

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(91) 239 τελικό - ΣΥΝ 348

Βρυξέλλες, 8 Ιουλίου 1991

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΒΑΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΤΟΥΣ

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ι. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Η εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμολκούμενων τους που καλύπτεται από την οδηγία του Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ της 6ης Φεβρουαρίου 1970⁽¹⁾ συνεπάγεται κατ'αρχήν την έγκριση των τελευταίων επί μέρους οδηγιών για τα αυτοκίνητα (ελαστικά επίστρωτα, βάρος και διαστάσεις, υαλοπίνακες ασφαλείας). Προς τούτο η Επιτροπή διαβίβασε τις σχετικές προτάσεις τον Ιανουάριο του 1990. Εξ'άλλου η οδηγία πλαίσιο προβλέπει την έγκριση "ειδικών διατάξεων για τα οχήματα μεταφοράς φορτίων", ήτοι τα φορτηγά οχήματα που υπερβαίνουν τους 3,5 τόννους. Προκειμένου οι εν λόγω διατάξεις να αποκτήσουν ακριβές και πλήρες νόημα κρίνεται σκόπιμο να εγκριθούν εναρμονισμένες κοινοτικές προδιαγραφές, για το βάρος και τις διαστάσεις (εδάφια 2.2., 2.4., 2.6. και 2.8. του παραρτήματος ΙΙ), τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και τις εξωτερικές προεξοχές του θαλάμου οδήγησης (εδάφιο 12.4. του παραρτήματος ΙΙ), ως ειδικά μέτρα ασφαλείας για τα οχήματα μεταφοράς φορτίων.

2. Στις 13 Μαρτίου 1984, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε ψήφισμα σχετικά με την εφαρμογή προγράμματος κοινοτικών μέτρων για την προώθηση της οδικής ασφάλειας⁽²⁾ ενώ στις 18 Φεβρουαρίου 1986 ενέκρινε δεύτερο ψήφισμα για τα κοινά μέτρα που επιβάλλεται να ληφθούν στο πλαίσιο του κοινοτικού προγράμματος για το έτος οδικής ασφάλειας (1986) προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων⁽³⁾. Με τα ψηφίσματα αυτά το Συμβούλιο και η Επιτροπή καλούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

3. Η έναρξη ισχύος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης και ο στόχος επίτευξης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς έως τα τέλη του 1992 καθιστούν πλέον επείγουσα τη θέσπιση των τελευταίων μέτρων που είναι απαραίτητα προκειμένου να λάβει την τελική της μορφή η έγκριση ΕΟΚ.

(1) ΕΕ αριθ. L 42, 23.2.1970, σ. 1.

(2) ΕΕ αριθ. C 104, της 16.4.1984, σ. 38.

(3) ΕΕ αριθ. C 68, 24.3.1986, σ. 35.

4. Η νομική/διοικητική διαδικασία που καθορίζουν οι εκτελεστικές διατάξεις των εν λόγω προτάσεων δεν απομακρύνεται από την επέχουσα θέση πλαισίου οδηγίας 70/156/ΕΟΚ που ισχύει σήμερα, με εξαίρεση ό,τι αφορά τη διαδικασία προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο, όπου η Επιτροπή κανονιστικών ρυθμίσεων αντικαταστάθηκε από τη γνωμοδοτική επιτροπή. Πράγματι η Επιτροπή προτίθεται να εφαρμόσει τις διατάξεις της Ενιαίας Πράξης με τις οποίες εξουσιοδοτείται προκειμένου να επιτελέσει το εν λόγω έργο.

5. Όσον αφορά τις υπόλοιπες δυνατές εφαρμογές, όπως εκείνη της μεθόδου εναρμόνισης (πλήρους ή προαιρετικής), η Επιτροπή εξακολουθεί να εφαρμόζει τις ισχύουσες σήμερα λύσεις.

Εντούτοις η Επιτροπή δεν προτίθεται να αγνοήσει το σοβαρό αυτό ζήτημα και, επειδή αισθάνεται ότι η πλήρης εναρμόνιση θα είναι ουσιώδους σημασίας για την υλοποίηση της μεγάλης Ενιαίας Αγοράς, προτίθεται να υποβάλει σχετικές προτάσεις κατά την προσεχή τροποποίηση της οδηγίας πλαισίου 70/156/ΕΟΚ υποβάλλοντας αντίστοιχη πρόταση στο άμεσο μέλλον.

11. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

6. Βάρος και διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους

Για την ολοκλήρωση της έγκρισης ΕΟΚ του τύπου οχημάτων μεταφοράς φορτίων, λεωφορείων και των ρυμουλκούμενων τους, που αφορά ολόκληρο το όχημα, λείπουν ακόμη πολλές επί μέρους οδηγίες, όπως για παράδειγμα η οδηγία για το βάρος και τις διαστάσεις των εν λόγω οχημάτων σύμφωνα με τα εδάφια 2.2, 2.4, 2.6 και 2.8 του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Εν όψει της έγκρισης του τύπου ενός οχήματος και προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι πληροί τις τεχνικές προϋποθέσεις κυκλοφορίας και συμμορφώνεται με τις σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις, επιβάλλεται να ληφθεί υπόψη η διαφορά μεταξύ δύο διαφορετικών εννοιών, τουλάχιστον όσον αφορά το βάρος:

- το τεχνικώς επιτρεπόμενο βάρος, δηλαδή το ανώτατο ολικό βάρος (ίδιο βάρος του οχήματος συν φορτίο) που είναι ικανό να φέρει ασφαλώς το όχημα εκ κατασκευής. Για το εν λόγω βάρος δεν έχει θεσπιστεί νόμιμο ανώτατο όριο, εντούτοις ο κατασκευαστής έχει την υποχρέωση να παράσχει τα τεχνικά στοιχεία επί τη βάσει των οποίων καθίσταται δυνατή η επαλήθευση της ακρίβειας της τιμής που δηλώνει για το τεχνικώς επιτρεπόμενο βάρος.
- το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

Στο στάδιο επίσης της έγκρισης τύπου, ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώνει τιμή μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους το οποίο απαγορεύεται να υπερβαίνει το όχημα. Ο κατασκευαστής προσδιορίζει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος συναρτήσει εμπορικών (τύπος πελατών και χρήση) και διοικητικών κριτηρίων (φορολογία, κατηγορίες, άδειες οδήγησης, όρια ταχύτητας, δασμολογικά τέλη). Ωστόσο το δηλωμένο μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπόκειται επιπλέον σε δύο απόλυτες μέγιστες τιμές που δεν επιτρέπεται να υπερβεί το όχημα:

- 1) το τεχνικώς επιτρεπόμενο βάρος του συγκεκριμένου οχήματος.
- 2) τις νόμιμες απόλυτες μέγιστες τιμές βάρους οι οποίες, σε συσχέτισμό κυρίως με ζητήματα υποδομής (συμβατότητα με οδοστρώματα και γέφυρες), προβλέπονται από τους νόμους για τους διάφορους τύπους οχημάτων (οχήματα με δύο, τρεις και τέσσερες άξονες, οδικοί συρμοί, κ.τ.λ.) καθώς και ανά άξονα.

Σε κοινοτικό επίπεδο οι ανωτέρω απόλυτες μέγιστες τιμές καθορίζονται στην οδηγία 85/3/ΕΟΚ. Ωστόσο δεδομένου ότι η κοινοτική εναρμόνιση δεν έχει ολοκληρωθεί στον εν λόγω τομέα, το παρόν σχέδιο πρότασης αναφέρεται στις μέγιστες τιμές όπως καθορίζονται από τους σχετικούς κώδικες οδικής κυκλοφορίας. Στην πράξη κάτι ανάλογο αντιστοιχεί στις τιμές που καθορίζει η οδηγία 85/3/ΕΟΚ για τα περισσότερα από τα κράτη μέλη και στις διαφορετικές μέγιστες τιμές που ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία, τη Δανία και την Ολλανδία.

Το εν λόγω σχέδιο οδηγίας καλύπτει όλες τις κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα εκτός των ιδιωτικών οχημάτων για τα οποία εκπονήθηκε ειδική οδηγία η οποία επί του παρόντος εξετάζεται από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η υποβληθείσα πρόταση περιλαμβάνει απαιτήσεις για την ικανότητα στροφής, τη σχέση ισχύος του κινητήρα προς μέγιστο βάρος και την ικανότητα εκκίνησης από θέση στάσης σε ανηφορικό έδαφος για τα οχήματα με κινητήρα και τους οδικούς συρμούς. οι ανωτέρω διατάξεις είναι διατυπωμένες στα εδάφια 2.9 και 2.10 του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Επιπλέον ενσωματώνονται στην εν λόγω πρόταση νέας οδηγίας απαιτήσεις για το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ρυμούλκησης από οχήματα με κινητήρα για ρυμουλκούμενα με ή χωρίς κύρια συστήματα πέδησης.

ΠΡΟΤΑΣΗ
ΓΙΑ ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Περί των βαρών και διαστάσεων ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με
κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους.

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Εχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής
Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το Άρθρο 100Α,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Εκτιμώντας:

Ότι πρέπει να υιοθετηθούν μέτρα κατάλληλα ώστε να εγκαθιδρυθεί
σταδιακά η ενιαία εσωτερική αγορά μέχρι τις 30 Δεκεμβρίου 1992,
ότι η ενιαία εσωτερική αγορά αποτελεί ένα χώρο χωρίς εσωτερικά
σύνορα μέσα στην οποία είναι εγγυημένη η ελεύθερη διακίνηση
οχημάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων,

ότι οι τεχνικές προδιαγραφές των εθνικών νομοθεσιών που πρέπει να
πληρούν, ορισμένες κατηγορίες οχημάτων αφορούν, μεταξύ άλλων, τα
βάρη και τις διαστάσεις τους,

ότι αυτές οι προδιαγραφές διαφέρουν από ένα κράτος μέλος στο
άλλο. Ότι είναι ως εκ τούτου ανάγκη να υιοθετηθούν οι ίδιες
προδιαγραφές από όλα τα κράτη μέλη, είτε συμπληρωματικά είτε σε
αντικατάσταση των υφισταμένων ρυθμίσεων, ιδίως για να καταστεί
δυνατή η εφαρμογή για κάθε τύπο οχήματος της διαδικασίας
έγκρισης ΕΟΚ που αποτελεί το αντικείμενο της οδηγίας του
Συμβουλίου 70/156/ΕΟΚ της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως
των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά την έγκριση των
οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους⁴, όπως
τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 87/403/ΕΟΚ⁵.

=====

1 ΕΕ Αριθ. C...

2 ΕΕ Αριθ. C...

3 ΕΕ Αριθ. C...

4 ΕΕ Αριθ. L 42 της 23.2.1970, σ.1

5 ΕΕ Αριθ. L 220 της 8.8.1987, σ.44

Οτι το άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ καθορίζει μια διαδικασία για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των διατάξεων των παραρτημάτων της. Οτι, οπωσδήποτε, η τεχνική πρόοδος απαιτεί μία ταχεία προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών που καθορίζονται από τις ειδικές οδηγίες. Οτι η Επιτροπή πρέπει να έχει την ευθύνη για την υιοθέτηση των προσαρμογών αυτών ώστε να απλουστευθεί και προωθηθεί η όλη διαδικασία. Οτι σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το Συμβούλιο εξουσιοδοτεί την Επιτροπή για την εφαρμογή κανόνων που καθορίζονται για τον τομέα των οχημάτων με κινητήρα, πρέπει να προβλέπεται μια διαδικασία για προηγούμενη συνεννόηση μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών στο πλαίσιο μιας συμβουλευτικής επιτροπής.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΟΔΗΓΙΑ : Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για τα βάρη, τις διαστάσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές οχημάτων που πρόκειται να εκκριθούν με βάση τα κατασκευαστικά τους χαρακτηριστικά.

Οι διατάξεις αυτής της Οδηγίας δεν αναιρούν τα όρια στα βάρη και τις διαστάσεις διαφόρων κατηγοριών οχημάτων που τυχόν ορίζονται από τις σχετικές νομοθεσίες για τη χρήση των οδών.

Ως όχημα, κατά την έννοια της παρούσας Οδηγίας, νοείται κάθε όχημα με κινητήρα κατά τον ορισμό του Παραρτήματος 1 της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εξαιρουμένων των οχημάτων της κατηγορίας M₁, με ή χωρίς αμάξωμα, που έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για να κυκλοφορεί επί οδών, έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και εκ κατασκευής μέγιστη ταχύτητα μεγαλύτερη των 25km/h, καθώς και τα ρυμουλκούμενα του

ΑΡΘΡΟ 2

Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έκκριση ΕΟΚ ούτε την έκκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου οχήματος, ή να αρνηθούν ή απαγορεύσουν την πώληση, την καταχώρηση στα μητρώα, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στα βάρη και τις διαστάσεις του, εφόσον αυτά πληρούν τις προδιαγραφές που τίθενται στο Παράρτημα 1 της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 3

Τυχόν τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των προδιαγραφών των παραρτημάτων αυτής της Οδηγίας στην τεχνική πρόοδο υιοθετούνται από την επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Άρθρο 4.

ΑΡΘΡΟ 4

Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Η επιτροπή γνωμοδοτεί επ' αυτού του σχεδίου μέσα σε προθεσμία την οποία ορίζει ο πρόεδρος σε συνάρτηση με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος, θέτοντας το ζήτημα σε ψηφοφορία αν παραστεί ανάγκη.

Η γνωμοδότηση καταχωρείται στα πρακτικά. Επι πλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη της τις γνωμοδοτήσεις της επιτροπής. Πληροφορεί την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο η γνωμοδότηση της ελήφθη υπόψη.

ΑΡΘΡΟ 5

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία (το αργότερο μέχρι την 1η Οκτωβρίου 1992) και ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις αυτές που θεσπίζουν να περιέχουν ή να συνοδεύονται από παραπομπή στην παρούσα οδηγία κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της εν λόγω παραπομπής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

ΑΡΘΡΟ 6

Από την 1η Οκτωβρίου 1993 τα κράτη μέλη:

- δεν μπορούν πλέον να εκδίδουν το πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ για ένα τύπο οχήματος του οποίου η μάζα και οι διαστάσεις δεν πληρούν τις προδιαγραφές της παρούσας Οδηγίας.

- μπορούν να αρνηθούν την έγκριση τύπου σε εθνικό επίπεδο, ενός τύπου οχήματος του οποίου η μάζα και οι διαστάσεις δεν πληρούν τις προδιαγραφές της παρούσας Οδηγίας.

Άρθρο 7

Η παρούσα Οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Εγινε στις Βρυξέλλες στις 1992

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

1. Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για τα βάρη και τις διαστάσεις οχημάτων με κινητήρα που υπάρχουν στις κατηγορίες M₂, M₃ και N και των ρυμουλκούμενων τους της κατηγορίας O, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. Ορισμοί

2.1 Ως όχημα με κινητήρα νοείται κάθε μηχανοκίνητο όχημα που κινείται με ενέργεια όπως ορίζεται στο Παράρτημα 1 της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2.2 Ως ρυμουλκούμενο νοείται κάθε όχημα, όπως ορίζεται στο Παράρτημα 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, που συνδέεται με ζεύξη σε ένα όχημα με κινητήρα, εξαιρουμένων των ημιρυμουλκούμενων.

2.2.1 Ως ημιρυμουλκούμενο νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα στο οποίο ο(οι) άξονας(ες) είναι τοποθετημένος(οι) πίσω από το κέντρο βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) και το οποίο είναι εξοπλισμένο με διάταξη σύνδεσης που επιτρέπει τη μεταφορά προς το έλκον όχημα (ελκτική μονάδα) οριζοντίων και κατακόρυφων δυνάμεων. Σημαντικό μέρος του βάρους του ημιρυμουλκούμενου αναλαμβάνεται από την ελκτική μονάδα.

2.2.2 Ως πλήρες ρυμουλκούμενο νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα που έχει τουλάχιστον δυο άξονες και είναι εξοπλισμένο με διάταξη ρυμούλκησης η οποία μπορεί να μετακινείται κατακόρυφα (σε σχέση με το ρυμουλκούμενο) και ελέγχει την κατεύθυνση του (των) προσθίου(ων) άξονα(αξόνων), αλλά δεν μεταφέρει σημαντικά στατικά φορτία στο έλκον όχημα.

2.2.3 Ως κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα εξοπλισμένο με διάταξη ρυμούλκησης η οποία δεν μπορεί να μετακινηθεί κατακόρυφα (σε σχέση με το ρυμουλκούμενο) και στην οποία ο(οι) άξονας(ες) είναι τοποθετημένος(οι) κοντά στο κέντρο βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) έτσι ώστε μόνο ένα μικρό κατακόρυφο στατικό φορτίο, που δεν υπερβαίνει είτε το 10% του φορτίου που αντιστοιχεί στο μέγιστο βάρος του ρυμουλκούμενου είτε τα 1000 daN (το κατά περίπτωση μικρότερο), να μεταφέρεται στο έλκον όχημα.

- 2.3 Συνδυασμένα οχήματα.
(Συνδυασμοί οχημάτων)
- 2.3.1 Ως οδικός συρμός νοείται ένας συνδυασμός οχημάτων που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα και ένα ρυμουλκούμενο, εξαιρουμένων των ημιρυμουλκούμενων.
- 2.3.2 Ως αρθρωτό όχημα νοείται ένας συνδυασμός οχημάτων που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα (ελκτική μονάδα) και ένα ημιρυμουλκούμενο.
- 2.3.3 Ως αρθρωτό λεωφορείο νοείται ένα λεωφορείο που αποτελείται από δυο άκαμπτα τμήματα μονίμως συνδεδεμένα μεταξύ τους μέσω ενός αρθρωτού συνδέσμου. Τα διαμερίσματα επιβατών των δυο τμημάτων επικοινωνούν έτσι ώστε οι επιβάτες να μπορούν να μετακινούνται ελεύθερα από το ένα στο άλλο. Τα δυο συνδεδεμένα άκαμπτα τμήματα μπορούν να διαχωρισθούν μόνο σε εγκαταστάσεις συνερχείου κυρίως με επισκευές
- 2.4 Ως μέγιστες εκκεκριμένες διαστάσεις νοούνται οι μέγιστες διαστάσεις για τις οποίες το όχημα είναι εκκεκριμένο.
- 2.5 Ως "απόβαρο" (kerb mass) νοείται το βάρος του χωρίς φορτίο οχήματος σε κυκλοφοριακή ετοιμότητα περιλαμβανομένων των υγρών ψύξεως, λιπαντικών, καυσίμων, εργαλείων, εφεδρικού τροχού και του οδηγού του οποίου το βάρος εκτιμήθηκε σε 75 kg.
- 2.6 Ως μέγιστο εκκεκριμένο βάρος νοείται το μέγιστο βάρος για το οποίο είναι εκκεκριμένο το όχημα. Το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος δεν πρέπει να υπερβαίνει το τεχνικά επιτρεπόμενο μέγιστο βάρος.
- 2.7 Ως μέγιστο αποδεκτό τεχνικό βάρος νοείται το μέγιστο βάρος του οχήματος με βάση την κατασκευή του και το οποίο δίνεται από τον κατασκευαστή.
- 2.8 Ως μέγιστο εκκεκριμένο βάρος στον άξονα νοείται το μέγιστο βάρος στον άξονα για το οποίο είναι εκκεκριμένο το όχημα. Το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος στον άξονα δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο αποδεκτό τεχνικό βάρος στον άξονα.
- 2.9 Ως μέγιστο αποδεκτό τεχνικό βάρος στον άξονα νοείται το μέγιστο βάρος στον άξονα με βάση την κατασκευή του οχήματος και του άξονα και δίνεται από τον κατασκευαστή.

- 2.10 Ως μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμουλκίσεως νοείται το μέγιστο πραγματικό βάρος ενός ρυμουλκουμένου που συνδέεται με ζεύξη στο όχημα με κινητήρα και χιά το οποίο το όχημα με κινητήρα είναι εκκεκριμένο. Το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμουλκίσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο αποδεκτό τεχνικό βάρος ρυμουλκίσεως.
- 2.11 Ως μέγιστο αποδεκτό τεχνικό βάρος ρυμουλκίσεως νοείται το μέγιστο βάρος στο όχημα με κινητήρα με βάση την κατασκευή του οχήματος με κινητήρα και/ή της σύζευξης, το οποίο δίνεται από τον κατασκευαστή.
- 2.12 Ως μέγιστο αποδεκτό τεχνικό κατακόρυφο φορτίο στη σύζευξη νοείται το μέγιστο φορτίο στη σύζευξη με βάση την κατασκευή του οχήματος με κινητήρα και/ή της σύζευξης, το οποίο δίνεται από τον κατασκευαστή. Το φορτίο αυτό είναι το αναλογούν βάρος ενός ρυμουλκουμένου, όταν αυτό συνδέεται με ζεύξη σε όχημα με κινητήρα, το οποίο βάρος μεταφέρεται από τη διάταξη ρυμούλκησης του ρυμουλκουμένου στη σύζευξη του οχήματος με κινητήρα και διέρχεται κατακόρυφα από το κέντρο της διάταξης σύζευξης.
3. Αίτηση για έγκριση ΕΟΚ
- 3.1 Η αίτηση για έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις του υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του.
- 3.2 Συνοδεύεται από τα έγγραφα που αναφέρονται πιο κάτω εις τριπλούν και τα εξής στοιχεία:
- 3.2.1 Μια περιγραφή του τύπου του οχήματος, των αξόνων του, των βαρών και αποστάσεων που μνημονεύονται στο Παράρτημα II, μαζί με την αναγκαία τεκμηρίωση για την αίτηση του Αρθρου 3 της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και
- 3.2.2 Διαστασιολογημένα σχέδια της πρόσθιας πλευρικής και οπίσθιας όψης του οχήματος και της διάταξης των αξόνων του, στα οποία να φαίνονται τα διαστασιολογημένα στοιχεία που καθορίζονται σ αυτό το παράρτημα.
- 3.3 Ένα όχημα με τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στο Παράρτημα II παραδίδεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών και των ελέγχων για την έγκριση.

4. Εγκρίση ΕΟΚ

Ενα πιστοποιητικό εγκρίσεως ΕΟΚ σύμφωνα με το πρότυπο του Παραρτήματος ΙΙΙ εκδίδεται για την έγκριση που αναφέρεται στις παραγράφους 3.1 και 3.2 του παρόντος Παραρτήματος.

5. Μέγιστα Βάρη και Διαστάσεις των οχημάτων

5.1 Το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του οχήματος και των αξόνων του δεν υπερβαίνει το μέγιστο αποδεκτό τεχνικά βάρος του οχήματος και των αξόνων του. Το άθροισμα των μεγίστων αποδεκτών τεχνικά βαρών στους άξονες δεν θα είναι μικρότερο από το μέγιστο αποδεκτό τεχνικά βάρος και κατά συνέπεια δε θα είναι μικρότερο από το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του οχήματος. Το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος στον κάθε άξονα δεν θα υπερβαίνεται όταν το όχημα είναι ομοιόμορφα φορτωμένο μέχρι το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του. Όσον αφορά τους ελκυστήρες των ημιρυμουλκούμενων, το κατακόρυφο φορτίο στο κάθισμα της ζεύξης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σχετικά.

5.2 Στην περίπτωση των αστικών λεωφορείων και των υπεραστικών λεωφορείων μεγάλων αποστάσεων (πούλμαν) το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος αυτών των οχημάτων και τα βάρη πάνω στους άξονες δεν θα υπερβαίνονται όταν το αστικό λεωφορείο ή το πούλμαν μεταφέρει το μέγιστο αριθμό επιβατών και το βάρος των αποσκευών, που και τα δυο δηλώνονται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με τις οδηγίες της τεχνικής υπηρεσίας. Για κάθε επιβάτη (καθήμενο ή όρθιο) πρέπει να ληφθεί υπόψη ένα βάρος 68 kg ενώ το βάρος των ορθίων επιβατών είναι ομοιόμορφα κατανομημένο για αυτούς τους επιβάτες. Εάν το όχημα είναι ικανό να μεταφέρει αποσκευές, τα βάρη τους θα είναι κατανομημένα ομοιόμορφα στο χώρο αποσκευών. Αν το όχημα είναι σχεδιασμένο να μεταφέρει αποσκευές στην οροφή του, το βάρος των αποσκευών θα φορτώνεται ομοιόμορφα και δεν θα υπερβαίνει τα 75 kg ανα τετραγωνικό μέτρο.

6. Ειδικές απαιτήσεις

6.1 Διαστάσεις

6.1.1 Κάθε όχημα με κινητήρα και κάθε αρθρωτό λεωφορείο πρέπει να μπορεί να στρίψει μέσα σε μία συνεχή κυκλική λωρίδα που έχει εξωτερική ακτίνα 12.50 μ. και εσωτερική 5.30μ. Η απαίτηση αυτή ισχύει επίσης για όλα τα αρθρωτά οχήματα και τους οδικούς συρμούς.

- 6.1.2 Η απόσταση μεταξύ του άξονα του πειρου ζεύξης και του έσχατου άκρου ενός ημιρυμουλκουμένου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 12.00μ. μετρούμενα κατά την οριζόντια πάνω στο διάμηκες επίπεδο του οχήματος.
- 6.1.3 Η απόσταση μεταξύ του πειρου ζεύξης του πέμπτου τροχού και οποιουδήποτε προέχοντος σημείου στο πρόσθιο μέρος του ημιρυμουλκουμένου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2.04μ, μετρούμενα κατά την οριζόντια.
- 6.1.4 Για τους οδικούς συρμούς η απόσταση μεταξύ του οπισθίου άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και του πρόσθιου άξονα ενός ρυμουλκουμένου δεν θα είναι μικρότερη από 3.00μ.

7. Μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμούλκησης ενός οχήματος με κινητήρα

7.1 Ρυμουλκούμενα με δευτερεύουσα πέδη που συνδέονται με ζεύξη σε οχήματα με κινητήρα

Για την ρυμούλκηση ενός ρυμουλκουμένου με δευτερεύουσα πέδη, το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμούλκησης ενός οχήματος με κινητήρα δε θα υπερβαίνει είτε το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του ρυμουλκούντος οχήματος με κινητήρα είτε το μέγιστο αποδεκτό τεχνικά βάρος ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα είτε την τιμή βάρους που προκύπτει από τη σχέση της ισχύος της μηχανής προς το μέγιστο βάρος, όπου λαμβάνεται η κατά περίπτωση χαμηλότερη τιμή.

Στην περίπτωση όπου τα οχήματα ενός οδικού συρμού είναι εξοπλισμένα με σύστημα συνεχούς πέδησης, το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμούλκησης ενός οχήματος με κινητήρα δεν θα υπερβαίνει είτε το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του οχήματος αυτού πολλαπλασιασμένο επί το συντελεστή 1,5, είτε το μέγιστο αποδεκτό τεχνικά βάρος ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα, είτε την τιμή βάρους που προκύπτει από τη σχέση της ισχύος της μηχανής προς το μέγιστο βάρος, όπου λαμβάνεται η κατά περίπτωση χαμηλότερη τιμή.

7.2 Ρυμουλκούμενα χωρίς πέδη που συνδέονται σε οχήματα με κινητήρα

Για τη ρυμούλκηση ενός μονοαξονικού ή ενός διαξονικού ρυμουλκουμένου χωρίς δευτερεύουσα πέδη, το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμούλκησης ενός οχήματος με κινητήρα δεν θα υπερβαίνει είτε το ήμισυ του βάρους του ρυμουλκούντος οχήματος με κινητήρα που είναι σε κυκλοφοριακή ετοιμότητα (περιλαμβανομένων των υγρών ψύξεως, λιπαντικών, καυσίμων, εργαλείων, εφεδρικού τροχού και του οδηγού), είτε το μέγιστο αποδεκτό τεχνικά βάρος ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα, είτε την τιμή βάρους που προκύπτει από τη σχέση της ισχύος της μηχανής προς το μέγιστο βάρος, είτε ένα μέγιστο βάρος 0,75t, όπου λαμβάνεται η κατά περίπτωση χαμηλότερη τιμή.

Οχήματα με κινητήρα που ρυμουλκούν ένα ρυμουλκούμενο χωρίς δευτερεύουσα πέδη πρέπει, όταν έχει διακοπεί η λειτουργία του κινητήρα, να διαθέτουν ικανότητα πέδησης ισοδύναμη προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τον έλεγχο κατηγορίας 0, βάσει της οδηγίας για την πέδηση 71/320/ΕΟΚ.

7.3 Ρυμουλκούμενα που συνδέονται με ζεύξη σε οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών M_2 και M_3 .

Μόνο μονοαξονικά ή διαξονικά ρυμουλκούμενα επιτρέπεται να συνδέονται με ζεύξη σε οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών M_2 και M_3 για μεταφορά αποσκευών. Οι ρυθμίσεις των εδαφίων 7.1 και 7.2 εφαρμόζονται ανάλογα.

7.4 Κατακόρυφο φορτίο στη σύζευξη οχημάτων με κινητήρα

Το μέγιστο αποδεκτό τεχνικό κατακόρυφο φορτίο στη διάταξη σύζευξης λαμβάνεται υπόψη στον το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του οχήματος και του(ων) οπίσθιου(ων) άξονα(ων) είναι καθορισμένο(α).

Για κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα το μέγιστο εκκεκριμένο κατακόρυφο φορτίο το οποίο μεταφέρεται μέσα από τη διάταξη ρυμούλκησης του ρυμουλκούμενου (όταν αυτό είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) στη σύζευξη ενός οχήματος με κινητήρα, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% του μέγιστου βάρους του ρυμουλκούμενου ή τα 1000kg. Εφαρμόζεται η ελάχιστη των δύο τιμών.

Ο κατασκευαστής προδιαγράφει τις συνθήκες προσάρτησης της διάταξης σύζευξης στο όχημα με κινητήρα, ειδικά όσον αφορά την οπίσθια προεξοχή της προσάρτησης.

8. Ικανότητα εκκίνησης σε ανηφορικό έδαφος

Τα οχήματα με κινητήρα, οι οδικοί συρμοί και τα αρθρωτά οχήματα πρέπει να είναι σε θέση να ξεκινούν πέντε φορές μέσα σε διάστημα 5 πρώτων λεπτών σε μια ανωφέρια με κλίση τουλάχιστον 12%, φορτωμένα με το μέγιστο εκκεκριμένο βάρος τους.

9. Σχέση Ισχύος της μηχανής προς το μέγιστο φορτίο

Όλα τα οχήματα με κινητήρα πρέπει να διαθέτουν αποδιδόμενη ισχύ μηχανής τουλάχιστον 5kw ανα τοννο του μέγιστου εκκεκριμένου βάρους του οχήματος με κινητήρα, του οδικού συρμού ή του αρθρωτού οχήματος.

10. Προϋποθέσεις για τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα επί του κινητήριου άξονα στην περίπτωση συστημάτων ανάρτησης ισοδύναμου προς την πνευματική ανάρτηση.

10.1 Στις περιπτώσεις όπου οι σχετικοί κανόνες οδικής κυκλοφορίας προβλέπουν ειδική μέγιστη τιμή της επιτρεπόμενης μάζας επί του κινητήριου άξονα για οχήματα εφοδιασμένα με πνευματική ανάρτηση ή συστήματα ανάρτησης ισοδύναμα προς την πνευματική ανάρτηση, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις.

10.2 Ο κινητήριος άξονας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με δίδυμα ελαστικά επίσωτρα.

10.3 Πίεση επαφής ελαστικού επισώτρου

Η πίεση επαφής του ελαστικού επισώτρου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 8 bar

10.4 Ορισμός της πνευματικής ανάρτησης

Σύστημα ανάρτησης θεωρείται πνευματικό, εφόσον τουλάχιστον το 75 % της λειτουργίας του ως ελατηρίου πραγματοποιείται με τη χρησιμοποίηση αέρα.

10.5 Ισοδυναμία προς πνευματική ανάρτηση

Σύστημα ανάρτησης αναγνωρίζεται ως ισοδύναμο προς πνευματική ανάρτηση εφόσον πληροί τα ακόλουθα:

10. 5.1. Σε περίπτωση που η αναρτημένη μάζα υπεράνω κινητήριου άξονα ή τροχοφορείου πραγματοποιεί μη συντηρούμενη κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση, χαμηλής συχνότητας για τη συχνότητα που μετριέται και την απόσβεση, εφόσον η ανάρτηση μεταφέρει το μέγιστο φορτίο της, πρέπει να τηρούνται τα όρια που καθορίζονται στις παραγράφους 10.5.2 έως 10.5.5.

10. 5.2 Κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων. Σε

τροχοφορεία με δίδυμους άξονες, οι εν λόγω αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση του τροχοφορείου.

10. 5.3 Ο μέσος λόγος απόρβησης D πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20 % της κρίσιμης απόρβησης για την ανάρτηση υπό τις κανονικές της συνθήκες και με τοποθετημένους και λειτουργούντες τους υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων.

10.5.4 Ο λόγος απόρβησης d της ανάρτησης όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες κραδασμών πρέπει να μην υπερβαίνει το 50 % του D .

10.5.5 Η συχνότητα της αναρτημένης μάζας που είναι τοποθετημένη υπεράνω του κινητήριου άξονα ή του τροχοφορείου και πραγματοποιεί μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,0 Hz.

10. 5.6 Ο ορισμός της συχνότητας και της απόρβησης της ανάρτησης αναφέρεται στην παράγραφο 10.5 και οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόρβησης καθορίζεται στην παράγραφο 10.7

10. 6. Ορισμός της συχνότητας και της απόρβησης

Ο παρών ορισμός αφορά μάζα M (kg) αναρτημένη επάνω από κινητήριο άξονα ή τροχοφορείο. Ο άξονας ή το τροχοφορείο παρουσιάζει κάποια συνολική δυσκαμψία κατά την κατακόρυφη διεύθυνση μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένη μάζας, έστω K Νιούτον/μέτρο. (N/m) και συνολικό συντελεστή απόρβησης C Νιούτον μέτρο και δευτερόλεπτο (N.S/m). Έστω Z η κατακόρυφη μετακίνηση της αιωρούμενη μάζας. Η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι :

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

Η συχνότητα της ταλάντωσης της αιωρούμενης μάζας F rad/sec είναι :

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{c^2}{4M^2}}$$

Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν $c = c_0$, όπου

$$c_0 = 2 \sqrt{KM}$$

Ο λόγος απόσβεσης είναι το πηλίκον c/c_0 .

Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της αιωρούμενης μάζας η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβεννυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών αιχμών της ταλάντωσης προς την αυτή κατεύθυνση. Εάν τα πλάτη των αιχμών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A_1 και A_2 , ο λόγος απόσβεσης D δίδεται από τη σχέση :

$$D = \frac{c}{c_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

όπου $\ln$ είναι ο φυσικός λογάριθμος του λόγου ενίσχυσης.

10.7. Διαδικασία δοκιμής

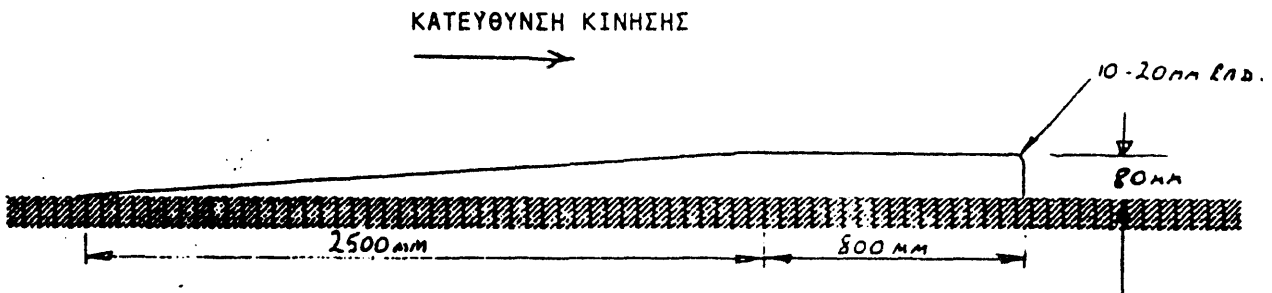
Προκειμένου να καθορισθούν με δοκιμή ο λόγος απόσβεσης D , ο λόγος απόσβεσης όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κραδασμών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα, φορτωμένο, πρέπει :

- α) να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) υπεράνω βαθμίδας ύψους 80 mm , της οποίας η τομή φαίνεται στο σχήμα Ι. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα 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) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο στον κινητήριο άξονα φθάσει σε τιμή $1,5$ φορά μεγαλύτερη από την τιμή του μέγιστου στατικού φορτίου. Το όχημα που ωθείται προς τα κάτω απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει.
- ή γ) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα άνω μέχρις ότου η μάζα που στηρίζεται στην ανάρτηση να ανυψωθεί κατά 80 mm άνωθεν του κινητήριου άξονα. Το όχημα που ωθείται με τον τρόπο αυτό προς τα άνω αφήνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει.

Στο όχημα όπου πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως υπεράνω του κινητήριου άξονα, να έχει τοποθετηθεί κατακόρυφος κινησιομετατροπέας. Στο ίχνος που γράφεται μπορεί να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των αιχμών της πρώτης και της δεύτερης βύθισης και να ληφθεί έτσι η συχνότητα και ο λόγος του εύρους ώστε να προκύψει η απόσβεση. Για δίδυμα κινητήρια τροχοφορεία οι κατακόρυφοι κινησιομετατροπείς πρέπει να τοποθετούνται μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως επάνω από το πλαίσιο.

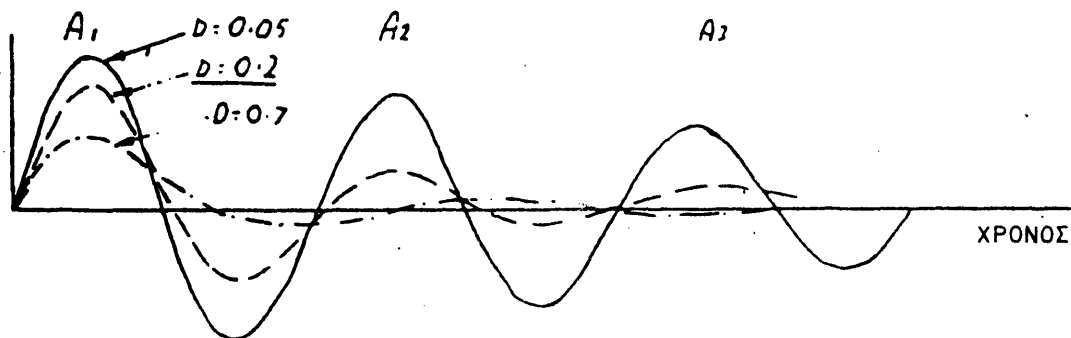
ΣΧΗΜΑ 1

ΒΑΘΜΙΔΑ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ ΓΙΑ ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ



ΣΧΗΜΑ 2

ΑΠΟΣΒΕΝΝΥΜΕΝΗ ΜΗ ΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟΚΡΙΣΗ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ^(α)

Οι πληροφορίες που ακολουθούν παρέχονται,
εφόσον είναι σχετικές, εις τριπλούν και
περιλαμβάνουν κατάλογο περιεχομένων.
Εάν υπάρχουν σχέδια υποβάλλονται στην
κατάλληλη κλίμακα και είναι επαρκώς
λεπτομερειακά σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα
σ' αυτό το μέγεθος.
Οι τυχόν φωτογραφίες θα δείχνουν επαρκείς
λεπτομέρειες.
Στην περίπτωση λειτουργιών που ελέγχονται
από μικρο-υπολογιστές δίνονται οι σχετικές με
τις λειτουργίες αυτές λεπτομέρειες.

Ο. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- Ο.1 Σήμα (εταιρική επωνυμία)
- Ο.2 Τύπος και εμπορική επωνυμία (αναφέρονται τυχόν παραλλαγές)
- Ο.3 Μέσα προσδιορισμού του τύπου, εφόσον είναι σημειωμένος
επάνω στο οχήματος^(β):
 - Ο.3.1 Θέση αυτής της εγχραφής
- Ο.4 Κατηγορία οχήματος^(γ)
- Ο.5 Όνομα, επώνυμο και διεύθυνση κατασκευαστή
- Ο.6 Όνομα, επώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εξουσιοδοτημένου
αντιπροσώπου του κατασκευαστή
- Ο.7 Θέση των πινακίδων και επιγραφών και τρόπος στερέωσής τους
 - Ο.7.1 Στο πλαίσιο
 - Ο.7.2 Στο αμάξωμα
- Ο.8 Επάνω στο πλαίσιο ή αρίθμηση στη σειρά του τύπου αρχίζει
από τον αριθμό...

Για τις υποσημειώσεις βλέπε το Παράρτημα Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ
όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 90/..../ΕΟΚ
(εγχ. ΙΙΙ/4141/88 REV.2)

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- 1.1 Φωτογραφίες και/ή σχέδια ενός αντιπροσωπευτικού οχήματος:
- 1.2 Διαστασιολογημένα σχέδια του όλου οχήματος:
- 1.3 Αριθμός αξόνων και τροχών (ενδεχομένως ερπυστριών ή ιμάντων κυλίσεως):
 - 1.3.1 Αριθμός και θέση αξόνων με διπλούς τροχούς:
 - 1.3.2 Αριθμός και θέση αξόνων διεύθυνσης:
 - 1.3.3 Κινητήριои άξονες (αριθμός, θέση, σύνδεση):
- 1.4 Πλαίσιο (εάν υπάρχει) (συνολικό σχέδιο):
- 1.5 Υλικό κατασκευής των πλευρικών στοιχείων (ε)
- 1.6 Θέση και διάταξη της μηχανής:
- 1.7 Θάλαμος οδήγησης (προωθημένος, ημιπροωθημένος ή κανονικός)

2. ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ε) (σε kg, mm και χωνίες) (με αναφορά στα σχέδια, όπου απαιτείται)

- 2.1 Αποτυπώμα(τα) (με πλήρες φορτίο) (ε)
 - 2.1.1 Για τα ημιρυμουλκούμενα: απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου ζεύξεως και του πρώτου οπισθίου άξονα:
 - 2.1.2 Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου ζεύξεως και του οπισθίου άκρου του ημι-ρυμουλκούμενου:
 - 2.1.3 Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου ζεύξεως και οποιουδήποτε σημείου της προσβίας όψης του ημιρυμουλκούμενου:
- 2.2 Για τους οδικούς ελκυστήρες:
 - 2.2.1 Προωθημένο του καθίσματος ζεύξεως (μέγιστο και ελάχιστο) (η)
 - 2.2.2 Μέγιστο ύψος του καθίσματος ζεύξεως (τυποποιημένο) (ε)
 - 2.2.3 Απόσταση μεταξύ του οπισθίου μέρους του θαλάμου και του οπισθίου άξονα:
 - 2.2.3.1 Απόσταση μεταξύ του οπισθίου μέρους του θαλάμου και του ή των οπισθίων αξόνων (για την περίπτωση πλαισίου με θάλαμο)
 - 2.2.3.2 Απόσταση μεταξύ του οπισθίου άκρου του τιμονιού και του ή των οπισθίων αξόνων (σε περίπτωση χυμνού πλαισίου)
- 2.3 Ικνη και πλάτη του ή των αξόνων:
 - 2.3.1 Ικνος κάθε ενός άξονα οδήγησης:
 - 2.3.2 Ικνος κάθε ενός από τους άλλους άξονες:
 - 2.3.3 Πλάτος του ευρύτερου οπισθίου άξονα:
 - 2.3.4 Πλάτος του ακρότατου οπισθίου άξονα:

- 2.4 Μέγιστες διαστάσεις (από άκρο σε άκρο) του οχήματος (συνολικά)
- 2.4.1 Για τα πλαίσια χωρίς αμάξωμα
- 2.4.1.1 Μήκος (κ):
- 2.4.1.2 Πλάτος (α):
- 2.4.1.2.1 Μέγιστο πλάτος:
- 2.4.1.2.2 Ελάχιστο πλάτος:
- 2.4.1.3 Ύψος (αφόρτιστο) (μ) (Για ανάρτηση που προσαρμόζεται στο ύψος να αναφέρεται η κανονική θέση κυκλοφοριακής ετοιμότητας)
- 2.4.1.4 Εμπρόσθια προεξοχή (ν):
- 2.4.1.5 Οπίσθια προεξοχή (ε):
- 2.4.1.6 Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.5.4 της υποσημείωσης (β')):
- 2.4.1.7 Αποστάσεις μεταξύ αξόνων (εάν είναι πολυαξονικό):
- 2.4.2 Για πλαίσια με αμάξωμα
- 2.4.2.1 Μήκος (κ):
- 2.4.2.2 Πλάτος (α):
- 2.4.2.2.1 Πλάτος αμαξώματος οχήματος-ψυχείου (α')
- 2.4.2.3 Ύψος (χωρίς φορτίο) (μ) (Για ανάρτηση που προσαρμόζεται στο ύψος να αναφέρεται η κανονική θέση κυκλοφοριακής ετοιμότητας):
- 2.4.2.4 Εμπρόσθια προεξοχή (ν)
- 2.4.2.4.1 Γωνία προσέγγισης (παράγραφος 4.5.1 της υποσημείωσης (β')):
- 2.4.2.5 Οπίσθια προεξοχή (ε)
- 2.4.2.5.1 Γωνία εκκίνησης (παράγραφος 4.5.2 της υποσημείωσης (β')):
- 2.4.2.6 Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.5.4 της υποσημείωσης (β')):
- 2.4.2.6.1 Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (παράγραφος 4.5.3 της υποσημείωσης (β')):
- 2.4.2.7 Αποστάσεις μεταξύ αξόνων (αν είναι πολυαξονικό):
- 2.5 Βάρος χυμνού πλαισίου (χωρίς θάλαμο, υγρά ψύξεως, λιπαντικά, καύσιμα, εφεδρικά τροχά, εργαλεία και χωρίς οδηγό):
- 2.5.1 Κατανομή αυτού του βάρους μεταξύ των αξόνων:
- 2.6 Βάρος του οχήματος σε κυκλοφοριακή ετοιμότητα με το αμάξωμα ή το βάρος του πλαισίου με το θάλαμο εφόσον ο κατασκευαστής δεν παρέχει το αμάξωμα (με υγρά ψύξεως, λιπαντικά, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικά τροχά και τον οδηγό) (θ):
- 2.6.1 Καταμερισμός αυτού του βάρους μεταξύ των αξόνων, και, για ημιρυμουλκούμενο, φορτίο στον πείρο ζεύξεως:
- 2.7 Ελάχιστο βάρος του οχήματος που δηλώνεται από τον κατασκευαστή:
- 2.7.1 Καταμερισμός αυτού του βάρους μεταξύ των αξόνων και για ημιρυμουλκούμενο φορτίο στον πείρο ζεύξεως:

- 2.8 Τεχνικό επιτρεπόμενο μέγιστο βάρος με φορτίο, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή:
 - 2.8.1 Καταμερισμός αυτού του βάρους μεταξύ των αξόνων και, για ημιρυμουλκούμενο φορτίο στον πείρο ζεύξης:
- 2.9 Μέγιστο τεχνικό αποδεκτό βάρος σε κάθε άξονα και, για ημιρυμουλκούμενο, φορτίο στον πείρο ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή:
- 2.10 Μέγιστο βάρος του ρυμουλκουμένου που μπορεί να συζευχθεί
 - 2.10.1 Πλήρες ρυμουλκούμενο:
 - 2.10.2 Ημιρυμουλκούμενο:
 - 2.10.3 Κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο: υποδεικνύεται ο μέγιστος λόγος της συζευκτικής προεξοχής ("") προς τη βάση που σχηματίζουν οι τροχοί (αποτύπωμα):
 - 2.10.4 Μέγιστο βάρος του συνδυασμού οχημάτων
 - 2.10.5 Το όχημα είναι/δεν είναι ("") κατάλληλο για ρυμούλκηση φορτίων
 - 2.10.6 Μέγιστο βάρος ρυμουλκουμένου χωρίς πέδη:
- 2.11 Μέγιστο κατακόρυφο φορτίο στο σημείο σύζευξης του ρυμουλκουμένου, εκτός του πείρου ζεύξης:
- 2.12 Συνθήκες εγγραφής σε κομπύλη
- 2.13 Σχέση της ισχύος του κινητήρα προς το μέγιστο βάρος (σε Kw/Kg):
- 2.14 Ικανότητα εκκίνησης σε ανηφορικό έδαφος:
- 2.15 Ικανότητα αναρρίκησης σε κεκλιμένο έδαφος (οχήματα εκτός οδών): %

5. ΑΞΟΝΕΣ

- 5.1 Σχέδιο κάθε άξονα με αναφορά των υλικών που χρησιμοποιούνται και προαιρετική αναφορά του σήματος και του τύπου:
- 5.2 Σχηματικό διάγραμμα γωνιών διεύθυνσης που δείχνει τη γεωμετρία της οδήγησης:

6. ΑΝΑΡΤΗΣΗ

- 6.1 Σχέδιο της διάταξης της ανάρτησης:
- 6.2 Κανονικά τοποθετημένοι τροχοί και ελαστικά:
 - 6.2.1 Κατανομή των ελαστικών στους άξονες και επιτρεπόμενοι συνδυασμοί ελαστικών:
 - 6.2.2 Μέγιστα και ελάχιστα μεχέθη τροχών:
 - 6.2.3 Ανώτατα και κατώτατα όρια των ακτίνων κυλήσεως:
 - 6.2.4 Πίεση ελαστικών σύμφωνα με τη σύσταση του κατασκευαστή του οχήματος: ...kPa
 - 6.2.5 Συνδυασμός(οι) ελαστικών/τροχών:
 - 6.2.6 Συνδυασμός(οι) αλυσίδας/τροχού και άξονα(ων) στους οποίους θα τοποθετηθούν:

- 6.3 Τύπος και σχεδιασμός της ανόρτσης κάθε άξονα ή τροχού:
 - 6.3.1 Προσαρμογή επιπέδου: ναι/οχι⁽¹⁾
 - 6.4 Χαρακτηριστικά των ελατηριωτών μερών της ανόρτσης (σχεδιασμός, χαρακτηριστικά των υλικών και διαστάσεις):
 - 6.5 Σταθεροποιητές: ναι/οχι⁽¹⁾
 - 6.6 Απορροφητήρες κραδασμών (αμορτισέρ) ναι/οχι⁽¹⁾
- 9.17 Προβλεπόμενες από το νόμο πινακίδες
- 9.17.1 Φωτογραφίες και/ή σχέδια των θέσεων των νομίμων πινακίδων και επιγραφών καθώς και του αριθμού του πλαισίου:
 - 9.17.2 Φωτογραφίες και/ή σχέδια του υπηρεσιακού μέρους των πινακίδων και επιγραφών (ολοκληρωμένο παράδειγμα με διαστάσεις)
 - 9.17.3 Φωτογραφίες και/ή σχέδια του αριθμού πλαισίου (ολοκληρωμένο παράδειγμα με διαστάσεις):
 - 9.17.4 Πιστοποιητικό του κατασκευαστή που βεβαιώνει την κάλυψη των απαιτήσεων του Παραρτήματος I της Οδηγίας 76/114, σημείο 3.
 - 9.17.4.1 Αν στο δεύτερο τμήμα, χρησιμοποιούνται χαρακτήρες (χρόμματα ή αριθμοί) για να υποδηλώσουν γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος, αυτά τα χαρακτηριστικά θα πρέπει να διευκρινίζονται:
 - 9.17.4.2 Αν στο δεύτερο τμήμα χρησιμοποιούνται χαρακτήρες για να υποδηλώσουν την κάλυψη των απαιτήσεων του εδαφίου 3.1.1.3 η σημείωσή τους θα πρέπει να επεξηγείται:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
(μέγιστο σχήμα: Α4 (210 X 297mm))

ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ
(ΟΧΗΜΑ)

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΤΗΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ

Γνωστοποίηση που αφορά την

- έγκριση
- επέκταση της έγκρισης
- άρνηση έγκρισης

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την Οδηγία.....

σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους.

Αριθ. έγκρισης ΕΟΚ.:

Αριθ. Επέκτασης.:

ΤΜΗΜΑ Ι

- 0.1 Σήμα (εταιρική επωνυμία)
- 0.2 Τύπος και εμπορική επωνυμία(Αναφέρατε τυχόν παραλλαγές):
- 0.3 Μέσα προσδιορισμού του τύπου, εφόσον σημειώνεται πάνω στο όχημα²:
- 0.3.1 Θέση αυτής της επιγραφής
- 0.4 Κατηγορία του οχήματος³
- 0.5 Όνομα, επώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.6 Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του κατασκευαστή

-
- 1. Διαγράψτε κατά περίπτωση
 - 2. Τα μέσα προσδιορισμού του τύπου, εφόσον χρησιμοποιούνται, θα υπάρχουν μόνο σε εκείνα τα οχήματα που καλύπτονται από τη συγκεκριμένη διοικητική έγκριση. Εάν τα μέσα προσδιορισμού του τύπου περιέχουν χαρακτήρες που δεν έχουν σχέση με την περιγραφή του τύπου οχημάτων που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης, οι χαρακτήρες αυτοί θα παριστάνονται στα σχετικά έγγραφα με το συμβολισμό "?" (ε.π. ABC??123??).
 - 3. Όπως ορίζεται στην υποσημείωση (χ) του Παραρτήματος 1 της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (Εγγ. ΙΙΙ/4141/88-REV. 2)

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

- | | | |
|-------|---|---|
| 1. | Πρόσθετες πληροφορίες | |
| 1.1 | Μήκος (συνολικό) | m |
| 1.2 | Πλάτος (συνολικό) | m |
| 1.3 | Υψος (συνολικό) | m |
| 1.4 | Μέγιστο εκκεκριμένο βάρος του οχήματος | t |
| 1.4.1 | Μέγιστο αποδεκτό τεχνικό βάρος του οχήματος | t |
| 1.5 | Μέγιστα εκκεκριμένα βάρη στους άξονες | t |
| 1.5.1 | 1.Αξονας | t |
| | 2.Αξονας | t |
| | 3.Αξονας | t |
| | 4.Αξονας | t |
| 1.6 | Μέγιστα αποδεκτά τεχνικά βάρη στους άξονες | t |
| 1.6.1 | 1.Αξονας | t |
| | 2.Αξονας | t |
| | 3.Αξονας | t |
| | 4.Αξονας | t |
| 1.7 | Μέγιστα αποδεκτά τεχνικά φορτία στον πείρα ζεύξης | t |
| 1.8 | Μέγιστο εκκεκριμένο βάρος ρυμούλκησης για το όχημα με κινητήρα | t |
| 1.8.1 | Ρυμουλκούμενο με βοηθητική πέδη | t |
| 1.8.2 | Ρυμουλκούμενο χωρίς βοηθητική πέδη | t |
| 1.9 | Μέγιστο κατακόρυφο φορτίο στη διάταξη σύζευξης | t |
| 2. | Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών: | |
| 3. | Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: | |
| 4. | Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: | |
| 5. | Λόγος(οι) για την επέκταση της έγκρισης (όπου αρμοζει): | |
| 6. | Τυχόν σχόλια: | |
| 7. | Τόπος: | |
| 8. | Ημερομηνία: | |
| 9. | Υπογραφή: | |
| 10. | Επισυνάπτεται κατάλογος των εγγράφων τα οποία απαρτίζουν τον φάκελο έγκρισης τύπου που κατατέθηκε στην διοικητική υπηρεσία χορήγησης της έγκρισης τύπου και μπορούν να παραληφθούν κατόπιν αίτησης. | |

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

=====

Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux :

masses et dimensions des poids lourds, autobus et autocars;

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

- Achèvement de la procédure de réception CEE des véhicules automobiles.
- Harmonisation des législations nationales.
- Augmentation de la sécurité de la circulation routière.

II. Caractéristiques des entreprises concernées

En particulier :

- y-a-t-il un grand nombre de PME ? Non.
- note t'on des concentrations dans des régions :
 - . éligibles aux aides régionales des E.M. ? Non.
 - . éligibles au Feder ? Non.

III. Quelles sont les obligations imposées aux entreprises ?

Respecter les prescriptions desdites directives assurant ainsi le libre accès de leurs véhicules dans tout le territoire de la Communauté.

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Respecter les prescriptions desdites directives assurant ainsi le libre accès de leurs véhicules dans tout le territoire de la Communauté.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les PME ? Non.

- lesquelles ?

VI. Quel est l'effet prévisible :

- sur la compétitivité des entreprises ?
 - pas d'effet prévisible.
- sur l'emploi ?
 - pas d'effet prévisible.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ? Oui.

- Avis des partenaires sociaux : Favorable.

ISSN 0254-1483

COM(91) 239 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-91-290-GR-C

ISBN 92-77-73881-2

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg