

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(91) 240 τελικό - ΣΥΝ 349

Βρυξέλλες, 19 Ιουλίου 1991

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

ΓΙΑ

ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ι. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Η εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμολκωμένων 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 ασφάλειας 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.

II. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

6. Διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας για τα βαρέα οχήματα και τα λεωφορεία

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τα ψηφίσματα που εξέδωσε κατά το 1984 και 1986 κάλεσε την Επιτροπή να του υποβάλει, μεταξύ άλλων, τις απαραίτητες διατάξεις για την υποχρεωτική τοποθέτηση διατάξεων περιορισμού ταχύτητας στα βαρέα οχήματα μεταφοράς φορτίων. Οι υποχρεώσεις εξοπλισμού των εν λόγω οδικών οχημάτων με ανάλογες συσκευές αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τον περιορισμό της σοβαρότητας των τραυμάτων συνεπεία ατυχήματος καθώς και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων.

Η εν λόγω πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου βασίζεται κυρίως στο αντίστοιχο σχέδιο κανονιστικών διατάξεων της οικονομικής επιτροπής των Ενωμένων Εθνών για την Ευρώπη που εγκρίθηκε πρόσφατα από τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 όσον αφορά την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης και αμοιβαίας αναγνώρισης της έγκρισης μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Οι τιμές στις οποίες πρέπει να ρυθμιστούν οι συσκευές περιορισμού της ταχύτητας για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα αντιστοιχούν στις τιμές που καθορίζονται στην πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τα όρια ταχύτητας για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα⁽⁴⁾.

(4) COM(88) 706 τελικό, 11.1.1989.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΓΙΑ
ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Έχοντας υπόψη :

τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 100Α,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2),

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας :

ότι είναι σημαντικό να θεσπιστούν μέτρα που να αποσκοπούν στη σταδιακή καθιέρωση της εσωτερικής αγοράς εντός χρονικής περιόδου που εκπνέει στις 31 Δεκεμβρίου 1992·
ότι η εσωτερική αγορά θα αποτελεί χώρο δίχως εσωτερικά σύνορα όπου θα εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων·

ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα οχήματα με κινητήρα σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες αφορούν, μεταξύ άλλων, τον περιορισμό της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων.

-
1. ΕΕ αριθ. C
 2. ΕΕ αριθ. C
 3. ΕΕ αριθ. C

ότι οι απαιτήσεις αυτές διαφέρουν από ένα κράτος μέλος σε άλλο· ότι είναι κατά συνέπεια αναγκαίο να υιοθετηθούν σε όλα τα κράτη μέλη ίδιες απαιτήσεις, είτε πέραν είτε εις αντικατάσταση των ισχυόντων κανόνων, ειδικότερα προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή σε κάθε τύπο οχήματος της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ που απετέλεσε το αντικείμενο της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 8ης Φεβρουαρίου 1970 σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμολκωμένων τους (4), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 87/403/ΕΟΚ (5).

ότι προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και να περιορισθεί η σοβαρότητα των τραυματισμών στις περιπτώσεις δυστυχημάτων με βαρέα φορτηγά και λεωφορεία, θεωρείται ότι είναι επείγουσα η ανάγκη εφοδιασμού αυτών των κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα με συσκευές περιορισμού της ταχύτητας*

ότι χάριν της προστασίας του περιβάλλοντος και της οικονομίας μπορεί να επιτευχθεί μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων.

ότι σε όλες τις περιπτώσεις που το Συμβούλιο

εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εφαρμόσει κανόνες που έχουν καθορισθεί για τον τομέα των οχημάτων με κινητήρα πρέπει να προβλέπεται μία διαδικασία προγενέστερης διαβούλευσης μεταξύ της Επιτροπής και των Κρατών μελών στο πλαίσιο συμβουλευτικής επιτροπής.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ :

4 ΕΕ αριθ. L 42, 23.2.1970, σ. 1

5 ΕΕ αριθ. L 220, 8.8.1987, σ.44

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ως :

"όχημα" νοείται οιοδήποτε όχημα με κινητήρα της κατηγορίας M3, N3, και N2, όπως ορίζεται στο παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, με ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 10 τόνων, το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στο οδικό δίκτυο και, διαθέτει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και εκ κατασκευής μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h.

"συσκευή περιορισμού της ταχύτητας" νοείται ο ρυθμιστής ταχύτητας για την οποία μπορεί να χορηγηθεί έγκριση τύπου για ξεχωριστή τεχνική ενότητα κατά την έννοια του άρθρου 9α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 2

Κράτος μέλος δεν μπορεί να αρνηθεί :

- την έγκριση τύπου ΕΟΚ ή εθνική έγκριση τύπου για όχημα. ή να αρνηθεί ή να απαγορεύσει την πώληση, την ταξινόμηση, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση οχήματος προβάλλοντας αιτία σχετιζόμενα με τον εξοπλισμό του με συσκευές περιορισμού της ταχύτητας.
- έγκριση τύπου ΕΟΚ ή εθνική έγκριση τεχνικής ενότητας για συσκευές περιορισμού της ταχύτητας. ή να απαγορεύσει την πώληση ή χρήση συσκευής περιορισμού της ταχύτητας.

εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Οιοσδήποτε τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των απαιτήσεων των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο, θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 4.

Άρθρο 4

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

Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδια των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή γνωμοδοτεί επί του σχεδίου εντός προθεσμίας που καθορίζεται από τον πρόεδρο ανάλογα με την επιτακτικότητα του ζητήματος, ενδεχομένως κατόπιν ψηφοφορίας.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε Κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την καταχώρηση της άποψής του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της στο έπακρο τη γνώμη που υπέβαλε η επιτροπή, και της γνωστοποιεί κατά ποίο τρόπο λήφθηκε υπόψη η γνώμη της.

Άρθρο 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.

Άρθρο 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 οι συσκευές περιορισμού ταχύτητας δεν πληρούν τις προδιαγραφές της παρούσας Οδηγίας.

- μπορούν να αρνηθούν την έγκριση τύπου σε εθνικό επίπεδο, ενός τύπου οχήματος του οποίου οι συσκευές περιορισμού ταχύτητας δεν πληρούν τις προδιαγραφές της παρούσας Οδηγίας.

Άρθρο 7

Η παρούσα Οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Εγινε στις Βρυξέλλες στις 1992.

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- 1.1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας, που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΟΚ ως χωριστές τεχνικές ενότητες για οχήματα με κινητήρα και στον εξοπλισμό των οχημάτων με κινητήρα τα οποία περιγράφονται στο άρθρο 1 με τις εγκεκριμένες αυτές συσκευές ή παρόμοια συστήματα περιορισμού της ταχύτητας που πληρούν τις απαιτήσεις των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας.

Οχήματα με κινητήρα των οποίων η ανώτατη ταχύτητα σχεδιασμού είναι κατώτερη από την καθορισμένη ταχύτητα που προβλέπεται στο εδάφιο 7.2.1 για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων δεν χρειάζεται να εξοπλίζονται με συσκευές ή συστήματα περιορισμού της ταχύτητας.

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι ο περιορισμός σε μία καθορισμένη τιμή της ανώτατης ταχύτητας πορείας των βρέων φορτηγών και επιβατικών οχημάτων. Αυτό επιτυγχάνεται με συσκευή περιορισμού της ταχύτητας ή ένα ενσωματωμένο στο όχημα σύστημα περιορισμού της ταχύτητας του οποίου η κύρια λειτουργία είναι ο έλεγχος του καυσίμου που διοχετεύεται στον κινητήρα.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 2.1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ως:
- 2.2. "Περιορισμένη ταχύτητα V" νοείται η ανώτατη ταχύτητα του οχήματος το οποίο έχει μελετηθεί ή έχει εξοπλισθεί κατά τρόπο που να είναι αδύνατη η ανταπόκρισή του παρά την επενέργεια στον επιταχυντή"
- 2.3. "Καθορισμένη ταχύτητα" νοείται η επιδιωκόμενη μέση ταχύτητα του οχήματος όταν λειτουργεί σε σταθεροποιημένη κατάσταση"
- 2.4. "Σταθεροποιημένη ταχύτητα" νοείται η ταχύτητα του οχήματος όταν λειτουργεί υπό τις συνθήκες που ορίζονται στο σημείο 1.1.4.2.3. του παραρτήματος III.
- 2.5. "Συσκευή περιορισμού της ταχύτητας" νοείται μία συσκευή της οποίας η πρωταρχική αποστολή είναι να ελέγχει τη διοχέτευση του καυσίμου στον κινητήρα προκειμένου να περιορισθεί η ταχύτητα του οχήματος σε μία ορισμένη τιμή.
- 2.6. "Μάζα κενού οχήματος" νοείται η μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα κίνησης περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση, του ψυκτικού μέσου, των λιπαντικών ελαίων, των καυσίμων, των εργαλείων και του εφεδρικού τροχού.
- 2.7. "Τύπος οχήματος" νοείται το σύνολο οχημάτων που δεν διαφέρουν σε ουσιαστικά σημεία όπως:
- 2.7.1. - μάκα και τύπος του συστήματος ή της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας, εάν υπάρχει.
- 2.7.2. - κλίμακα ταχυτήτων για τον περιορισμό της ταχύτητας εντός της κλίμακος που έχει καθορισθεί στο δοκιμασθέν όχημα"
- 2.7.3. - λόγος της ανώτατης ισχύος του κινητήρα προς την μάζα κενού οχήματος το πολύ ίσος προς τον αντίστοιχο λόγο του δοκιμασθέντος οχήματος και
- 2.7.4. - μέγιστος λόγος των στροφών του κινητήρα προς την ταχύτητα του οχήματος στην χαμηλότερη σχέση μετάδοσης μικρότερος από τον αντίστοιχο λόγο του δοκιμασθέντος ατυχήματος.

