέθοδος εισόδου στον δακτύλιο για οχήματα κατηγοριών  $M_2$  και  $M_3$ 

Σχήμα 2α:  
οπίσθια εκφυγή (μη αρθρωτά οχήματα)  
 $R = 12,5 \text{ m}$   
 $r = 5,3 \text{ m}$   
 $U_{\max} \leq 60 \text{ cm}$



Σχήμα 2β:  
οπίσθια εκφυγή (αρθρωτά οχήματα)  
 $R = 12,5 \text{ m}$   
 $r = 5,3 \text{ m}$   
 $U_{\max} \leq 60 \text{ cm}$

Σχήμα 3

Μέθοδος σταθερής κυκλικής πορείας για οχήματα κατηγοριών  $N_2$  και  $N_3$ 

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΑΝΑΡΡΙΧΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

## 1. Γενικά

- 1.1. Στο παρόν παράρτημα καθορίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις για την επαλήθευση της αναρριχητικότητας οχήματος ώστε να κατηγοριοποιηθεί ως όχημα παντός εδάφους σύμφωνα με το σημείο 4 του μέρους Α του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK.
- 1.2. Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει εάν το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα, ή όχημα έλξης ημιρυμουλκούμενου πρέπει θεωρηθεί όχημα παντός εδάφους σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα II της απόφασης 2007/46/EK.
- 1.3. Για ημιτελή οχήματα, η εν λόγω επαλήθευση διενεργείται μόνον κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή.

## 2. Συνθήκες δοκιμής

## 2.1. Κατάσταση του οχήματος

- 2.1.1. Το όχημα ρυθμίζεται στις συνθήκες που συνιστά ο κατασκευαστής και είναι εφοδιασμένο με τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2007/46/EK.
- 2.1.2. Οι προσαρμογές των πεδών, του συμπλέκτη (ή ισοδύναμου), του κινητήρα και του κιβωτίου ταχυτήτων ρυθμίζονται σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή για τη χρήση εκτός του κανονικού οδικού δικτύου.
- 2.1.3. Τα ελαστικά είναι τα συνιστώμενα για χρήση εκτός οδικού δικτύου. Το βάθος των αυλακώσεων του πέλματος είναι τουλάχιστον το 90 % του βάθους των αυλακώσεων του πέλματος καινούργιων ελαστικών. Η πίεση των ελαστικών ρυθμίζεται στην τιμή που συνιστά ο κατασκευαστής των ελαστικών.
- 2.1.4. Το όχημα είναι φορτωμένο με την οικεία μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, η οποία κατανέμεται αναλογικά σύμφωνα με την κατανομή της μέγιστης μάζας επί των αξόνων που δηλώνει ο κατασκευαστής.

Για παράδειγμα, σε όχημα 7,5 τόνων με μέγιστη μάζα στον εμπρόσθιο άξονα 4 τόνων και μέγιστη μάζα στον οπίσθιο άξονα 6 τόνων διεξάγεται δοκιμή με μάζα 3 τόνων (40 %) στον εμπρόσθιο άξονα και 4,5 τόνων (60 %) στον οπίσθιο άξονα.

## 2.2. Συνθήκες στίβου δοκιμών

- 2.2.1. Η επιφάνεια του στίβου δοκιμών είναι στεγνή, από άσφαλτο ή σκυρόδεμα.
- 2.2.2. Η κλίση είναι συνεχής 25 %, με ανοχή + 3 % ( $\theta = 14$  μοίρες).
- 2.2.3. Σε συμφωνία με τον κατασκευαστή, η δοκιμή επιτρέπεται να εκτελεστεί σε κλίση ποσοστού μεγαλύτερου του 25 %. Στην περίπτωση αυτή, η δοκιμή διεξάγεται με μέγιστες μάζες μειωμένες σε σχέση με τις συνθήκες δοκιμής.  
Οι συνθήκες αυτές αναφέρονται στην έκθεση της δοκιμής.
- 2.2.4. Η επιφάνεια του στίβου δοκιμών πρέπει να έχει υψηλό συντελεστή πρόσφυσης.

Ο δείκτης αντιολισθηρότητας (Skid Resistance Index, «SRI») της επιφάνειας μετριέται σύμφωνα με το πρότυπο CEN/TS 13036-2:2010 Χαρακτηριστικά της επιφάνειας οδών και αεροδρομίων – Μέθοδοι δοκιμής – Μέρος 2: Αξιολόγηση της αντιολισθηρότητας της επιφάνειας οδοστρωμάτων με τη χρήση δυναμικών συστημάτων μέτρησης.

Η μέση τιμή του δείκτη αντιολισθηρότητας αναφέρεται στην έκθεση της δοκιμής.

## 3. Διαδικασία δοκιμής

- 3.1. Το όχημα τοποθετείται αρχικώς επί οριζόντιας επιφάνειας.
- 3.2. Ο τρόπος έλξης ρυθμίζεται για χρήση εκτός οδικού δικτύου. Συμπλέκονται οι σχέσεις μετάδοσης που καθιστούν δυνατή σταθερή ταχύτητα.
- 3.3. Ισχύουν τα τμήματα 4 και 5 του προσαρτήματος I του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΜΕ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΡΤΗΣΗ

1. Στο παρόν παράρτημα καθορίζονται οι τεχνικές προϋποθέσεις για την επαλήθευση της ισοδυναμίας ανάρτησης με πνευματική ανάρτηση κινητήριου άξονα (κινητήριων αξόνων) οχήματος.
2. Προκειμένου ανάρτηση να αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη με πνευματική ανάρτηση πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
  - 2.1. Κατά την ελεύθερη μεταβατική κατακόρυφη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας της αναρτημένης μάζας πάνω από κινητήριο άξονα ή ομάδα αξόνων, η συχνότητα και η απόσβεση που μετριούνται όταν η ανάρτηση φέρει το μέγιστο φορτίο της εμπίπτουν εντός των ορίων που καθορίζονται στα σημεία 2.3 έως 2.6.
  - 2.2. Κάθε άξονας φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες κραδασμών. Στην περίπτωση των ομάδων αξόνων, οι αποσβεστήρες τοποθετούνται με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των ομάδων αξόνων.
  - 2.3. Ο μέσος λόγος απόσβεσης  $D_m$  είναι μεγαλύτερος του 20 % της κρίσιμης απόσβεσης από την ανάρτηση υπό τις κανονικές της συνθήκες, με τοποθετημένους και λειτουργούντες τους υδραυλικούς αποσβεστήρες κραδασμών.
  - 2.4. Ο λόγος απόσβεσης  $D_r$  της ανάρτησης όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες κραδασμών δεν υπερβαίνει το 50 % του  $D_m$ .
  - 2.5. Η συχνότητα της αναρτημένης μάζας πάνω από κινητήριο άξονα ή ομάδα αξόνων υπό ελεύθερη μεταβατική κατακόρυφη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας δεν υπερβαίνει τα 2,0 Hz.
  - 2.6. Οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης καθορίζονται στο σημείο 3.
3. **Διαδικασία δοκιμής**
  - 3.1. Συχνότητα και απόσβεση
    - 3.1.1. Η εξίσωση για την ελεύθερη ταλάντωση της αναρτημένης μάζας είναι η ακόλουθη:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Όπου:

«M» η αναρτημένη μάζα (kg),

«Z» η κατακόρυφη μετατόπιση της αναρτημένης μάζας (m),

«C» ο συνολικός συντελεστής απόσβεσης (N.s/m) και

«K» η συνολική κατακόρυφη ακαμψία μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας (N/m).

- 3.1.2. Η εξίσωση για τη συχνότητα της ταλάντωσης («F» σε Hz) της αναρτημένης μάζας, είναι η ακόλουθη:

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

- 3.1.3. Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν  $C = C_0$

όπου:

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Ο λόγος απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι  $C/C_0$

- 3.1.4. Κατά την ελεύθερη μεταβατική κατακόρυφη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας της αναρτημένης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβεννύμενη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί με μέτρηση του χρόνου όσων κύκλων ταλάντωσης είναι δυνατόν να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί με τη μέτρηση του ύψους δύο διαδοχικών κορυφών ταλάντωσης προς την ίδια κατεύθυνση.
- 3.1.5. Εάν οι κορυφοτιμές πλάτους του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι  $A_1$  και  $A_2$ , η εξίσωση για τον λόγο απόσβεσης  $D$  είναι η ακόλουθη:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

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

## 3.2. Διαδικασία δοκιμής

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

- α) οδηγείται με χαμηλή ταχύτητα ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) υπεράνω βαθμίδας  $80 \text{ mm}$ , της οποίας η διατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μεταβατική ταλάντωση που πρέπει να αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα· ή
- β) σύρεται προς τα κάτω μέσω του πλαισίου του, μέχρις ότου το φορτίο στον κινητήριο άξονα φθάσει σε τιμή 1,5-πλάσια της τιμής της μέγιστης στατικής τιμής του. Το όχημα που συγκρατείται κάτω ελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει· ή
- γ) σύρεται προς τα πάνω μέσω του πλαισίου του, μέχρις ότου η ανηρτημένη μάζα ανυψωθεί κατά  $80 \text{ mm}$  πάνω από τον κινητήριο άξονα. Το όχημα που συγκρατείται πάνω ελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει· ή
- δ) υποβάλλεται σε άλλη διαδικασία δοκιμής, εφόσον ο κατασκευαστής έχει προσκομίσει αποδείξεις για την ισοδυναμία της, οι οποίες ικανοποιούν την τεχνική υπηρεσία.

## 3.3. Εξοπλισμός δοκιμής και συνθήκες φόρτωσης του οχήματος

- 3.3.1. Στο όχημα τοποθετείται μορφοτροπέας κατακόρυφης μετακίνησης μεταξύ του κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως πάνω από τον κινητήριο άξονα. Από το καταγραφόμενο ίχνος μετρείται το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης συμπίεσης, ώστε να υπολογιστεί η απόσβεση.

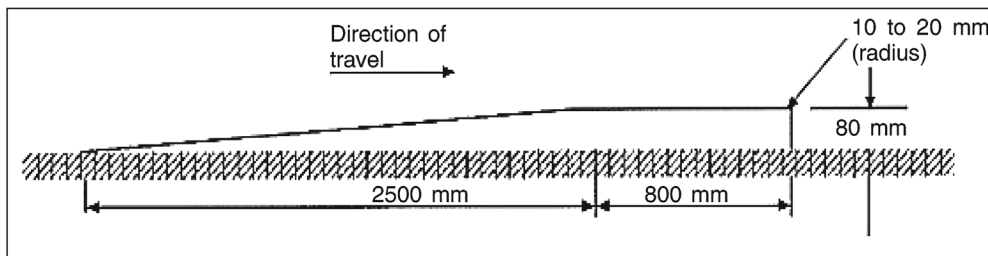
Για ομάδες διδύμων κινητήριων ομάδων αξόνων, οι μορφοτροπέες κατακόρυφης μετακίνησης τοποθετούνται μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως πάνω από κάθε κινητήρια ομάδα αξόνων.

- 3.3.2. Τα ελαστικά είναι φουσκωμένα στην κατάλληλη πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.

- 3.3.3. Η δοκιμή για την επαλήθευση της ισοδυναμίας των αναρτήσεων γίνεται με τη μέγιστη αποδεκτή μάζα στον άξονα ή την ομάδα αξόνων που καθορίζει ο κατασκευαστής και τεκμαίρεται η ισοδυναμία για όλες τις μικρότερες μάζες.

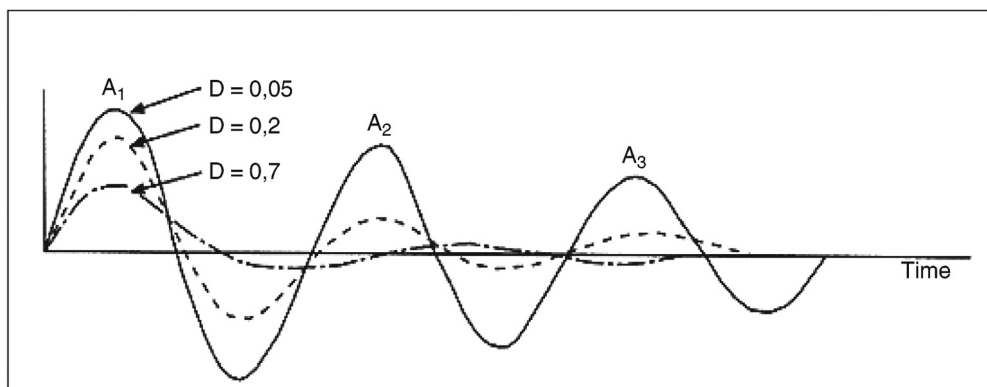
Σχήμα 1

## Βαθμίδα για τις δοκιμές ανάρτησης



Σχήμα 2

## Αποσβεννόμενη μεταβατική απόκριση



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΥΨΟΥΜΕΝΩΝ Ή ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΣΕ ΟΧΗΜΑΤΑ

1. Όταν το όχημα είναι εφοδιασμένο με έναν ή περισσότερους ανασυρόμενους ή φορτιζόμενους άξονες εξασφαλίζεται ότι υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης δεν σημειώνεται υπέρβαση των μέγιστων αποδεκτών μαζών στους μονούς άξονες ή στις ομάδες αξόνων για την ταξινόμηση/κυκλοφορία. Για τον σκοπό αυτό, ο ανυψούμενος(-οι) ή φορτιζόμενος(-οι) άξονας(-ες) χαμηλώνει στο έδαφος ή φορτίζεται αυτομάτως, όταν ο (οι) πλησιέστερος(-οι) άξονας(-ες) της ομάδας αξόνων ή ο (οι) εμπρόσθιος(-οι) άξονας(-ες) του μηχανοκίνητου οχήματος είναι φορτωμένος(-οι) με τη (τις) μέγιστη(-ες) αποδεκτή(-ές) μάζα(-ες) για την ταξινόμηση/κυκλοφορία.

Εξασφαλίζεται ότι, όταν ο ανυψούμενος άξονας είναι ανυψωμένος, η μάζα στον διεθυντήριο(-ους) άξονα(-ες) συνεχίζει να επαρκεί για να διασφαλίζεται η ασφαλής οδήγηση του οχήματος υπό οποιοσδήποτε συνθήκες. Για τον σκοπό αυτό, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει, στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, το ελάχιστο φορτίο στον διεθυντήριο(-ους) άξονα (-ες).

2. Όλες οι διατάξεις ανύψωσης των αξόνων που είναι εγκατεστημένες σε όχημα στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία, καθώς και τα συστήματα για τη λειτουργία των εν λόγω διατάξεων, έχουν σχεδιαστεί εγκατασταθεί κατά τρόπο ώστε να είναι προστατευμένα από κάθε χρήση ή παρέμβαση από μη εντεταλμένα πρόσωπα.
3. Απαιτήσεις για την εκκίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων σε ολισθηρές επιφάνειες και για τη βελτίωση της ικανότητας εκτέλεσης ελιγμών από αυτά.
- 3.1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του σημείου 3.2 και για να διευκολύνεται η εκκίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων σε ολισθηρό έδαφος και να αυξάνεται η πρόσφυση των ελαστικών στις επιφάνειες αυτές, η διάταξη ανύψωσης του άξονα επιτρέπεται να ενεργοποιεί τον (τους) ανυψούμενο(-ους) ή τον φορτιζόμενο(-ους) άξονα(-ες) του μηχανοκίνητου οχήματος ή του ημιρυμουλκούμενου, ώστε να αυξάνεται ή να μειώνεται η μάζα στον διεθυντήριο(-ους) άξονα (-ες) του μηχανοκίνητου οχήματος, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο κάθε άξονα του μηχανοκίνητου οχήματος επιτρέπεται να υπερβαίνει μέχρι 30 % κατ' ανώτατο όριο την αντίστοιχη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα στον άξονα που ισχύει στο κράτος μέλος, υπό τον όρο ότι δεν είναι μεγαλύτερη από την τιμή που δηλώνει ο κατασκευαστής για αυτόν τον ειδικό σκοπό·
- β) η μάζα που αντιστοιχεί στο εναπομένον φορτίο στον (στους) εμπρόσθιο (-ους) άξονα(-ες) παραμένει μεγαλύτερη από το μηδέν (δηλαδή στην περίπτωση οπίσθιου φορτιζόμενου άξονα με μεγάλη οπίσθια προεξοχή, το όχημα δεν ανασηκώνεται)·
- γ) ο (οι) ανυψούμενος(-οι) ή φορτιζόμενος(-οι) άξονας(-ες) ενεργοποιείται(-ούνται) αποκλειστικώς και μόνο με ειδικό χειριστήριο·
- δ) μετά την εκκίνηση του οχήματος, και προτού η ταχύτητά του υπερβεί τα 30 km/h, ο άξονας (-ες) χαμηλώνει(-ουν) πάλι στο έδαφος ή επαναφορτώνεται(-ονται).



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## ΜΕΡΟΣ Α

## ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Δελτίο πληροφοριών αριθ. ... σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου μηχανοκίνητου οχήματος και των ρυμουλκούμενων του, όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις του οχήματος.

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

0. ΓΕΝΙΚΑ
- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....
- 0.2. Τύπος: .....
- 0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) [εφόσον είναι διαθέσιμη(-ες)]: .....
- 0.4. Κατηγορία του οχήματος (°): .....
- 0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
- 0.8. Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) της (των) εγκατάστασης (-ων) συναρμολόγησης: .....
- 0.9. Επωνυμία και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει): .....
1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: .....
- 1.2. Σχέδιο ολόκληρου του οχήματος με διαστάσεις: .....
- 1.3. Αριθμός αξόνων και τροχών: .....
- 1.3.1. Αριθμός και θέση αξόνων με δίδυμους τροχούς: .....
- 1.3.2. Αριθμός και θέση διεθυντήριων αξόνων: .....
- 1.3.3. Κινητήριои άξονες (αριθμός, θέση, ζεύξη): .....
- 1.4. Πλαίσιο (εάν υπάρχει) (γενικό σχέδιο): .....
- 1.7. Θάλαμος οδήγησης (πρόσω ή με καλύπτρα) (°): .....
- 1.9. Να προσδιοριστεί εάν το μηχανοκίνητο όχημα πρόκειται να έλκει ημρυμουλκούμενα ή άλλα ρυμουλκούμενα και εάν το ρυμουλκούμενο είναι ημρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο ζεύξης, κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....
- 1.10. Να προσδιοριστεί εάν το όχημα είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία: .....

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ <sup>(5)</sup> <sup>(7)</sup>  
(σε kg και mm) (Ανάλογα με την περίπτωση, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)
- 2.1. **Μεταξόνιο(-α) (με πλήρες φορτίο)** <sup>(1)</sup>: .....
- 2.1.1. Οχήματα με δύο άξονες: .....
- 2.1.2. Οχήματα με τρεις ή περισσότερους άξονες
- 2.1.2.1. Απόσταση αξόνων μεταξύ διαδοχικών αξόνων, από τον πρόσθιο έως τον αιώτατο οπίσθιο άξονα: .....
- 2.1.2.2. Συνολική απόσταση αξόνων: .....
- 2.2. **Έδρανο ζεύξης**
- 2.2.1. Στην περίπτωση ημιρυμουλκωμένων
- 2.2.1.1. Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του αιώτατου άκρου του ημιρυμουλκωμένου: .....
- 2.2.1.2. Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και τυχαίου σημείου στο πρόσθιο μέρος του ημιρυμουλκωμένου: .....
- 2.2.1.3. Μεταξόνιο αναφοράς ημιρυμουλκωμένου [όπως απαιτείται στο σημείο 3.2 του μέρους Δ του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012]: .....
- 2.2.2. Στην περίπτωση οχήματος έλης ημιρυμουλκωμένου
- 2.2.2.1. Πρόβολος εδράνου ζεύξης (μέγιστο και ελάχιστο· να αναφερθούν οι επιτρεπτές τιμές σε περίπτωση ημιτελούς οχήματος) <sup>(2)</sup>: .....
- 2.3. **Μετατρόχιο(-α) και πλάτος(-η) άξονα(-ων)**
- 2.3.1. Μετατρόχιο κάθε διεθυντήριου άξονα <sup>(4)</sup>: .....
- 2.3.2. Μετατρόχιο των υπόλοιπων αξόνων <sup>(4)</sup>: .....
- 2.4. **Διαστάσεις του οχήματος (από άκρο σε άκρο)**
- 2.4.1. Για πλαίσιο χωρίς αμάξωμα
- 2.4.1.1. Μήκος <sup>(5)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Μέγιστο επιτρεπτό μήκος: .....
- 2.4.1.1.2. Ελάχιστο επιτρεπτό μήκος: .....
- 2.4.1.1.3. Στην περίπτωση ρυμουλκωμένων, μέγιστο επιτρεπτό μήκος ράβδου ζεύξης <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.2. Πλάτος <sup>(7)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Μέγιστο επιτρεπτό πλάτος: .....
- 2.4.1.2.2. Ελάχιστο επιτρεπτό πλάτος: .....
- 2.4.1.3. Ύψος <sup>(8)</sup> (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να αναφέρεται η κανονική θέση πορείας): .....
- 2.4.1.4. Πρόσθια προεξοχή <sup>(9)</sup>: .....
- 2.4.1.4.1. Γωνία προσέγγισης <sup>(10)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... μοίρες.
- 2.4.1.5. Οπίσθια προεξοχή <sup>(11)</sup>: .....
- 2.4.1.5.1. Γωνία φυγής <sup>(12)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... μοίρες.
- 2.4.1.5.2. Ελάχιστη και μέγιστη επιτρεπτή προεξοχή του σημείου ζεύξης <sup>(13)</sup>: .....

- 2.4.1.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στα σημεία 3.1.1 και 3.2.1 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK)
- 2.4.1.6.1. Μεταξύ των αξόνων: .....
- 2.4.1.6.2. Κάτω από τον (τους) εμπρόσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....
- 2.4.1.6.3. Κάτω από τον (τους) οπίσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....
- 2.4.1.8. Θέση του κέντρου βάρους του αμαξώματος και/ή του εσωτερικού εξοπλισμού και/ή του τεχνικού εξοπλισμού και/ή της ωφέλιμης μάζας (μέγιστο και ελάχιστο): .....
- 2.4.2. Για πλαίσιο με αμάξωμα
- 2.4.2.1. Μήκος <sup>(65)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Μήκος της επιφάνειας φόρτωσης: .....
- 2.4.2.2. Πλάτος <sup>(67)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Πάχος των τοιχωμάτων (όταν πρόκειται για οχήματα σχεδιασμένα για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία): .....
- 2.4.2.3. Ύψος <sup>(68)</sup> (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να αναφέρεται η κανονική θέση πορείας): .....
- 2.4.2.4. Πρόσθια προεξοχή <sup>(69)</sup>: .....
- 2.4.2.4.1. Γωνία προσέγγισης <sup>(10)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... μοίρες.
- 2.4.2.5. Οπίσθια προεξοχή <sup>(11)</sup>: .....
- 2.4.2.5.1. Γωνία φυγής <sup>(12)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... μοίρες.
- 2.4.2.5.2. Ελάχιστη και μέγιστη επιτρεπτή προεξοχή του σημείου ζεύξης <sup>(13)</sup>: .....
- 2.4.2.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στα σημεία 3.1.1 και 3.2.1 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK) <sup>(4)</sup>
- 2.4.2.6.1. Μεταξύ των αξόνων: .....
- 2.4.2.6.2. Κάτω από τον (τους) εμπρόσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....
- 2.4.2.6.3. Κάτω από τον (τους) οπίσθιο(-ους) άξονα(-ες): .....
- 2.4.2.8. Θέσεις του κέντρου βάρους της ωφέλιμης μάζας (για μη ομοιόμορφα φορτία): .....
- 2.4.3. Για αμάξωμα που έχει εγκριθεί χωρίς πλαίσιο (οχήματα M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>)
- 2.4.3.1. Μήκος <sup>(65)</sup>: .....
- 2.4.3.2. Πλάτος <sup>(67)</sup>: .....
- 2.4.3.3. Ύψος <sup>(68)</sup> του (των) προτεινόμενου(-ων) τύπου(-ων) πλαισίου (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να δηλωθεί η κανονική θέση πορείας): .....
- 2.5. **Ελάχιστη μάζα στον διεθυντήριο(-ους) άξονα(-ες) για ημιτελή οχήματα:** .....
- 2.6. **Μάζα σε τάξη πορείας <sup>(1)</sup>**
- α) μέγιστη και ελάχιστη τιμή για κάθε παραλλαγή: .....

- 2.6.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, μάζα στο σημείο ζεύξης: .....
- α) μέγιστη και ελάχιστη τιμή για κάθε παραλλαγή: .....
- 2.6.2. Μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού [βλέπε ορισμό αριθ. 5 του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012]: .....
- 2.8. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμπορου οχήματος <sup>(6)</sup>:** .....
- 2.8.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, φορτίο στο σημείο ζεύξης: .....
- 2.9. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα σε κάθε άξονα:** .....
- 2.10. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων:** .....
- 2.11. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έλξης από το έλκον όχημα**  
για:
- 2.11.1. ρυμουλκούμενο με ράβδο ζεύξης: .....
- 2.11.2. ημιρυμουλκούμενο: .....
- 2.11.3. κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο: .....
- 2.11.4. ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....
- 2.11.4.1. Μέγιστος λόγος της προεσχής ζεύξης <sup>(7)</sup> προς το μεταξόνιο: .....
- 2.11.4.2. Μέγιστη τιμή V: ..... kN.
- 2.11.5. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού: .....
- 2.11.6. Μέγιστη μάζα ρυμουλκούμενου άνευ πέδης: .....
- 2.12. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης:**
- 2.12.1. του έλκοντος οχήματος: .....
- 2.12.2. του ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....
- 2.12.3. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης (εάν δεν εγκαθίσταται από τον κατασκευαστή): .....
- 2.16. **Μέγιστες αποδεκτές μάζες για την ταξινόμηση/κυκλοφορία (προαιρετικό)**
- 2.16.1. Μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτίου για την ταξινόμηση/κυκλοφορία <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.2. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε άξονα για την ταξινόμηση/κυκλοφορία και, για τα ημιρυμουλκούμενα ή τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα, προοριζόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης δηλούμενο από τον κατασκευαστή εφόσον αυτό είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.3. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων για την ταξινόμηση/κυκλοφορία <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.4. Μέγιστη αποδεκτή μάζα έλξης για την ταξινόμηση/κυκλοφορία <sup>(5)</sup>: .....
- 2.16.5. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συνδυασμού για την ταξινόμηση/κυκλοφορία <sup>(5)</sup>: .....

3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΣΧΥΟΣ <sup>(α)</sup>
- 3.1. **Κατασκευαστής του κινητήρα:** .....
- 3.2. **Κινητήρας εσωτερικής καύσης**
- 3.2.1.8. Μέγιστη καθαρή ισχύς <sup>(δ)</sup>: ..... kW στις ..... min<sup>-1</sup> (τιμή δηλούμενη από τον κατασκευαστή)
- Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, επιτρέπεται να αναφέρεται ο κινητήρας με την κατώτατη ισχύ.
- 3.3. **Ηλεκτρικός κινητήρας**
- 3.3.1.1. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: ..... kW
- 3.4. **Συνδυασμός κινητήρα ή μηχανής**
- 3.4.1. Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα: ναι/όχι <sup>(1)</sup>
- 3.4.5.4. Μέγιστη ισχύς: ..... kW
4. ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ <sup>(στ)</sup>
- 4.1. **Σχέδιο του συστήματος μετάδοσης της κίνησης <sup>(4)</sup>:** .....
5. ΑΞΟΝΕΣ
- 5.1. Περιγραφή κάθε άξονα: .....
- 5.2. Μάρκα: .....
- 5.3. Τύπος: .....
- 5.4. Θέση ανυψούμενου (-ων) άξονα(-ων): .....
- 5.5. Θέση φορτιζόμενου(-ων) άξονα(-ων): .....
6. ΑΝΑΡΤΗΣΗ
- 6.1. Σχέδιο του συστήματος ανάρτησης: .....
- 6.2. Τύπος και σχέδιο της ανάρτησης κάθε άξονα ή ομάδας αξόνων ή τροχού:
- 6.2.3. Πνευματική ανάρτηση για κατευθυντήριο(-ους) άξονα(-ες): ναι/όχι <sup>(1)</sup>
- 6.2.3.1. Ανάρτηση για κατευθυντήριο άξονα(-ες) ισοδύναμη με πνευματική ανάρτηση: ναι/όχι <sup>(1)</sup>
- 6.2.3.2. Συχνότητα και απόσβεση της ταλάντωσης της δονούμενης μάζας: .....
- 6.2.4. Πνευματική ανάρτηση για μη κατευθυντήριο(-ους) άξονα(-ες): ναι/όχι <sup>(β)</sup>
- 6.2.4.1. Ανάρτηση για μη κατευθυντήριο(-ους) άξονα(-ες) ισοδύναμη με πνευματική ανάρτηση: ναι/όχι <sup>(1)</sup>
- 6.2.4.2. Συχνότητα και απόσβεση της ταλάντωσης της δονούμενης μάζας: .....
- 6.3. Κατανομή της μάζας μεταξύ των αξόνων που ανήκουν σε ομάδα αξόνων (όταν είναι αναγκαίο, να παρέχονται κατάλληλα γραφήματα): .....
- 6.6. Ελαστικά (επίσωτρα) και τροχοί
- 6.6.1. Συνδυασμός(-οί) ελαστικού/τροχού <sup>(α)</sup>
- α) για τα επίσωτρα δηλώνεται
- i) ο κωδικός μεγέθους: .....

- ii) ο δείκτης ικανότητας φόρτισης: .....
- iii) το σύμβολο της κατηγορίας ταχύτητας: .....
- 6.6.1.1. Άξονες
- 6.6.1.1.1. Άξονας 1: .....
- 6.6.1.1.2. Άξονας 2: .....
- κ.λπ.
9. ΑΜΑΞΩΜΑ
- 9.1. Τύπος αμαξώματος με κωδικούς που ορίζονται στο μέρος Γ του παραρτήματος II:
- 9.10.3. Καθίσματα
- 9.10.3.1. Αριθμός θέσεων καθήμενων <sup>(6)</sup>: .....
- 9.10.3.1.1. Θέση και διάταξη: .....
- 9.10.3.5. Συντεταγμένες ή σχέδιο του σημείου R <sup>(\*)</sup>
- 9.10.3.5.1. του καθίσματος οδηγού: .....
- 9.10.3.5.2. όλων των υπολοίπων θέσεων καθήμενων: .....
- 9.25 Διατάξεις προοριζόμενες να μειώνουν την αεροδυναμική οπισθέλκουσα
- 9.25.1. Σχέδιο και περιγραφή της διάταξης
11. ΖΕΥΞΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΗΜΙΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ
- 11.1. Κλάση και τύπος της (των) διάταξης(-ων) ζεύξης που έχει(-ουν) τοποθετηθεί ή πρόκειται να τοποθετηθεί(-ούν): ...
- 11.2. Χαρακτηριστικά D, U, S και V του (των) εγκατεστημένου(-ων) συστήματος(-των) ζεύξης ή ελάχιστες τιμές των χαρακτηριστικών του (των) συστήματος(-των) ζεύξης που πρόκειται να εγκατασταθεί(-ούν): ..... daN
13. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΥΛΜΑΝ
- 13.1. Κλάση οχήματος: κλάση I / κλάση II / κλάση III / κλάση A / κλάση B <sup>(1)</sup>
- 13.2. Χώρος επιβατών (m<sup>2</sup>)
- 13.2.1. Συνολικό εμβαδόν (S<sub>0</sub>): .....
- 13.2.2. Άνω όροφος (S<sub>0a</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.2.3. Κάτω όροφος (S<sub>0b</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.2.4. Για όρθιους επιβάτες (S<sub>1</sub>): .....
- 13.3. Αριθμός επιβατών (καθήμενοι και όρθιοι)
- 13.3.1. Σύνολο (N): .....
- 13.3.2. Άνω όροφος (N<sub>a</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.3.3. Κάτω όροφος (N<sub>b</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4. Αριθμός καθήμενων επιβατών
- 13.4.1. Σύνολο (A): .....

- 13.4.2. Άνω όροφος ( $A_a$ ) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.3. Κάτω όροφος ( $A_b$ ) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.4. Αριθμός θέσεων για αναπηρικά αμαξίδια για τις κατηγορίες οχημάτων  $M_2$  και  $M_3$ : .....
- 13.7. Όγκος διαμερισμάτων αποσκευών ( $m^3$ ): .....
- 13.12. Διαστασιολογημένο σχέδιο στο οποίο αποτυπώνεται η εσωτερική διαρρύθμιση όσον αφορά τις θέσεις καθημένων, τον χώρο για ορθίους, τον χώρο για χρήση(-ες) αναπηρικού αμαξιδίου, διαμερίσματα αποσκευών, καθώς και σχάρες αποσκευών ή μπαγκαζιέρες για σκι.

Επεξηγηματικές σημειώσεις

- <sup>(1)</sup> Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).
- <sup>(2)</sup> Μόνο για τον σκοπό του ορισμού των οχημάτων παντός εδάφους.
- <sup>(3)</sup> Αναγράφονται κατά τρόπον ώστε να καθίσταται σαφής η πραγματική τιμή για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος.
- <sup>(7)</sup> Προσδιορίζεται ο προαιρετικός εξοπλισμός που επηρεάζει τις διαστάσεις του οχήματος.
- <sup>(8)</sup> Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτηριστές άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν έγγραφο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτηριστές συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό:» (π.χ.: ABC::123;).
- <sup>(9)</sup> Κατατασσόμενα σύμφωνα με τους παρατιθέμενους στο μέρος Α του παραρτήματος II ορισμούς.
- <sup>(9)</sup> «Προωθημένο σύστημα ελέγχου» όπως ορίζεται στο σημείο 2.7 του παραρτήματος I της οδηγίας 74/297/ΕΟΚ <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> ΕΕ L 165 της 20.6.1974, σ. 16.
- <sup>(9)</sup> Όταν υπάρχει έκδοση με κανονικό θάλαμο οδήγησης και άλλη με κουκέτα, να δηλωθούν και οι δύο σειρές μάζας και διαστάσεων.
- <sup>(9)</sup> Πρότυπο ISO 612:1978 — Οδικά οχήματα — Διαστάσεις μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων οχημάτων — όροι και ορισμοί.
- <sup>(1)</sup> — όρος αριθ. 6.4.
- <sup>(2)</sup> — όρος αριθ. 6.19.2.
- <sup>(3)</sup> — όρος αριθ. 6.20.
- <sup>(4)</sup> — όρος αριθ. 6.5.
- <sup>(5)</sup> — όρος αριθ. 6.1 και για οχήματα εκτός της κατηγορίας  $M_1$ .  
Στην περίπτωση ρυμουλκούμενων, το μήκος προσδιορίζεται με βάση τον όρο αριθ. 6.1.2 του προτύπου ISO 612:1978.
- <sup>(6)</sup> — όρος αριθ. 6.17.
- <sup>(7)</sup> — όρος αριθ. 6.2 και για οχήματα εκτός εκείνων της κατηγορίας  $M_1$ .
- <sup>(8)</sup> — όρος αριθ. 6.3 και για οχήματα εκτός εκείνων της κατηγορίας  $M_1$ .
- <sup>(9)</sup> — όρος αριθ. 6.6.
- <sup>(10)</sup> — όρος αριθ. 6.10.
- <sup>(11)</sup> — όρος αριθ. 6.7.
- <sup>(12)</sup> — όρος αριθ. 6.11.
- <sup>(13)</sup> — όρος αριθ. 6.18.1.
- <sup>(14)</sup> — όρος αριθ. 6.9.
- <sup>(1)</sup> Η μάζα του οδηγού εκτιμάται σε 75 kg.  
Τα συστήματα που περιέχουν υγρά (εκτός από τα συστήματα για το χρησιμοποιούμενο νερό, που πρέπει να παραμένουν άδεια) πληρούνται έως το 100 % της χωρητικότητας που προδιαγράφει ο κατασκευαστής.
- Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 2.6 στοιχείο α) και στο σημείο 2.6.1 στοιχείο α) δεν είναι απαραίτητο να παρέχονται για τα οχήματα κατηγοριών  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $O_3$  και  $O_4$ .
- <sup>(8)</sup> Για τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, καθώς και για τα οχήματα που έχουν ζευχθεί με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, τα οποία ασκούν αξιόλογο κατακόρυφο φορτίο στον πείρο ή τροχό ζεύξης, το φορτίο αυτό διαιρούμενο με τη σταθερή τιμή επιτάχυνσης της βαρύτητας περιλαμβάνεται στη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα.
- <sup>(9)</sup> «Προεσχέση ζεύξης» είναι η οριζόντια απόσταση μεταξύ της ζεύξης για κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα και του κέντρου του (των) οπίσθιου(-ων) άξονα(-ων).
- <sup>(9)</sup> Στην περίπτωση οχήματος που μπορεί να λειτουργεί είτε με βενζίνη ή ντίζελ κ.λπ. είτε σε συνδυασμό με άλλο καύσιμο, τα σημεία επαναλαμβάνονται.  
Στην περίπτωση των μη συμβατικών κινητήρων και συστημάτων, παρέχονται από τον κατασκευαστή στοιχεία που αντιστοιχούν στα ανωτέρω απαριθμούμενα.
- <sup>(8)</sup> Η τιμή αυτή πρέπει να στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο δέκατο χιλιοστομέτρου.
- <sup>(8)</sup> Προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46.
- <sup>(9)</sup> Προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 36.
- <sup>(9)</sup> Τα προδιαγραφόμενα στοιχεία να δίνονται για τυχόν προτεινόμενες παραλλαγές.
- <sup>(9)</sup> Για τα ελαστικά κατηγορίας Z που προορίζονται για οχήματα με μέγιστη ταχύτητα άνω των 300 km/h παρέχονται αντίστοιχες πληροφορίες.
- <sup>(8)</sup> Να δηλώνεται ο αριθμός των θέσεων καθημένων όταν το όχημα κινείται. Σε περίπτωση οχημάτων μεταβλητής εσωτερικής διαρρύθμισης, να δηλώνεται κλίμακα αριθμού θέσεων καθημένων όταν το όχημα κινείται.
- <sup>(5)</sup> Ως σημείο «R» ή «σημείο αναφοράς θέσης καθημένου» νοείται σημείο καθοριζόμενο στα σχέδια του κατασκευαστή για κάθε θέση καθημένου και εντοπιζόμενο ως προς το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς, όπως ορίζεται στο παράρτημα III της οδηγίας 77/649/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.
- <sup>(1)</sup> ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1.

## ΜΕΡΟΣ Β

## Πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

Σφραγίδα της αρχής που χορηγεί την έγκριση τύπου

Ανακοίνωση σχετικά με την:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— έγκριση ΕΚ τύπου <sup>(1)</sup></li> <li>— επέκταση της έγκρισης ΕΚ τύπου <sup>(1)</sup></li> <li>— απόρριψη της έγκρισης ΕΚ τύπου <sup>(1)</sup></li> <li>— ανάκληση της έγκρισης ΕΚ τύπου <sup>(1)</sup></li> </ul> | } | οχήματος όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις του |
|--|---|--|

σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. .../...,

Αριθμός έγκρισης ΕΚ τύπου:

Λόγος επέκτασης:

## ΤΜΗΜΑ I

- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2. Τύπος:
  - 0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) [εάν υπάρχει(-ουν)]:
- 0.4. Κατηγορία οχήματος <sup>(2)</sup>:
- 0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
- 0.9. Επωνυμία και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει):

## ΤΜΗΜΑ II

1. Τυχόν πρόσθετες πληροφορίες: βλέπε προσθήκη
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:
5. Τυχόν παρατηρήσεις:
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:

Συνημμένα: (1) Τεύχος πληροφοριών (όλες οι σελίδες φέρουν τη σφραγίδα της αρχής που χορηγεί την έγκριση τύπου).

(2) Έκθεση δοκιμής.

(3) Για τα οχήματα με ανάρτηση που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη με πνευματική ανάρτηση, έκθεση δοκιμής και τεχνική περιγραφή της ανάρτησης.



## Προσθήκη

## στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ. ...

**Παρατηρήσεις**

1. Το όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού (δηλαδή οι απώτατες διαστάσεις του οχήματος υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που αναφέρονται στα μέρη Α, Β, Γ ή Δ του παραρτήματος I): ..... ναι/όχι <sup>(1)</sup>
2. Όχημα με πνευματικές αναρτήσεις: ..... ναι/όχι <sup>(1)</sup>
3. Όχημα με ανάρτηση που έχει αναγνωριστεί ισοδύναμη με πνευματική ανάρτηση: ..... ναι/όχι <sup>(1)</sup>
4. Το όχημα πληροί τις απαιτήσεις για όχημα παντός εδάφους: ..... ναι/όχι <sup>(1)</sup>

---

**Υπόμνημα:**

<sup>(1)</sup> Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

<sup>(2)</sup> Όπως ορίζεται στο παράρτημα II, τμήμα Α.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

## Τροποποιήσεις των παραρτημάτων I, III, IX, και XVI της οδηγίας 2007/46/EK

Η οδηγία 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

- α) Το σημείο 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....»
- β) Το σημείο 1.9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«1.9. Να προσδιοριστεί εάν το μηχανοκίνητο όχημα πρόκειται να έλκει ημιρυμουλκούμενα ή άλλα ρυμουλκούμενα και εάν το ρυμουλκούμενο είναι ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο ζεύξης, κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....»
- γ) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 1.10:  
«1.10. Να προσδιοριστεί εάν το όχημα είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία: .....»
- δ) Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ <sup>(6)</sup> (7)  
(σε kg και mm) (Ανάλογα με την περίπτωση, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο).»
- ε) Τα σημεία 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 και 2.1.1.1.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2.1.2. Οχήματα με τρεις ή περισσότερους άξονες  
2.1.2.1. Απόσταση αξόνων μεταξύ διαδοχικών αξόνων, από τον πρόσθιο έως τον απώτατο οπίσθιο άξονα: .....  
2.1.2.2. Συνολική απόσταση αξόνων: .....»
- στ) Τα σημεία 2.5 και 2.5.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2.5. **Ελάχιστη μάζα στον διεθυντήριο (-ους) άξονα (-ες) για ημιτελή οχήματα:**  
.....»
- ζ) Τα σημεία 2.6. και 2.6.1. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2.6. **Μάζα σε τάξη πορείας <sup>(8)</sup>**  
α) ελάχιστη και μέγιστη για κάθε παραλλαγή: .....  
β) μάζα κάθε έκδοσης (πρέπει να παρέχεται πίνακας τιμών): .....  
2.6.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, μάζα στο σημείο ζεύξης: .....  
α) ελάχιστη και μέγιστη για κάθε παραλλαγή: .....  
β) μάζα κάθε έκδοσης (πρέπει να παρέχεται πίνακας τιμών): .....»
- η) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.6.2:  
«2.6.2. Μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού [βλέπε ορισμό αριθ. 5 του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής (\*)]: .....»

(\*) ΕΕ L 353 της 21.12.2012, σ. 31.»

- θ) Το σημείο 2.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2.10. **Τεχνικός αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων:** .....»
- ι) Το σημείο 2.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2.11. **Μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα έλξης από το έλκον όχημα**  
για:»
- ια) Το σημείο 2.11.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2.11.4. ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....»

- ιβ) Το σημείο 2.11.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.11.5. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού <sup>(3)</sup>: .....»
- ιγ) Τα σημεία 2.12, 2.12.1 και 2.12.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.12. **Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης:**
- 2.12.1. του έλκοντος οχήματος: .....»
- 2.12.2. του ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....»
- ιδ) Τα σημεία 2.16 έως 2.16.5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.16. **Μέγιστες αποδεκτές μάζες για την ταξινόμηση/κυκλοφορία (προαιρετικό)**
- 2.16.1. Μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτίου για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....»
- 2.16.2. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε άξονα για την ταξινόμηση/κυκλοφορία και, για τα ημιρυμουλκούμενα ή τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα, προοριζόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης δηλούμενο από τον κατασκευαστή εφόσον αυτό είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης: .....»
- 2.16.3. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....»
- 2.16.4. Μέγιστη αποδεκτή μάζα έλξης για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....»
- 2.16.5. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συνδυασμού για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....»
- ιε) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 13.12:
- «13.12. Διαστασιολογημένο σχέδιο στο οποίο αποτυπώνεται η εσωτερική διαρρύθμιση όσον αφορά τις θέσεις καθήμενων, τον χώρο για ορθίους, τον χώρο για χρήστη(-ες) αναπηρικού αμαξιδίου, διαμερίσματα αποσκευών, καθώς και σχάρες αποσκευών ή μπαγκαζιέρες για σκι».
- ιστ) Οι επεξηγηματικές σημειώσεις του τροποποιούνται ως εξής:
- i) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη σημείωση <sup>(7)</sup>:
- «<sup>(7)</sup> Προσδιορίζεται προαιρετικός εξοπλισμός που επηρεάζει τις διαστάσεις του οχήματος.».
- ii) Η σημείωση <sup>(1)</sup> αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «<sup>(1)</sup> Η μάζα του οδηγού εκτιμάται σε 75 kg.
- Τα συστήματα που περιέχουν υγρά (εκτός από τα συστήματα για το χρησιμοποιημένο νερό, που πρέπει να παραμένουν άδεια) πληρούνται έως το 100 % της χωρητικότητας που προδιαγράφει ο κατασκευαστής.
- Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 2.6 στοιχείο β) και στο σημείο 2.6.1 στοιχείο β) δεν είναι απαραίτητο να παρέχεται για τα οχήματα κατηγοριών N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>, και O<sub>4</sub>».
2. Το μέρος I του παραρτήματος III τροποποιείται ως εξής:
- α) Το τμήμα Α τροποποιείται ως εξής:
- i) Το σημείο 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....»
- ii) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 1.9 και 1.10:
- «1.9. Να προσδιοριστεί εάν το μηχανοκίνητο όχημα πρόκειται να έλκει ημιρυμουλκούμενα ή αλλά ρυμουλκούμενα και εάν το ρυμουλκούμενο είναι ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο ζεύξης, κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....»
- 1.10. Να προσδιοριστεί εάν το όχημα είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία: .....»
- iii) Το σημείο 2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup> <sup>(7)</sup>
- (σε kg και mm) (Ανάλογα με την περίπτωση, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)».
- iv) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.5:
- «2.5. **Ελάχιστη μάζα στον διεθυντήριο(-ους) άξονα(-ες) για ημιτελή οχήματα:** .....»

- v) Τα σημεία 2.6 και 2.6.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.6. **Μάζα σε τάξη πορείας** <sup>(1)</sup>
- α) ελάχιστη και μέγιστη για κάθε παραλλαγή: .....
- β) μάζα κάθε έκδοσης (πρέπει να παρέχεται πίνακας τιμών): .....
- 2.6.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, μάζα στο σημείο ζεύξης:
- α) ελάχιστη και μέγιστη για κάθε παραλλαγή: .....
- β) μάζα κάθε έκδοσης (πρέπει να παρέχεται πίνακας τιμών): .....
- vi) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.6.2:
- «2.6.2. Μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού [βλέπε ορισμό αριθ. 5 του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012]: .....
- vii) Το σημείο 2.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.10. **Τεχνικός αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων:** .....
- viii) Το σημείο 2.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.11. **Μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα έλξης από το έλκον όχημα**  
για:»
- ix) Το σημείο 2.11.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.11.4. ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....
- x) Το σημείο 2.11.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.11.5 Μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα φορτίου του συνδυασμού <sup>(3)</sup>: .....
- xi) Τα σημεία 2.12, 2.12.1 και 2.12.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.12. **Μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης:**
- 2.12.1. του έλκοντος οχήματος: .....
- 2.12.2. του ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....
- xii) Τα σημεία 2.16 έως 2.16.5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.16. **Μέγιστες αποδεκτές μάζες για την ταξινόμηση/κυκλοφορία (προαιρετικό)**
- 2.16.1. Μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτίου για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....
- 2.16.2. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε άξονα για την ταξινόμηση/κυκλοφορία και, για τα ημιρυμουλκούμενα ή τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα, προοριζόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης δηλούμενο από τον κατασκευαστή εφόσον αυτό είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης: .....
- 2.16.3. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....
- 2.16.4. Μέγιστη αποδεκτή μάζα έλξης για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....
- 2.16.5. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συνδυασμού για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....
- β) Το τμήμα Β τροποποιείται ως εξής:
- i) Το σημείο 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
- ii) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 1.9 και 1.10:
- «1.9. Να προσδιοριστεί εάν το μηχανοκίνητο όχημα πρόκειται να έλκει ημιρυμουλκούμενα ή άλλα ρυμουλκούμενα και εάν το ρυμουλκούμενο είναι ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο ζεύξης, κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....
- 1.10. Να προσδιοριστεί εάν το όχημα είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία: .....
- iii) Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ <sup>(5)</sup> <sup>(7)</sup>
- (σε kg και mm) (Ανάλογα με την περίπτωση, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)».

iv) Τα σημεία 2.6 και 2.6.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.6. **Μάζα σε τάξη πορείας** (1)

α) ελάχιστη και μέγιστη για κάθε παραλλαγή: .....

β) μάζα κάθε έκδοσης (πρέπει να παρέχεται πίνακας τιμών): .....

2.6.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, μάζα στο σημείο ζεύξης: .....

α) ελάχιστη και μέγιστη για κάθε παραλλαγή: .....

β) μάζα κάθε έκδοσης (πρέπει να παρέχεται πίνακας τιμών): .....

v) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.6.2:

«2.6.2. Μάζα του προαιρετικού εξοπλισμού [βλέπε ορισμό αριθ. 5 του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012]: .....

vi) Το σημείο 2.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.10. **Τεχνικός αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων:** .....

vii) Τα σημεία 2.12 και 2.12.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.12. **Μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης:**

2.12.2. του ημιρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης: .....

viii) Τα σημεία 2.16 έως 2.16.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.16. **Μέγιστες αποδεκτές μάζες για την ταξινόμηση/κυκλοφορία (προαιρετικό)**

2.16.1. Μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτίου για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....

2.16.2. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε άξονα για την ταξινόμηση/κυκλοφορία και, για τα ημιρυμουλκούμενα ή τα κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα, προοριζόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης δηλούμενο από τον κατασκευαστή εφόσον αυτό είναι μικρότερο από τη μέγιστη τεχνικός αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης: .....

2.16.3. Μέγιστη αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων για την ταξινόμηση/κυκλοφορία: .....

ix) Το σημείο 2.16.5 διαγράφεται.

3. Το παράρτημα ΙΧ τροποποιείται ως εξής:

α) Στο «Υπόδειγμα Α1 - 1η πλευρά - Πλήρη οχήματα - Πιστοποιητικό ΕΚ συμμόρφωσης», η καταχώριση 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

β) Στο «Υπόδειγμα Α2 - 1η πλευρά - Πλήρη οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε μικρές σειρές - [Έτος] - [Αύξων αριθμός] - Πιστοποιητικό ΕΚ συμμόρφωσης», η καταχώριση 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

γ) Στο «Υπόδειγμα Β - 1η πλευρά - Ολοκληρωμένα οχήματα - Πιστοποιητικό ΕΚ συμμόρφωσης», η καταχώριση 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

δ) Στο «Υπόδειγμα C1 - 1η πλευρά - Ημιτελή οχήματα - Πιστοποιητικό ΕΚ συμμόρφωσης», η καταχώριση 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

ε) Στο «Υπόδειγμα C2 - 1η πλευρά - Ημιτελή οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε μικρές σειρές - [Έτος] - [Αύξων αριθμός] - Πιστοποιητικό ΕΚ συμμόρφωσης», η καταχώριση 0.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.5. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

- στ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_1$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- ζ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_1$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- η) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_2$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- θ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_2$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- ι) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_3$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- ια) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_3$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- ιβ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $N_1$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- ιγ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $N_1$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- ιδ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $N_2$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- ιε) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $N_2$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- ιστ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $N_3$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- ιζ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $N_3$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- ιη) Στη «2η πλευρά – Κατηγορίες οχήματος  $O_1$  και  $O_2$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- ιθ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορίες οχήματος  $O_1$  και  $O_2$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορίες οχήματος  $O_3$  και  $O_4$  (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)», η καταχώριση 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- κα) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος  $M_1$  (ημιτελή οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13.2:
- «13.2. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»

- κβ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος M<sub>1</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κγ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος M<sub>2</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κδ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος M<sub>3</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κε) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος N<sub>1</sub> (ημιτελή οχήματα)», παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 13:
- «13. Μάζα σε τάξη πορείας: .....kg»
- κστ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος N<sub>1</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κζ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος N<sub>2</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κη) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος N<sub>3</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- κθ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος O<sub>1</sub> και O<sub>2</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- λ) Στη «2η πλευρά – Κατηγορία οχήματος O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> (ημιτελή οχήματα)», η καταχώριση 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «14. Πραγματική μάζα του οχήματος: .....kg»
- λα) Στις «Επεξηγηματικές σημειώσεις σχετικά με το παράρτημα ΙΧ», διαγράφεται η σημείωση (5<sup>ο</sup>).
4. Το παράρτημα XVI τροποποιείται ως εξής:
- α) Στον κατάλογο των κανονιστικών πράξεων παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 44:
- «44. Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012»
- β) Στο προσάρτημα 2 παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση 44

	Αριθμός αναφοράς κανονιστικής πράξης	Παράρτημα και παράγραφος	Ειδικές προϋποθέσεις
«44	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012	Τμήματα 7 και 8 του μέρους Β του παραρτήματος Ι	α) Έλεγχος της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για την ικανότητα ελιγμών, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας ελιγμών οχημάτων εξοπλισμένων με ανυψούμενους ή φορτιζόμενους άξονες.
		Τμήματα 6 και 7 του μέρους Γ του παραρτήματος Ι	β) Μέτρηση της μέγιστης οπίσθιας εκφυγής.»

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

## ΟΡΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΣΕΙΡΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΟΥΣ ΣΕΙΡΑΣ

## Α. ΟΡΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΣΕΙΡΩΝ

1. Ο αριθμός μονάδων τύπου οχήματος που επιτρέπεται να ταξινομούνται, να πωλούνταν ή να τίθενται σε κυκλοφορία ετησίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατ' εφαρμογή του άρθρου 22 δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους αριθμούς που παρατίθενται κατώτερο για κάθε κατηγορία οχημάτων:

Κατηγορία	Μονάδες
M <sub>1</sub>	1 000
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	0
N <sub>1</sub>	0
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	0
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	0
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	0

2. Ο αριθμός μονάδων τύπου οχήματος που επιτρέπεται να ταξινομούνται, να πωλούνταν ή να τίθενται σε κυκλοφορία ετησίως σε κράτος μέλος κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 προσδιορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος, αλλά δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους αριθμούς που παρατίθενται κατώτερο για κάθε κατηγορία οχημάτων:

Κατηγορία	Μονάδες
M <sub>1</sub>	75
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	250
N <sub>1</sub>	500
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	250
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	500
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	250

3. Ο αριθμός μονάδων τύπου οχήματος που επιτρέπεται να ταξινομούνται, να πωλούνταν ή να τίθενται σε κυκλοφορία ετησίως σε κράτος μέλος κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 προσδιορίζεται από κάθε κράτος μέλος, αλλά δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους αριθμούς που παρατίθενται κατώτερο για κάθε κατηγορία οχημάτων:

Κατηγορία	Μονάδες
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	1 000
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	1 200
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	2 000

## Β. ΟΡΙΑ ΤΕΛΟΥΣ ΣΕΙΡΑΣ

Ο μέγιστος αριθμός πλήρων και ολοκληρωμένων οχημάτων που τίθενται σε κυκλοφορία σε κάθε κράτος μέλος βάσει της διαδικασίας "τέλους σειράς" περιορίζεται σύμφωνα με έναν από τους ακόλουθους τρόπους, κατά την κρίση του κράτους μέλους:

1. ο ανώτατος αριθμός οχημάτων ενός ή περισσότερων τύπων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 10 % για την κατηγορία M<sub>1</sub> και το 30 % για όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες των οχημάτων, όλων των σχετικών τύπων που τέθηκαν σε κυκλοφορία στο εν λόγω κράτος μέλος κατά το προηγούμενο έτος.



Εάν το 10 %, ή το 30 % αντίστοιχα, αντιπροσωπεύουν λιγότερα από 100 οχήματα, το κράτος μέλος μπορεί να επιτρέψει να τεθούν σε κυκλοφορία 100 οχήματα κατ' ανώτατο όριο.

2. Τα οχήματα οποιουδήποτε τύπου περιορίζονται σε εκείνα για τα οποία εκδόθηκε έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης όταν ή αφού κατασκευάστηκαν, το οποίο παρέμεινε σε ισχύ για τουλάχιστον ένα τρίμηνο μετά την ημερομηνία έκδοσής του, αλλά μετέπειτα κατέστη άκυρο λόγω της έναρξης ισχύος κανονιστικής πράξης.»
-