- 2.8. Ως "Τύπος συσκευής περιορισμού της ταχύτητας" νοείται το σύνολο των συσκευών περιορισμού της ταχύτητας που δεν διαφέρουν σε σημαντικά χαρακτηριστικά όπως :
- η μάρκα και ο τύπος της συσκευής"
 - η κλίμακα τιμών ταχυτήτων στις οποίες μπορεί να ρυθμισθεί η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας ·
 - στη μέθοδο που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της τροφοδότησης του κινητήρα με καύσιμο.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ-ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- 3.1. Η αίτηση για την έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τον περιορισμό της ταχύτητας υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως διαπιστευμένο εντολοδόχο του.
- 3.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και τα ακόλουθα στοιχεία :
- 3.2.1. Λεπτομερή περιγραφή του τύπου του οχήματος και των μερών του, που αφορούν τον περιορισμό της ταχύτητας, αποτελούμενη από τα στοιχεία και τα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα II, προσάρτημα 1.
- 3.2.2. Αντιπροσωπευτικό όχημα του προς έγκριση τύπου διατίθεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.
- 3.2.3. Όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα συστατικά μέρη του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμή υπό τον όρο ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς έναντι της αρμόδιας αρχής ότι η έλλειψη των συστατικών αυτών μερών δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των επαληθεύσεων που αφορούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
- 3.3. Πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΟΚ η αρμόδια αρχή διαπιστώνει την ύπαρξη ικανοποιητικών διατάξεων που να εξασφαλίζουν αποτελεσματικούς ελέγχους σχετικά με την συμμόρφωση της παραγωγής.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ

- 4.1. Εφόσον το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία πληροί τις απαιτήσεις του κατωτέρω εδαφίου 7, χορηγείται έγκριση γι' αυτόν τον τύπο οχήματος.
Κοινοποίηση της έγκρισης ή επέκτασή ή αλόρριψη της αίτησης ενός τύπου οχήματος σύμφωνα με την παρούσα οδηγία γνωστοποιείται στα Κράτη μέλη με έντυπο σύμφωνα με το πρότυπο του παραρτήματος II, προσάρτημα 2 της παρούσας οδηγίας.

Για κάθε τύπο που εγκρίνεται καθορίζεται αριθμός έγκρισης. Από το ίδιο κράτος μέλος δεν επιτρέπεται να καθορισθεί ο ίδιος αριθμός για άλλο τύπο οχήματος.

5. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

- 5.1. Η αίτηση για την έγκριση τύπου ΕΟΚ της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας ως τεχνικής ενότητας πρέπει να υποβληθεί από τον κατασκευαστή της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας ή από τον δεόντως διαπιστευμένο εντολοδόχο του.

- 5.2. Για κάθε τύπο συσκευής περιορισμού της ταχύτητας η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από :
- 5.2.1. τεχνική τεκμηρίωση εις τριπλούν όπου να περιγράφονται τα τεχνικά στοιχεία της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας και η μέθοδος εγκατάστασής της σε κάθε μάρκα και τύπο οχήματος στο οποίο προορίζεται να εγκατασταθεί η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας .
- 5.2.2. πέντε δείγματα της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας . τα δείγματα πρέπει να φέρουν **εμφανή** και ανεξίτηλη ένδειξη με την εμπορική ονομασία ή σήμα του αιτουμένου και την ονομασία του τύπου .
- 5.2.3. **όχημα ή κινητήρα** (εφόσον πρόκειται να διεξαχθεί η δοκομή του κινητήρα **εξοπλισμένο με την συσκευή περιορισμού της ταχύτητας που υποβάλλεται προς έγκριση τύπου που να έχει επιλεγεί από τον αιτούντα** σε συμφωνία με την τεχνητή υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.
- 5.3. Πριν από τη χορήγηση της έγκρισης τύπου η αρμόδια αρχή πιστοποιεί την ύπαρξη ικανοποιητικών ρυθμιστικών διατάξεων που να εξασφαλίζουν αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής των συσκευών περιορισμού της ταχύτητας.
6. **ΕΓΚΡΙΣΗ**
- 6.1. Εφόσον η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και πληροί τις απαιτήσεις του κάτωτέρω εδαφίου 7, **χορηγείται έγκριση** για αυτό τον τύπο συσκευής περιορισμού της ταχύτητας.
- 6.2. Για κάθε τύπο συσκευής περιορισμού της ταχύτητας που εγκρίθηκε καθορίζεται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού (00 για την οδηγία στην αρχική της διατύπωση) **δηλούν τον αύξοντα αριθμό των τροποποιήσεων που έχουν επιφέρει τις πλέον πρόσφατες μείζονες τεχνικές τροποποιήσεις στην οδηγία κατά τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης.** Από το ίδιο κράτος μέλος δεν μπορεί να καθορισθεί ο ίδιος αριθμός για διαφορετικούς τύπους συσκευής περιορισμού της ταχύτητας.
- 6.3. Κοινοποίηση της έγκρισης ή επέκταση της ισχύος ή απόρριψη της έγκρισης τύπου συσκευής περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία κοινοποιείται στα κράτη μέλη με έντυπο σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II, προσάρτημα 4 της παρούσας οδηγίας.
- 6.4. Σε κάθε συσκευή **περιορισμού της ταχύτητας η οποία ανταποκρίνεται σε τύπο** συσκευής περιορισμού της ταχύτητας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία τοποθετείται εμφανώς και σε σημείο ευπρόσιτο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από :
- 6.4.1. Ορθογώνιο πλαίσιο που περιβάλλει το γράμμα "e" ακολουθούμενο από το **χαρακτηριστικό** αριθμό του κράτους που χορήγησε την έγκριση και

- 6.4.2. τον αριθμό έγκρισης που αναφέρεται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ (βλέπε παράρτημα ΙΙ, προσάρτημα 4), κοντά στο ορθογώνιο πλαίσιο του σήματος έγκρισης.
- 6.5. Το σήμα έγκρισης να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 6.6. Στο παράρτημα ΙΙ, προσάρτημα 5 της παρούσας οδηγίας παρατίθεται παράδειγμα της διάταξης του σήματος έγκρισης.

7. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

7.1. Γενικότητες

- 7.1.1. Η ταχύτητα πρέπει να περιορίζεται έτσι ώστε το όχημα κατά τη συνήθη χρήση του, παρά τους κραδασμούς στους οποίους **ενδεχομένως** να υπόκειται, να πληροί τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να σχεδιάζεται, να κατασκευάζεται και να συναρμολογείται έτσι ώστε το **εφοδιασμένο με τη συσκευή περιορισμού της ταχύτητας όχημα κατά τη συνήθη χρήση του να πληροί τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.**
- 7.1.2. Ειδικότερα, η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας του οχήματος σχεδιάζεται, συσκευάζεται και συναρμολογείται έτσι ώστε να ανθίσταται στη διάβρωση και τη γήρανση που ενδεχομένως να εκτίθεται και να ανθίσταται στις παραποιήσεις.
 - 7.1.2.1. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι δυνατή η προσωρινή ή μόνιμη αύξηση ή κατάργηση του ορίου ταχύτητας σε οχήματα εν χρήσει. Το απαροφύκτιστο πρέπει να επιδεικνύεται στην τεχνική υπηρεσία με τεκμηρίωση όπου να αναλύονται οι τρόποι **αστοχίας για τους οποίους το σύστημα θα εξεταστεί συνολικά.** Η ανάλυση πρέπει να δείχνει, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές καταστάσεις του συστήματος, τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η τροποποίηση των **μεγεθών εισόδου ή εξόδου στη λειτουργία του συστήματος, τις δυνατότητες να προκύψουν αυτές οι τροποποιήσεις από αστοχίες ή ηθελημένη παραβίαση, καθώς και τις πιθανότητες εμφάνισής τους.** Η ανάλυση πρέπει να καλύπτει πάντοτε την πρώτη αστοχία.
 - 7.1.2.2. Η λειτουργία περιορισμού της ταχύτητας, η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας και οι συνδέσεις που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της, εκτός όσων είναι σημαντικές για τη λειτουργία του οχήματος, πρέπει να είναι δυνατόν να προστατεύονται από **τ υ χ ό ν** ανεπιτρεπτή ρύθμιση ή διακοπή της **ενεργειακής παροχής με τη χρησιμοποίηση διατάξεων σφράγισης και/ή την ανάγκη χρήσης ειδικών εργαλείων.**
- 7.1.3. Η λειτουργία περιορισμού της ταχύτητας και η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας δεν πρέπει να ενεργοποιούν το σύστημα πέδησης του οχήματος. Μόνιμη πέδη (επιβραδιντής) μπορεί να ενσωματωθεί μόνον εφόσον η λειτουργία ή η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας έχει περιορίσει την τροφοδότηση με καύσιμο στο ελάχιστο.

- 7.1.4. Η λειτουργία περιορισμού της ταχύτητας ή η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να μην επηρεάζουν την ταχύτητα του οχήματος εν κινήσει σε περίπτωση θετικής επενέργειας στον επιταχυντή κατά τη στιγμή που το όχημα κινείται με την καθορισμένη ταχύτητα.
- 7.1.5. Η λειτουργία περιορισμού της ταχύτητας ή η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να καθιστούν δυνατή την κανονική λειτουργία του επιταχυντή προκειμένου να είναι δυνατή η αλλαγή της σχέσης μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.
- 7.1.6. Καμία δυσλειτουργία δεν επιτρέπεται να επιφέρει αύξηση της ισχύος του κινητήρα πέραν εκείνης που αντιστοιχεί στην θέση του επιταχυντή του οδηγού.
- 7.1.7. Ο περιορισμός της ταχύτητας πρέπει να επιτυγχάνεται ανεξαρτήτως από το χειριστήριο του επιταχυντή εφόσον από το κάθισμα του οδηγού είναι προσιτά περισσότερα του ενός χειριστήρα του επιταχυντή.
- 7.1.8. Η λειτουργία περιορισμού της ταχύτητας ή η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να λειτουργούν ικανοποιητικά στο ηλεκτρομαγνητικό τους περιβάλλον χωρίς ανεπιθύμητες ηλεκτρομαγνητικές διαταραχές στο περιβάλλον αυτό.
- 7.1.9. Όλα τα συστατικά μέρη που είναι απαραίτητα για την πλήρη λειτουργία του περιορισμού της ταχύτητας ή της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να ενεργοποιούνται οποτεδήποτε κινείται το όχημα.
- 7.2. Ειδικές απαιτήσεις
- 7.2.1. Για τις διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα η περιορισμένη ταχύτητα V ρυθμίζεται στις ακόλουθες τιμές :
- Κατηγορία M3 και N2 με ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνουσα τους 10 τόνους:
 $V_{\text{περ}} = 100 \text{ km/h}$
 - Κατηγορία N3 :
 $V_{\text{περ}} = 80 \text{ km/h}$
- 7.2.2. Ο περιορισμός αυτός της ταχύτητας μπορεί να επιτυγχάνεται είτε εξοπλίζοντας τα οχήματα με κινητήρα με συσκευές περιορισμού της ταχύτητας που έχουν έγκριση τύπου EOK, είτε με συναφή συστήματα που εξασφαλίζουν την ίδια λειτουργία περιορισμού της ταχύτητας και είναι ενσωματωμένα στα οχήματα.
- 7.2.3. Η καθορισμένη ταχύτητα πρέπει να αναγράφεται σε πινακίδα τοποθετημένη σε εμφανή θέση στο διαμέρισμα του οδηγού κάθε οχήματος.

8. ΔΟΚΙΜΗ

Οι δοκιμές περιορισμού της ταχύτητας στις οποίες υπόκειται το όχημα ή η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας που υποβάλλεται προς έγκριση τύπου καθώς επίσης και οι απαιτούμενες επιδόσεις του περιορισμού της ταχύτητας περιγράφονται στο παρόντο III της παρούσας οδηγίας.

Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή και εφόσον συμφωνήσει η αρχή έγκρισης τύπου, οχήματα των οποίων η υπολογισθείσα χωρίς διάταξη περιορισμού ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει την καθορισμένη ταχύτητα που έχει ορισθεί για αυτά τα οχήματα, μπορούν να εξαιρεθούν από τη δοκιμή του παραρτήματος III υπό τον όρο ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

9. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ Η ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ

9.1. Οιαδήποτε τροποποίηση του τύπου του οχήματος ή του τύπου της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που ενέκρινε τον τύπο οχήματος. Η διοικητική υπηρεσία μπορεί:

9.1.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι πιθανόν να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι **οποσδήποτε** το όχημα ή η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις, είτε

9.1.2. να απαιτήσει περαιτέρω πρακτικό δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι η αρμόδια για την εξαγωγή των δοκιμών.

9.2. Επιβεβαίωση ή απόρριψη έγκρισης, όπου θα αναφέρεται η μεταβολή, κοινοποιείται στα Κράτη μέλη σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παραπάνω παράγραφο 4.1.

9.3. Η αρμόδια αρχή που εκδίδει επέκταση έκτασης καθορίζει σε οριστικό αριθμό σε κάθε έγγραφο με το οποίο κοινοποιείται επέκταση.

10. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

10.1. Κάθε όχημα ή συσκευή περιορισμού της ταχύτητας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία κατασκευάζεται κατά τρόπο που να συμμορφώνεται με τον τύπο που έχει εγκριθεί ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παραπάνω εδάφιο 7.

10.2. Προκειμένου να επαληθευθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του εδαφίου 10.1 διενεργούνται οι κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.

10.3. Ειδικότερα, ο κάτοχος έγκρισης **οφείλει**:

10.3.1. να εξασφαλίζει τις διαδικασίες για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ποιότητας του οχήματος ή της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας.

10.3.2. να έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό δοκιμών που είναι απαραίτητες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς κάθε εγκεκριμένο τύπο.

10.3.3. να εξασφαλίζει ότι καταγράφονται τα στοιχεία που προκύπτουν από τις δοκιμές και ότι τα επισυναπτόμενα έγγραφα είναι διαθέσιμα για χρονική περίοδο που καθορίζεται σε συμφωνία με τη **διοικητική υπηρεσία**.

- 10.3.4. να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε τύπου δοκιμών, προκειμένου να επαληθεύει και να εξασφαλίζει τη **συνέπεια των χαρακτηριστικών** του οχήματος ή της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας, λαμβάνοντας υπόψη τις επιτρεπόμενες διακυμάνσεις της βιομηχανικής παραγωγής.
- 10.3.5. να εξασφαλίζει ότι για κάθε τύπο οχήματος ή συσκευής περιορισμού της ταχύτητας διενεργούνται επαρκείς έλεγχοι και δοκιμές σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.
- 10.3.6. να εξασφαλίζει ότι οιαδήποτε σύνολα δειγμάτων ή δοκιμών που αποτελούν ένδειξη για τη μη συμμόρφωση με τον εν λόγω τύπο δοκιμής πρέπει να **συνεπάγονται περαιτέρω** δειγματοληψία και δοκιμές. Πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποκατασταθεί η **συμμόρφωση της αντίστοιχης παραγωγής**.
- 10.4. Η αρμόδια αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου μπορεί ανά **πάσα** στιγμή να επαληθεύει τις μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης **οι οποίες** εφαρμόζονται σε κάθε μονάδα παραγωγής.
- 10.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση **τα βιβλία δοκιμών και το ημερολόγιο παραγωγής** επιδεικνύονται στον επιθεωρητή.
- 10.4.2. Ο επιθεωρητής μπορεί να επιλέξει τυχαία δείγματα προς δοκιμή στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων μπορεί να καθοριστεί σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ελέγχων του ιδίου του κατασκευαστή.
- 10.4.3. Όταν η **ποιοτική στάθμη** δεν είναι ικανοποιητική ή εφόσον θεωρηθεί αναγκαίο να διαπιστωθεί η καταλληλότητα των δοκιμών που διεξάχθηκαν κατ' εφαρμογή του εδαφίου 14.2., ο επιθεωρητής επιλέγει δείγματα για να αποσταλούν στην τεχνική υπηρεσία που πραγματοποίησε τις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- 10.4.4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να διεξάγει οιαδήποτε δοκιμή που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία.
Η συνήθης συχνότητα επιθεωρήσεων που επιτρέπονται από την αρμόδια αρχή είναι μία ανά διετία. Στις περιπτώσεις που τα αποτελέσματα κατά τις εν λόγω επιθεωρήσεις δεν είναι ικανοποιητικά η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει τη λήψη όλων των μέτρων που είναι απαραίτητα για να αποκατασταθεί η συμμόρφωση της παραγωγής το συντομότερο δυνατόν.
11. **ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ**
- 11.1.1. Η έγκριση που χορηγείται για τύπο οχήματος ή τύπο συσκευής περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παραπάνω εδάφιο 7.
- 11.2. Σε περίπτωση που κράτος μέλος ανακαλεί έγκριση τύπου ΕΟΚ που είχε χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως σχετικά τα άλλα κράτη μέλη, με αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II, προσάρτημα 2 ή 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

Δελτίο πληροφοριών αριθ.
σύμφωνα με το παράρτημα Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου
σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΟΚ οχήματος με κινητήρα
όσον αφορά τον περιορισμό της ταχύτητας ή
τον εξοπλισμό με συσκευές περιορισμού της ταχύτητας (Οδηγία .../.../ΕΟΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες δίνονται,
ενδεχομένως, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν
πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια,
δίνονται στην κατάλληλη
κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες, σε σχήμα
Α4 ή διπλωμένα σε αυτό το μέγεθος. Εφόσον
υπάρχουν λειτουργίες που ελέγχονται από
μικρο-επεξεργαστή πρέπει να δίνονται οι
πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις.

0. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 0.1. Μάρκα (εταιρική επωνυμία) :
- 0.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία (αναφέρονται τυχόν παραλλαγές) :
- 0.3. Τρόποι αναγνώρισης του τύπου, εφόσον επισημαίνεται στο όχημα (β) :
- 0.3.1. Θέση αυτής της επισήμανσης :
- 0.4. Κατηγορία οχήματος (γ) :
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή :
- 0.6. Όνομα και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εντολοδόχου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει) :
- 0.7. Θέση και τρόπος τοποθέτησης των πινακίδων και επιγραφών :
 - 0.7.1. Επί του πλαισίου :
 - 0.7.2. Επί του αμαξώματος :
- 0.8. Οι επί του πλαισίου αύξοντες αριθμοί του παρόντος τύπου αρχίζουν από τον αριθμό ...

Για τις υποσημειώσεις, βλέπε παράρτημα Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 90/.../ΕΟΚ (έγγρ. ΙΙΙ/4141/88 αναθ. 2)

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
 - 1.1. Φωτογραφίες και/ή σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος :
 - 1.2. Θέση και διάταξη της μηχανής :
2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ε) (σε kg και mm) (να αναγράφονται στο σχέδιο όπου χρειάζεται)
 - 2.6. Μάζα του έτοιμου για κυκλοφορία οχήματος με το αμάξωμα ή μάζα του πλαισίου με το θάλαμο οδηγού εφόσον ο κατασκευαστής δεν τοποθετηθεί το αμάξωμα (με ψυκτικό μέσο Έλαια λίπανσης, καύσιμο, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και με τον οδηγό) (ο) :
 - 2.8. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμπορου οχήματος που δηλώνει ο κατασκευαστής:
3. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ (π)
 - 3.1. Κατασκευαστής :
 - 3.1.1. Κωδικός αριθμός κατασκευαστή του κινητήρα:
(που επισημαίνεται στον κινητήρα, ή με άλλα μέσα αναγνώρισης)
 - 3.2. Κινητήρας εσωτερικής καύσης
 - 3.2.1. Ειδικές πληροφορίες για τον κινητήρα
 - 3.2.1.1. Αρχή λειτουργίας: ηλεκτρική ανάφλεξη/ανάφλεξη με συμπίεση, τετράχρονος/δίχρονος (1)
 - 3.2.1.3. Κυλινδρισμός : cm³ (τ)
 - 3.2.1.4. Ογκομετρικός λόγος συμπίεσης (2):
 - 3.2.1.8. Ανωτάτη καθαρή ισχύς : kw σε ΣΜ : (υ)
 - 3.2.1.9. Ανώτατη επιτρεπτή ταχύτητα κινητήρα που δηλώνει ο κατασκευαστής :
ΣΑΛ
 - 3.2.1.10. Μέγιστη ροπή : .. Nm σε ... ΣΑΛ (υ)
4. ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (χ) :
 - 4.2. Τύπος (μηχανική, υδραυλική, ηλεκτρική, κλπ.) :
 - 4.5. Κιβώτιο ταχυτήτων
 - 4.5.1. Τύπος :
 - 4.6. Σχέσεις της μετάδοσης

Ταχύτητες κιβωτίου	Λόγος υποπολλαπλασιασμού στο κιβώτιο ταχυτήτων (λόγος στροφών κινητήρα προς στροφές του δευτερεύοντα άξονα)	Λόγος υποπολλαπλασιασμού στο διαφορικό (λόγος στροφών του δευτερεύοντα άξονα προς τις στροφές των κινητήριων τροχών)	Ολικός υποπολ/σμός
1			
2			
3			
.....			
Όπισθεν			

4. Μέγιστη ταχύτητα του οχήματος και αντίστοιχη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων (σε km/h) (σ) :

6. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΡΤΙΣΗΣ

- 6.2. Κατονομασμένοι τοποθετούμενοι τροχοί και ελαστικά επίσωτρα
- 6.2.1. Κατανομή των ελαστικών επισώτρων στους άξονες και επιτρεπόμενοι συνδυασμοί ελαστικών επισώτρων :
- 6.2.2. Κλίμακα μεγεθών των ελαστικών επισώτρων :
- 6.2.3. Ανώτατα και κατώτατα όρια των ακτίνων κύλισης:
- 6.2.4. Πίεση(-εις) των ελαστικών επισώτρων που συνιστά ο κατασκευαστής του οχήματος :
.....kPa
- 6.2.5. Συνδυασμός(-οι) ελαστικών επισώτρων/τροχών :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
(μέγιστο μέγεθος : Α4 (210 x 297 mm))
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ
(οχήματος)

ΣΦΡΑΓΙΔΑ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Κοινοποίηση σχετικά με :

- έγκριση τύπου (1)
- επέκταση έγκρισης τύπου (1)
- αλόρριψη έγκρισης τύπου (1)

για τύπο οχήματος σύμφωνα με την οδηγία .../.../ΕΟΚ σχετικά με τις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας ή συναφή συστήματα περιορισμού της ταχύτητας των οχημάτων με κινητήρα.

Έγκριση τύπου ΕΟΚ Αριθ :

Επέκταση Αριθ. :

ΤΜΗΜΑ Ι

- 0.1. Μάρκα (εταιρική επωνυμία) :
- 0.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία (αναφέρονται τυχόν παραλλαγές) :
- 0.3. Τρόποι αναγνώρισης του τύπου, εφόσον επισημαίνονται στο όχημα (β) :
 - 0.3.1. Θέση αυτής της επισήμανσης :
- 0.4. Κατηγορία οχήματος (γ) :
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή :
- 0.6. Όνομα και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εντολοδόχου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει) :
- 0.7. Θέση και τρόπος τοποθέτησης των πινακίδων και επιγραφών :
 - 0.7.1. Επί του πλαισίου :
 - 0.7.2. Επί του αμαξώματος :
- 0.8. Οι επί του πλαισίου αύξοντες αριθμοί αρχίζουν από τον αριθμό ...

(1) Να διαγραφεί η περιττή ένδειξη.

Για τις υποσημειώσεις, βλέπε παράρτημα Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 90/.../ΕΟΚ (έγγρ. ΙΙΙ/4141/88 αναθ.2)

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες
- 1.1. Ενδεχομένως, μάρκα και τύπος της συσκευής (-ων) περιορισμού της ταχύτητας που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΟΚ αριθμός έγκρισης (-ων):
- 1.2. Μάρκα και τύπος ... ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος περιορισμού της ταχύτητας:
- 1.3. Ταχύτητα ή κλίμακα ταχυτήτων όπου μπορεί να ρυθμιστεί το σύστημα περιορισμού της ταχύτητας: ... ΚΜ/Η
- 1.4. Λόγος μέγιστης ισχύς του κινητήρα προς μάζα κενού οχήματος του συγκεκριμένου τύπου:
- 1.5. Μέγιστος λόγος στρωφών του κινητήρα προς την ταχύτητα οχήματος στη χαμηλότερη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων του τύπου οχήματος:
2. Αρμόδια τεχνική για τη διεξαγωγή των δοκιμών:
3. Ημερομηνία των πρακτικών δοκιμών:
4. Αριθμός πρακτικών δοκιμών:
5. Λόγος (-οι) για την παράταση έγκρισης τύπου (ενδεχομένως):
6. Σχόλια (ενδεχομένως):
7. Τόπος:
8. Ημερομηνία:
9. Υπογραφή:
10. Επισυνάπτεται και διατίθεται κατόπιν αιτήματος κατάλογος των εγγράφων που απαρτίζουν το φάκελλο της έγκρισης τύπου ο οποίος τηρείται στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση τύπου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3

Δελτίο πληροφοριών Αριθ. ... (α)
σύμφωνα με το παράρτημα Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου
σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΟΚ συσκευής περιορισμού της
ταχύτητας οχημάτων με κινητήρα ως χωριστής τεχνικής ενότητας
(Οδηγία .../.../ΕΟΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες, ενδεχομένως, δίνονται εις τριπλούν και περιλαμβάνουν κατάλογο περιεχομένων. Τυχόν σχέδια, εάν υπάρχουν, δίνονται στην κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες, σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα σε αυτό το μέγεθος. Σε περίπτωση που ορισμένες λειτουργίες ελέγχονται από μικρο-επεξεργαστή πρέπει να δίνονται οι σχετικές πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 0.1. Μάρκα (εταιρική επωνυμία):
- 0.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία (αναφέρονται τυχόν παραλλαγές):
- 0.3. Μέσα εξακρίβωσης του τύπου, όπως επισημαίνονται στην τεχνική ενότητα (β):
- 0.3.1. Θέση αυτής της επισήμανσης:
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή:
- 0.6. Όνομα και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εντολοδόχου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει):

- 0.9. Θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΟΚ
- 12.8. Συσκευή περιορισμού της ταχύτητας
- 12.8.1. Τύπος της συσκευής περιορισμού ταχύτητας:
μηχανική/ηλεκτρική/ηλεκτρονική (1)
- 12.8.2. Μέτρα κατά της παραποίησης της συσκευής περιορισμού ταχύτητας:
- 12.8.3. Τύπος οχήματος ή κινητήρα όπου πραγματοποιήθηκε η δοκιμή της συσκευής:
.....
- 12.8.4. Ταχύτητα ή κλίμακα ταχυτήτων που μπορεί να ρυθμισθεί η συσκευή εντός της κλίμακας που έχει καθορισθεί για το όχημα δοκιμών:
.....
- 12.8.5. Λόγος ισχύος του κινητήρα προς τη μάζα του κενού οχήματος δοκιμών:
- 12.8.6. Μέγιστος λόγος στρωφών του κινητήρα προς την ταχύτητα του οχήματος στη χαμηλότερη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων του οχήματος δοκιμών:
.....
- 12.8.7. Τύπος(-οι) του οχήματος (-ων) στο οποίο μπορεί να εγκατασταθεί η συσκευή:
.....
- 12.8.8. Ταχύτητα ή κλίμακα ταχυτήτων στις οποίες μπορεί να ρυθμισθεί ο περιοριστής της ταχύτητας εντός της κλίμακας που έχει ορισθεί για το όχημα (-τα) όπου μπορεί να εγκατασταθεί η συσκευή:
- 12.8.9. Λόγος της ισχύος κινητήρα προς την μάζα του κενού οχήματος (-ων) όπου δύναται να εγκατασταθεί η συσκευή:
- 12.8.10. Μέγιστος λόγος στρωφών του κινητήρα προς ταχύτητα οχήματος στη χαμηλότερη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων του οχήματος(-ων) όπου δύναται να εγκατασταθεί η συσκευή:
- 12.8.11. Μέθοδος για τον έλεγχο της τροφοδοσίας του κινητήρα με καύσιμο:

1) Να διαγραφεί η περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ (α)

(μέγιστο μέγεθος : Α4 (210 x 297 mm))

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ

(χωριστή τεχνική ενότητα)

ΣΦΡΑΓΙΔΑ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Κοινοποίηση σχετικά με :

- έγκριση τύπου (1)
- επέκταση έγκρισης τύπου (1)
- απόρριψη έγκρισης τύπου (1)

για τύπο χωριστής τεχνικής ενότητας σύμφωνα με την οδηγία .../.../ΕΟΚ η σχετικά με συσκευή περιορισμού της ταχύτητας οχημάτων με κινητήρα.

Έγκριση τύπου ΕΟΚ Αριθ :

Επέκταση Αριθ. :

ΤΜΗΜΑ Ι

- 0.1. Μάρκα (ετοιμική επωνυμία) :
- 0.2. Τύπος και εμπορική επωνυμία (αναφέρονται τυχόν παραλλαγές) :
- 0.3. Μέσα εξακρίβωσης του τύπου, εφόσον επισημαίνονται στη χωριστή τεχνική ενότητα
- 0.3.1. Θέση αυτής της επισήμανσης :
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή :
- 0.6. Όνομα και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εντολοδόχου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει) :
- 0.9. Θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΟΚ

(1) Να διαγραφεί η περιττή ένδειξη.

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες
 - 1.1. Συσσκευή περιορισμού της ταχύτητας: μηχανική/ηλεκτρική/ηλεκτρονική (1)
 - 1.2. Τύπος (-οι) οχημάτων: που δύναται να εγκατασταθεί η συσκευή:
 - 1.3. Ταχύτητα ή κλίμακα ταχυτήτων όπου δύναται να ρυθμιστεί ο περιοριστής εντός της κλίμακας που έχει ορισθεί για το (τα) που δύναται να εγκατασταθεί η συσκευή:
 - 1.4. Λόγος ισχύος του κινητήρα προς μάζα κενού οχήματος όπου δύναται να εγκατασταθεί η συσκευή:
 - 1.5. Μέγιστος λόγος, στρωφών που κινητήρα προς ταχύτητα του οχήματος στη χαμηλότερη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων του (των) οχήματος (-ων) όπου δύναται να εγκατασταθεί η συσκευή:
2. Αρμόδια τεχνική υπηρεσία για τη διεξαγωγή των δοκιμών:
3. Ημερομηνία του πρακτικού δοκιμών:
4. Αριθμός του πρακτικού δοκιμών:
5. Λόγος (-οι) για την επέκταση της έγκρισης τύπου (ενδεχομένως):
6. Σχόλια (ενδεχομένως):
7. Τόπος:
8. Ημερομηνία:
9. Υπογραφή:
10. Επισυνάπτεται και διατίθεται κατόπιν αιτήσεως κατάλογος των εγγράφων που απαρτίζουν το φάκελλο της έγκρισης τύπου ο οποίος τηρείται στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση τύπου.

(α) Εφόσον χρησιμοποιούνται μέσα εξακρίβωσης του τύπου, πρέπει να εμφανίζονται μόνο στις τεχνικές ενότητες που καλύπτονται από την εκάστοτε έγκριση σύμφωνα με την οδηγία.

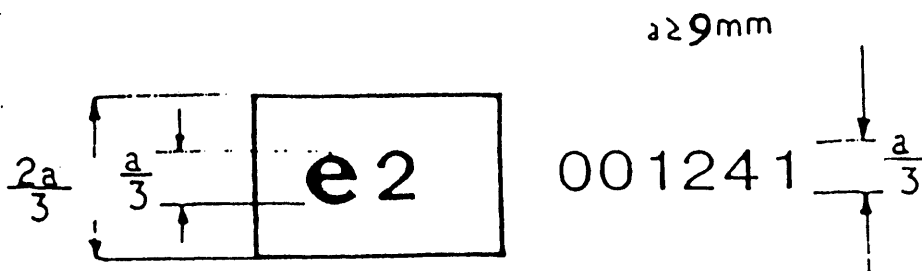
Εφόσον τα μέσα εξακρίβωσης του τύπου περιλαμβάνουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή των τύπων τεχνικών ενότητων που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι χαρακτήρες αυτοί αντικαθίστανται στα επίσημα έγγραφα με το σύμβολο: "?" (π.χ. ABC ?? 123??).

(1) Να διαγραφεί η περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΡΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 5

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ



Το παραπάνω σήμα έγκρισης τύπου τεχνικής ενότητας που έχει τοποθετηθεί σε συσκευή περιορισμού της ταχύτητας δείχνει ότι η τεχνική ενότητα εγκρίθηκε στη Γαλλία (e2) σύμφωνα με την παρούσα οδηγία υπό τον αριθμό έγκρισης τύπου 001241. Από τα δύο πρώτα ψηφία προκύπτει ότι η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας εγκρίθηκε σύμφωνα με την αρχική έκδοση της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ.

Κατόπιν αιτήσεως του επιζητούντος τη χορήγηση έγκρισης, οι δοκιμές διεξάγονται σύμφωνα με ένα από τα εδάφια 1.1, 1.2 ή 1.3.
- 1.1. Μέτρηση σε στίβο δοκιμών.
 - 1.1.1. Προετοιμασία του οχήματος.
 - 1.1.1.1. Στην τεχνική υπηρεσία διατίθεται, αναλόγως αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου οχήματος προς έγκριση ή συσκευή αντιπροσωπευτική της προς έγκριση τύπου συσκευής περιορισμού της ταχύτητας.
 - 1.1.1.2. Τα εξαρτήματα του κινητήρα του υπό δοκιμή οχήματος, ιδιαίτερα η τροφοδο με καύσιμο (εξαεριστήρας ή σύστημα έγχυσης) πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του οχήματος.
 - 1.1.1.3. Η προσαρμογή των ελαστικών επισώτρων στα σώτρα και η πίεσή τους πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του οχήματος.
 - 1.1.1.4. Η μάζα του οχήματος πρέπει να είναι η μάζα, του κενού οχήματος που δηλώνει ο κατασκευαστής.
 - 1.1.2. Χαρακτηριστικά του στίβου δοκιμών.
 - 1.1.2.1. Για να είναι κατάλληλη η επιφάνεια δοκιμών πρέπει να καθιστά δυνατή τη διατήρηση της σταθεροποιημένης ταχύτητας και να μην έχει ανωμαλίες από επιδιορθώσεις του ασφαλιστότητας. Οι κλίσεις δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 2% και να μην διαφέρουν περισσότερο από 1%, εξαιρουμένης της εγκάρσιας κλίσης.
 - 1.1.2.2. Η επιφάνεια δοκιμών πρέπει να είναι απαλλαγμένη από στάσιμο νερό, χιόνι ή πάγο.
 - 1.1.3. Κοιτικές συνθήκες.
 - 1.1.3.1. Η μέση ταχύτητα του ανέμου μετρούμενη σε ύψος τουλάχιστον ενός 1m υπεράνω του εδάφους πρέπει να μην υπερβαίνει τα 6 m/s και η ταχύτητα των απότομων ρευμάτων ανέμου να μην υπερβαίνει τα 10 m/s.
 - 1.1.4. Μέθοδος δοκιμής βασισόμενη στην επιτάχυνση.
 - 1.1.4.1. Το όχημα με ταχύτητα κατά 10 km/h χαμηλότερη της καθορισμένης ταχύτητας επιταχύνεται όσο το δυνατόν περισσότερο εξοντώντας πλήρως τα όρια θετικής επενέργειας στο ποδόπληκτρο του επιταχυντή.

Σε αυτή τη θέση διατηρείται τουλάχιστον για 30 δευτερόλεπτα μετά την σταθεροποίηση της ταχύτητας του οχήματος. Η στιγμιαία ταχύτητα του οχήματος καταγράφεται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, προκειμένου να σχεδιασθεί η κομπύλη του διαγράμματος ταχύτητας - χρόνου, και κατά τη διάρκεια της χρησιμοποίησης, αναλόγως, του συστήματος ή της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας. Η ακρίβεια μέτρησης της ταχύτητας πρέπει να είναι + 1 %. Η ακρίβεια μέτρησης του χρόνου πρέπει να είναι 0,1 s.

1.1.4.2. Κριτήρια αποδοχής με βάση τη δοκιμή επιτάχυνσης.

Η δοκιμή θεωρείται επιτυχής εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις :

1.1.4.2.1. Η σταθεροποιημένη ταχύτητα $V_{σταθ.}$ που φθάνει το όχημα πρέπει να ισούται ή να είναι μικρότερη της καθορισμένης ταχύτητας $V_{καθ.}$. Ωστόσο, είναι αποδεκτή ανοχή μεγέθους 5 % της τιμής της $V_{καθ.}$ ή 5 km/h, ανάλογα με το ποιο μέγεθος είναι το μεγαλύτερο.

1.1.4.2.2. Μεταβολική ανταπόκριση (βλέπε σχήμα 2 του προσαρτήματος).

Αφού το όχημα έχει φθάσει την σταθεροποιημένη ταχύτητα :

(α) η ανωτάτη ταχύτητα δεν πρέπει να υπερβαίνει την σταθεροποιημένη ταχύτητα $V_{σταθ.}$ περισσότερο από 5 %.

(β) ο ρυθμός μεταβολής της ταχύτητας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 m/s² για περίοδο μεγαλύτερη από 0,1 s και

(γ) οι όροι για την σταθεροποιημένη ταχύτητα που καθορίζονται στο εδάφιο 1.4.2.3. πρέπει να τηρούνται εντός 10 s από την στιγμή που θα επιτευχθεί η σταθεροποιημένη ταχύτητα $V_{σταθ.}$

1.1.4.2.3. Σταθεροποιημένη ταχύτητα (βλέπε σχήμα 2 του προσαρτήματος).

Αφού έχει επιτευχθεί σταθερή ταχύτητα :

(α) η ταχύτητα δεν πρέπει να παρεκκλίνει περισσότερο από 4 % της σταθεροποιημένης ταχύτητας $V_{σταθ.}$ ή περισσότερο από 2 km/h, ανάλογα με το ποιο μέγεθος είναι το μεγαλύτερο.

(β) ο ρυθμός μεταβολής της ταχύτητας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,2 m/s² για περίοδο μεγαλύτερη από 0,1 s.

1.1.4.2.4. Οι δοκιμές επιτάχυνσης διεξάγονται και διαπιστώνονται τα κριτήρια αποδοχής για κάθε λόγο υπολλαπλασιασμού στο κιβώτιο των ταχυτήτων για τον οποίον είναι δυνατή η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας.

1.5. Μέθοδος δοκιμής με σταθερή ταχύτητα.

1.1.5.1. Το όχημα οδηγείται με πλήρη επιτάχυνση μέχρι την σταθερή ταχύτητα, η οποία διατηρείται σταθερή σε επίπεδη οδό για τουλάχιστον 400 μέτρα. Η μέση ταχύτητα του οχήματος μετράται κατ'επανάληψη στην ίδια διαδρομή δοκιμών αλλά στην αντίθετη κατεύθυνση και σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.

Η σταθεροποιημένη ταχύτητα για το σύνολο του κύκλου δοκιμών που προαναφέρεται είναι ο μέσος των δύο μέσων όρων των ταχυτήτων που μετρήθηκαν σε κάθε μία από τις δύο διευθύνσεις της διαδρομής. Το σύνολο του κύκλου δοκιμών, περιλαμβανομένου του υπολογισμού της σταθεροποιημένης ταχύτητας πραγματοποιούνται πέντε φορές. Οι ταχύτητες πρέπει να μετρούνται με ακρίβεια + 1 %, ο χρόνος πρέπει να μετράται με ακρίβεια 0,1 s.

1.1.5.2. Κριτήρια αποδοχής για τη δοκιμή σταθερής ταχύτητας.

Το αποτέλεσμα των δοκιμών είναι ικανοποιητικό όταν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις :

1.1.5.2.1. Καμία από τις ταχύτητες σταθεροποίησης Vσταθ. που μετρήθηκαν δεν πρέπει να υπερβαίνει την καθορισμένη ταχύτητα Vκαθ. Ωστόσο, είναι αποδεκτή ανοχή 5% της τιμής της καθορισμένης ταχύτητας ή 5 km/h, ανάλογα με το ποιο μέγεθος είναι το μεγαλύτερο.

1.1.5.2.2. Η διαφορά μεταξύ των ακραίων ταχυτήτων σταθεροποίησης που μετρήθηκαν κατά τις δοκιμές δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 km/h.

1.1.5.2.3. Οι δοκιμές με σταθερή ταχύτητα πρέπει να πραγματοποιούνται και να επαληθεύονται τα κριτήρια αποδοχής για κάθε σχέση υποπολλαπλασιασμού του κιβωτίου ταχυτήτων με την οποία καθίσταται θεωρητικά δυνατή η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας

1.2. Δοκιμές με δυναμόμετρο πλαισίου.

1.2.1. Χαρακτηριστικά του δυναμομέτρου πλαισίου.

Αδρόνεια ισοδύναμη προς τη μάζα του οχήματος αναπαράγεται στο δυναμόμετρο του πλαισίου με ακρίβεια + 10 %. Η ταχύτητα του οχήματος μετράται με ακρίβεια + 1 %. Ο χρόνος μετράται με ακρίβεια 0,1 s.

1.2.2. Μέθοδος δοκιμής της επιτάχυνσης

1.2.2.1. Η δύναμη που απορροφά η πέδη του δυναμομέτρου του πλαισίου κατά τη διάρκεια της δοκιμής καθορίζεται να αντιστοιχεί στην αντίσταση του οχήματος για την σταδιακή επίτευξη της (των) ταχύτητας(-ων) δοκιμής. Η δύναμη αυτή μπορεί να υπολογισθεί και καθορίζεται με ακρίβεια + 10 %. Μετά από αίτημα του ενδιαφερομένου και εφόσον συμφωνήσει η αρμόδια αρχή η απορροφούμενη δύναμη μπορεί εναλλακτικά να καθορισθεί σε 0,4 Pmax (Pmax είναι η ανωτάτη ισχύς του κινητήρα). Το όχημα με ταχύτητα κατά 10 km/h χαμηλότερη της καθορισμένης ταχύτητας επιταχύνεται εξαχνώντας τις δυνατότητες με την πλήρη θετική επενέργεια στο ποδόπληκτρο του επιταχυντή. Σε αυτή την κατάσταση διατηρείται για τουλάχιστον 20 δευτερόλεπτα από την στιγμή σταθεροποίησης της ταχύτητας του οχήματος. Η στιγμιαία ταχύτητα του οχήματος καταγράφεται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, προκειμένου να σχεδιασθεί η καμπύλη στο διάγραμμα ταχύτητας - χρόνου κατά τη λειτουργία της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας.

1.2.2.2. Κριτήρια αποδοχής για τη μέθοδο επιτάχυνσης

Τα αποτελέσματα της δοκιμής είναι θετικά εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις :

- 1.2.2.2.1. Η σταθεροποιημένη ταχύτητα $V_{σταθ.}$ που επιτυγχάνει το όχημα πρέπει να είναι ίση ή χαμηλότερη της καθορισμένης ταχύτητας $V_{καθ.}$. Ωστόσο, είναι αποδεκτή ανοχή 5 % της τιμής $V_{καθ.}$ ή 5 km/h ανάλογα με το ποιο μέγεθος είναι το μεγαλύτερο.
- 1.2.2.2.2. Μεταβατική ανταπόκριση (βλέπε σχήμα 2 του προσαρτήματος).
- Αφού το όχημα έχει φθάσει την σταθεροποιημένη ταχύτητα :
- (α) η ανωτάτη ταχύτητα δεν πρέπει να υπερβαίνει την σταθεροποιημένη ταχύτητα $V_{σταθ.}$ περισσότερο από 5 % .
- (β) ο ρυθμός μεταβολής της ταχύτητας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 m/s² για περίοδο μεγαλύτερη από 0,1 s και
- (γ) οι όροι για την σταθεροποιημένη ταχύτητα που καθορίζονται στο εδάφιο 1.2.2.2.3 πρέπει να πληρούνται εντός 10 S από την στιγμή που θα επιτευχθεί η σταθεροποιημένη ταχύτητα $V_{σταθ.}$
- 1.2.2.2.3. Σταθεροποιημένη ταχύτητα (βλέπε σχήμα 2 του προσαρτήματος).
- Αφού έχει επιτευχθεί σταθερή ταχύτητα :
- (α) η ταχύτητα δεν πρέπει να παρεκκλίνει περισσότερο από 4 % της σταθεροποιημένης ταχύτητας $V_{σταθ.}$ ή περισσότερο από 2 km/h ανάλογα με το ποιο μέγεθος είναι το μεγαλύτερο .
- (β) ο ρυθμός μεταβολής της ταχύτητας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,2 m/s² για περίοδο μεγαλύτερη από 0,1 s.
- 1.2.2.2.4. Οι δοκιμές επιτάχυνσης διεξάγονται και διαπιστώνονται τα κριτήρια αποδοχής για κάθε λόγο υποπολλαπλασιασμού στο κιβώτιο των ταχυτήτων για τον οποίον είναι δυνατή η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας.
- 1.2.3. Μέθοδος δοκιμής με σταθερή ταχύτητα.
- 1.2.3.1. Το όχημα ~~τοποθετείται~~ στο δυναμόμετρο πλαισίου. Τα ακόλουθα κριτήρια αποδοχής πρέπει να πληρούνται για τη δύναμη που απορροφάται από το δυναμόμετρο πλαισίου κατά την προοδευτική διακύμανση από τη μέγιστη ισχύ P_{max} μέχρι την τιμή που ισούται με 0,2 P_{max} . Η ταχύτητα του οχήματος καταγράφεται για όλο το φάσμα τιμών της ισχύος που προαναφέρεται. Η μέγιστη ταχύτητα του οχήματος καθορίζεται γι' αυτό το φάσμα. Η δοκιμή και η αντίστοιχη καταγραφή πραγματοποιούνται πέντε φορές.
- 1.2.3.2. Κριτήρια αποδοχής για τη δοκιμή σταθερής ταχύτητας.
- Το αποτέλεσμα των δοκιμών είναι ικανοποιητικό όταν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις :
- 1.2.3.2.1. Καμία από τις ταχύτητες σταθεροποίησης $V_{σταθ.}$ που μετρήθηκαν δεν πρέπει να υπερβαίνει την καθορισμένη ταχύτητα $V_{καθ.}$. Ωστόσο, είναι αποδεκτή ανοχή 5% της τιμής της καθορισμένης ταχύτητας ή 5 km/h, ανάλογα με το ποιο μέγεθος είναι το μεγαλύτερο.

1.2.3.2.2. Η διαφορά μεταξύ των ακραίων ταχυτήτων σταθεροποίησης που μετρήθηκαν κατά τις δοκιμές δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 km/h.

1.2.3.2.3. Οι δοκιμές με σταθερή ταχύτητα πρέπει να πραγματοποιούνται και να επαληθεύονται τα κριτήρια αποδοχής για κάθε σχέση υποπολλαπλασιασμού του κιβωτίου ταχυτήτων με την οποία καθίσταται θεωρητικά δυνατή η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας

1.3. Δοκιμή σε τράπεζα δοκιμών κινητήρα.

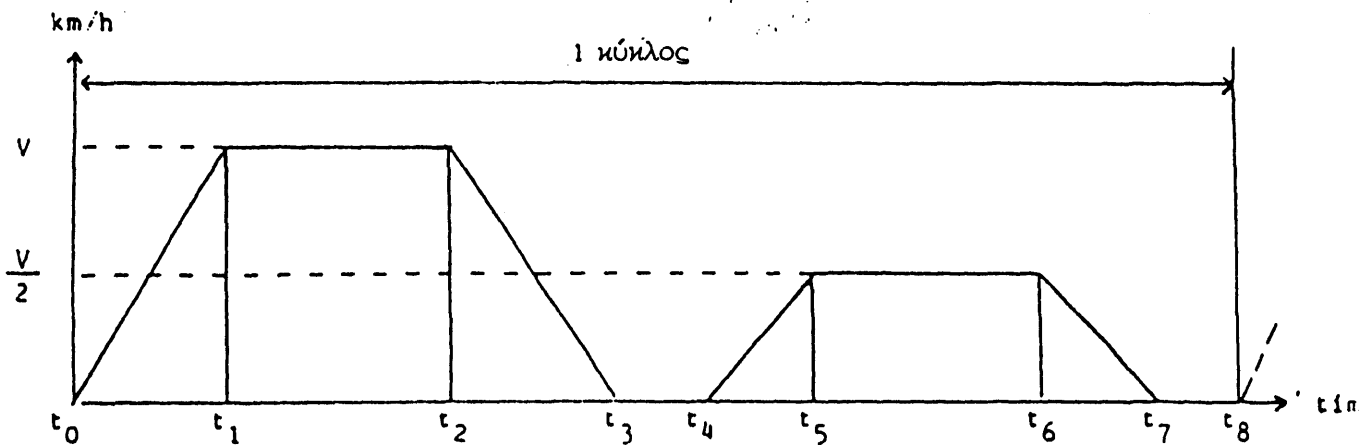
Αυτή η μέθοδος δοκιμής μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον όταν ο ενδιαφερόμενος μπορεί να αποδείξει στις τεχνικές υπηρεσίες ότι η μέθοδος αυτή είναι ισοδύναμη με τη μέθοδο της δοκιμής στίβου.

2. ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ

Η συσκευή περιορισμού ταχύτητας υπόκειται σε δοκιμή αντοχής σύμφωνα με την προβλεπόμενη κατωτέρω διαδικασία. Ωστόσο, η διαδικασία αυτή μπορεί να παραληφθεί, όταν ο ενδιαφερόμενος μπορεί να αποδείξει την αντοχή σε αυτές τις επιπτώσεις της γήρανσης.

2.1. Η συσκευή υπόκειται σε κύκλο δοκιμών σε τράπεζα προσομοίωσης της συμπεριφοράς και της κίνησης που υφίσταται η συσκευή περιορισμού ταχύτητας επί του οχήματος.

2.2. Ο κύκλος λειτουργίας επιτυγχάνεται με σύστημα ελέγχου που διαθέτει ο κατασκευαστής. Το διάγραμμα του κύκλου δοκιμών είναι το ακόλουθο :



$t_0 - t_1 - t_2 - t_3 - t_4 - t_5 - t_6 - t_7$: Ο χρόνος που χρειάζεται για τον κύκλο αυτό

$t_1 - t_2 = 2$ δευτερόλεπτα
 $t_3 - t_4 = 1$ δευτερόλεπτα
 $t_5 - t_6 = 2$ δευτερόλεπτα
 $t_7 - t_8 = 1$ δευτερόλεπτα

Εν συνεχεία καθορίζονται πέντε ρυθμίσεις. Για δείγματα συσκευών περιορισμού της ταχύτητας (ΣΠΧ), του τύπου που υποβάλλεται προς έγκριση, πρέπει να υποστούν ρυθμίσεις σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα :

	1η ΣΠΧ	2η ΣΠΧ	3η ΣΠΧ	4η ΣΠΧ
Ρύθμιση 1	X			
Ρύθμιση 2		X		
Ρύθμιση 3		X		
Ρύθμιση 4			X	
Ρύθμιση 5				X

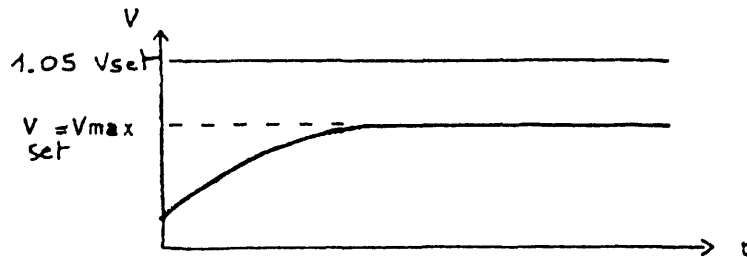
- 2.2.1. Ρύθμιση 1 : δοκιμές υπό κανονική θερμοκρασία (293 K + 2 K)
αριθμός επαναλήψεων : 50 (00)
- 2.2.2. Ρύθμιση 2 : δοκιμές σε υψηλές θερμοκρασίες
- 2.2.2.1. Ηλεκτρονικά συστατικά μέρη
Τα συστατικά μέρη υπόκεινται σε επαναληπτικές δοκιμές σε κλιματικό θάλαμο. Καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας διατηρείται σταθερή η θερμοκρασία 338 K + 5 K. Αριθμός επαναλήψεων : 12 500.
- 2.2.2.2. Μηχανικά συστατικά μέρη
Τα συστατικά μέρη υπόκεινται σε επαναληπτικές δοκιμές σε κλιματικό θάλαμο. Καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας διατηρείται σταθερή η θερμοκρασία 373 K + 5 K. Αριθμός επαναλήψεων : 12 500.
- 2.2.3. Ρύθμιση 3 : δοκιμές σε χαμηλές θερμοκρασίες.
Στον κλιματικό θάλαμο που χρησιμοποιείται για την ρύθμιση 2, διατηρείται σταθερή θερμοκρασία 253 K + 5 K καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας. Αριθμός επαναλήψεων : 12 500.
- 2.2.4. Ρύθμιση 4 : **δοκιμή σε αλατούχο ατμόσφαιρα.** Ισχύει μόνο για τα συστατικά μέρη που είναι εκτεθειμένα στις εξωτερικές περιβαλλοντικές συνθήκες.
Η συσκευή υπόκειται σε κύκλο δοκιμών σε θάλαμο αλατούχου ατμόσφαιρας. Η συγκέντρωση χλωριούχου νατρίου είναι μεγέθους 5% και η εσωτερική θερμοκρασία του κλιματικού θαλάμου 308 K + 2 K. Αριθμός επαναλήψεων : 12 5(0).
- 2.2.5. Ρύθμιση 5 : δοκιμή σε κροτασμούς.

- 2.2.5.1. Η συσκευή περιορισμού ταχύτητας στερεώνεται κατά τον ίδιο τρόπο που στερεώνεται στο όχημα.
- 2.2.5.2. Ασκούνται ημιτονοειδείς κρούσημοί κατά τα τρία επίπεδα.
Η λογαριθμική διαφορά πρέπει να είναι μία οκτάδα ανά λεπτό.
 - 2.2.5.2.1. Πρώτη δοκιμή : φάσμα συχνοτήτων 10-24 Hz, εύρος + 2 mm.
 - 2.2.5.2.2. Δεύτερη δοκιμή : φάσμα συχνοτήτων 24 - 1000 Hz, για τεχνικές ενότητες τοποθετημένες στο πλαίσιο και στο θάλαμο του οδηγού, επιτάχυνση 2,5 g. Για τεχνικές ενότητες που τοποθετούνται στον κινητήρα, επιτάχυνση 5 g.
- 2.3. Κριτήρια αποδοχής για τις δοκιμές αντοχής.
 - 2.3.1. Στο τέλος των δοκιμών αντοχής δεν θα πρέπει να διαπιστώνονται μεταβολές στην οδόση των συσκευών όσον αφορά την καθορισμένη ταχύτητα.
 - 2.3.2. Ωστόσο, σε περίπτωση θραύσης της συσκευής κατά τη διάρκεια των δοκιμών αντοχής, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή μπορεί να υποβληθεί δεύτερη συσκευή για τις εν λόγω δοκιμές αντοχής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

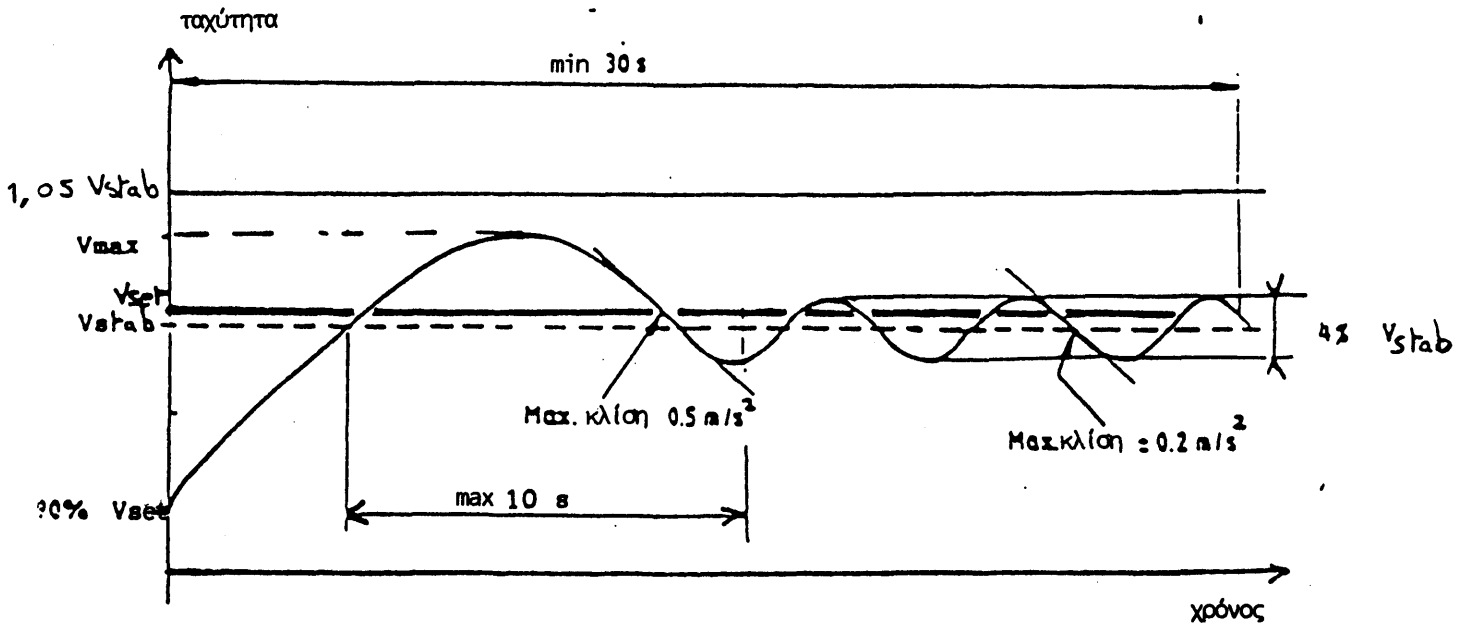
1. ΑΣΥΜΠΤΩΤΙΚΗ ΚΑΜΠΥΛΗ



Σχήμα 1

Στην περίπτωση αυτή, $V_{καθ.} = V_{max}$ είναι η μόνη προϋπόθεση για την ανωτάτη ταχύτητα που πρέπει να τηρηθεί. Δεν καθορίζεται η S .

2. ΚΑΜΠΥΛΗ ΤΑΛΑΝΤΩΣΗΣ



Σχήμα 2

V_{max} είναι η μέγιστη ταχύτητα που επιτυγχάνει το όχημα κατά την πρώτη ημιπερίοδο της καμπύλης ανταπόκρισης.

$V_{καθ.}$ είναι η καθορισμένη ταχύτητα του οχήματος. Πρόκειται για το μέσο όρο της ταχύτητας που υπολογίζεται σε μία χρονική στιγμή τουλάχιστον 20 δευτερόλεπτα μετά το πρώτο ήμισυ της περιόδου.

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

=====

Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative aux limiteurs de vitesse des poids lourds 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.
 - Réduction des émissions de polluants et de la consommation de carburants des véhicules à moteur.
- 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 de ladite directive 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 : Pas d'objections.

ISSN 0254-1483

COM(91) 240 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-91-299-GR-C

ISBN 92-77-74044-2

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg
