# ΟΔΗΓΙΑ 2003/19/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

## της 21ης Μαρτίου 2003

## για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/116/ΕΚ της Επιτροπής [2], και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1997, για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ [3], όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/85/ΕΚ [4], είναι μια από τις επιμέρους οδηγίες στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έγκριση τύπου ΕΚ που προβλέπεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ. Συνεπώς, οι διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ που αφορούν τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές μονάδες των οχημάτων εφαρμόζονται στην οδηγία 97/27/ΕΚ.

(2) Υπό το πρίσμα της εμπειρίας από την πρακτική εφαρμογή της οδηγίας 97/27/ΕΚ, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν και να διευκρινιστούν σαφέστερα ορισμένες διατάξεις της προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη ερμηνεία σε όλα τα κράτη μέλη.

(3) Η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές [5], όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [6], αυξάνει τις επιτρεπόμενες διαστάσεις ορισμένων οχημάτων με κινητήρα και συγκεκριμένα το μέγιστο μήκος των λεωφορείων και πούλμαν. Προκειμένου να επιτραπεί η έγκριση τύπου ΕΚ των οχημάτων που φθάνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος, είναι ανάγκη να τροποποιηθούν αναλόγως οι απαιτήσεις της οδηγίας 97/27/ΕΚ.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, η οποία συγκροτείται βάσει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*

Τα παραρτήματα I έως IV της οδηγίας 97/27/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 2*

1. Από την 1η Οκτωβρίου 2003, στην περίπτωση οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 97/27/ΕΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους που συνδέονται με τις μάζες και τις διαστάσεις:

α) να αρνούνται, για τύπο οχήματος με κινητήρα των κατηγοριών $M_2$, $M_3$, N ή O, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου, ή

β) να αρνούνται, για τύπο οχήματος με κινητήρα των κατηγοριών $M_2$, $M_3$, N ή O, τον ορισμό μαζών για ταξινόμηση/θέση σε κυκλοφορία σύμφωνα με το παράρτημα IV (όπου απαιτείται), ή

γ) να απαγορεύουν την καταχώρηση, πώληση ή την κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 2004 τα κράτη μέλη δεν χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ, και μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου για τύπο οχήματος των κατηγοριών $M_2$, $M_3$, N ή O για λόγους που αφορούν τις μάζες και τις διαστάσεις, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 97/27/ΕΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα οδηγία δεν καθιστά άκυρη έγκριση που χορηγήθηκε δυνάμει της οδηγίας 97/27/ΕΚ, ούτε εμποδίζει την επέκταση τέτοιας έγκρισης σύμφωνα με την οδηγία δυνάμει της οποίας χορηγήθηκε αρχικά.

*Άρθρο 4*

Η Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο μπορούν, έως τις 9 Μαρτίου 2005, να αρνούνται στην επικράτειά τους τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου σε τύπο οχήματος ή να αρνούνται ή να απαγορεύουν την πώληση, την καταχώρηση, τη θέση σε λειτουργία ή τη χρήση ενός οχήματος ή να θεωρούν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος αυτού ως άκυρο υπό την έννοια του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ εφόσον το όχημα δεν πληροί τις απαιτήσεις ελιγμών που προβλέπονται στα άρθρο 8 στοιχείο α) της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

---

[1] ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1.
[2] ΕΕ L 18 της 21.1.2002, σ. 1.
[3] ΕΕ L 233 της 25.8.1997, σ. 1.
[4] ΕΕ L 42 της 13.2.2002, σ. 1.
[5] ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59.
[6] ΕΕ L 67 της 9.3.2002, σ. 47.

*Άρθρο 5*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου 2003. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

*Άρθρο 6*

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

*Άρθρο 7*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 21 Μαρτίου 2003.

*Για την Επιτροπή*

Erkki LIIKANEN

*Μέλος της Επιτροπής*

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

ΤΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ I ΕΩΣ IV ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 97/27/ΕΚ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΩΣ ΕΞΗΣ:

A. **Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:**

1. Μετά από τον τίτλο του σημείου 2, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

   «Οι ορισμοί ως έχουν στο παράρτημα I (συμπεριλαμβανομένων των υποσημειώσεων) και στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ ισχύουν επίσης για την παρούσα οδηγία.».

2. Το σημείο 2.4.1 τροποποιείται ως εξής:

   α) Η έκτη και η έβδομη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

   «— καθρέπτες και άλλες διατάξεις έμμεσης όρασης,

   — βοηθητικοί εξοπλισμοί όρασης.».

   β) Η δέκατη, ενδέκατη και δωδέκατη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

   «— βαθμίδες (σκαλοπάτια) για την πρόσβαση στο όχημα και χειρολαβές,

   — ελαστικά μέρη των προφυλακτήρων και παρόμοιος εξοπλισμός,

   — ανυψούμενες πλατφόρμες, κεκλιμένα επίπεδα και παρόμοιος εξοπλισμός σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 300 mm, υπό τον όρο ότι δεν αυξάνεται η δυνατότητα φόρτωσης του οχήματος.».

   γ) Προστίθεται δέκατη τέταρτη και δέκατη πέμπτη περίπτωση:

   «— βραχίονες τύπου τρόλεϊ ηλεκτροκίνητων οχημάτων,

   — εξωτερικά αλεξήλια.».

3. Το σημείο 2.4.2 τροποποιείται ως εξής:

   α) Η έβδομη περίπτωση αντικαθιστάται από το ακόλουθο κείμενο:

   «— καθρέπτες και άλλες διατάξεις έμμεσης όρασης.».

   β) Προστίθεται ενδέκατη και δωδέκατη περίπτωση:

   «— βοηθητικοί εξοπλισμοί όρασης,

   — συμπτυσσόμενες διατάξεις για πλευρική οδήγηση σε λεωφορεία και πούλμαν που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν σε συστήματα λεωφορείων σε καθοδηγούμενες γραμμές, εάν δεν έχουν συμπτυχθεί.».

4. Στο σημείο 2.4.3, τροποποιείται η δεύτερη περίπτωση ώστε να αναφέρει:

   «— παντογράφοι ή βραχίονες τύπου τρόλεϊ (ανυψωμένοι).».

5. Η δεύτερη περίπτωση του σημείου 2.4.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «— οι διατάξεις που αναφέρονται στο σημείο 2.4.1.».

6. Το σημείο 2.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «2.5. Ως "μάζα οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας" νοείται η μάζα που ορίζεται στο παράρτημα I σημείο 2.6 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.».

7. Η δεύτερη πρόταση του σημείου 2.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «Η κατηγορία του οχήματος καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.».

8. Τα σημεία 2.7, 2.8 και 2.9 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

   «2.7. Ως "μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος (m)" νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που ασκείται από τον άξονα επί της επιφανείας της οδού, βάσει της κατασκευής του οχήματος και του άξονος, και δίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

   Στα οχήματα της κατηγορίας $N_1$, επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας επί του οπίσθιου άξονος μέχρι 15 % και της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας εμφόρτου οχήματος μέχρι 10 % ή κατά 100 kg (όποιο είναι μικρότερο) μόνο στην περίπτωση οχήματος με ρυμουλκούμενο, υπό την προϋπόθεση ότι η ταχύτητα λειτουργίας δεν υπερβαίνει τα 80 km/h.

   Ο κατασκευαστής του οχήματος καθορίζει αυτή την ταχύτητα ή άλλες συνθήκες λειτουργίας στο εγχειρίδιο του κατόχου του οχήματος.

   2.8. Ως "μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί ομάδων αξόνων (μ)" νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που ασκείται από την ομάδα αξόνων επί της επιφανείας της οδού, βάσει της κατασκευής του οχήματος και της ομάδας αξόνων, και δίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

   2.9. Ως "μάζα ρυμουλκήσεως" νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο συνολικό φορτίο που ασκείται επί της επιφανείας της οδού από τον (τους) άξονα(-ες) του (των) ρυμουλκούμενο(-ων) οχήματος(-ων).».

9. Το σημείο 2.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «2.11. Ως "μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης οχήματος με κινητήρα" νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο στο σημείο ζεύξης με βάση την κατασκευή του οχήματος με κινητήρα ή/και της ζεύξης, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή. Εξ ορισμού, η εν λόγω μάζα δεν περιλαμβάνει τη μάζα του συστήματος ζεύξης του οχήματος με κινητήρα.».

10. Το σημείο 2.13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.13. Ως "μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού (MC)" νοείται η συνολική μάζα του συνδυασμού οχήματος με κινητήρα και ρυμουλκουμένου(-ων), όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή. Στην περίπτωση συνδυασμών με ημιρυμουλκούμενα ή κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα χρησιμοποιείται η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος και όχι η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος M.».

11. Το σημείο 2.19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.19. Ως "τύπος οχήματος" νοούνται τα οχήματα που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, όπως:

— ο κατασκευαστής,

— βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού και της κατασκευής, όπως:

— προκειμένου για οχήματα των κατηγοριών $M_2$ και $M_3$:

— πλαίσιο/αυτοφερόμενο αμάξωμα, μονώροφο/διώροφο, άκαμπτο/αρθρωτό (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),

— αριθμός των αξόνων·

— προκειμένου για οχήματα της κατηγορίας N:

— πλαίσιο/λεκάνη πατώματος (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),

— αριθμός των αξόνων·

— προκειμένου για οχήματα της κατηγορίας O:

— πλαίσιο/αυτοφερόμενο αμάξωμα (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές), ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης, ημιρυμουλκούμενο/κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο,

— τύπος του συστήματος πέδησης (π.χ. χωρίς σύστημα πέδησης, πέδη αδρανείας/πέδη συνεχούς λειτουργίας,

— αριθμός των αξόνων.

Όσον αφορά το στοιχείο αυτό, δεν θεωρούνται βασικά ορισμένα χαρακτηριστικά της κατασκευής και του σχεδιασμού όπως, συγκεκριμένα, το μεταξόνιο, ο σχεδιασμός των αξόνων, η ανάρτηση, το σύστημα διεύθυνσης, τα ελαστικά και οι αντίστοιχες μετατροπές του συστήματος διόρθωσης της πέδησης των αξόνων, ή η προσθήκη δικλείδων διακοπής ή περιορισμού σε σχέση με τη διαμόρφωση του ελκυστήρα του ημιρυμουλκουμένου ή του φορτηγού, και οι εξοπλισμοί που έχουν σχέση με το πλαίσιο (π.χ. κινητήρας, δεξαμενές καυσίμου, μετάδοση κ.λπ.).».

12. Το σημείο 7.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.2. Μέτρηση των διαστάσεων

Η μέτρηση του συνολικού μήκους, πλάτους και ύψους σε ετοιμότητα λειτουργίας εκτελείται στο (στα) όχημα (-τα) που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3, σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.4.

Αν οι μετρούμενες διαστάσεις διαφέρουν περισσότερο από 1 % από τις διαστάσεις που δηλώνει ο κατασκευαστής για την αντίστοιχη τεχνική διαμόρφωση στα πλαίσια του τύπου, χρησιμοποιούνται οι μετρούμενες διαστάσεις και η τεχνική υπηρεσία μπορεί, εφόσον χρειάζεται, να προβεί σε συμπληρωματικές μετρήσεις και σε άλλα οχήματα εκτός από εκείνα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3. Ωστόσο, δεν επιτρέπεται υπέρβαση των οριακών τιμών που αναφέρονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ.».

13. Τα σημεία 7.4.2.5 και 7.4.2.5.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.4.2.5. Όταν το όχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα M σύμφωνα με μια από τις επιτρεπόμενες καταστάσεις που περιγράφονται παρακάτω στα σημεία 7.4.2.5.1 ή 7.4.2.5.2, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον άξονα "i" δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μάζα $M_i$ του άξονα αυτού και η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον μόνο άξονα ή στην ομάδα αξόνων "j" δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα $\mu_j$.

7.4.2.5.1. Ως ομοιόμορφη κατανομή των μαζών νοείται το όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg τοποθετημένη σε κάθισμα επιβάτη φορτώνεται μέχρι τη μάζα M, ενώ το ωφέλιμο φορτίο κατανέμεται στο χώρο που προβλέπεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.».

14. Διαγράφονται τα σημεία 7.4.2.5.1.1 και 7.4.2.5.1.2.

15. Το σημείο 7.4.2.5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.4.2.5.2. Σε περίπτωση ακραίας κατανομής της μάζας (ανομοιόμορφη φόρτιση), ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώνει τις ακραίες επιτρεπόμενες θέσεις του κέντρου βάρους του ωφέλιμου φορτίου ή/και του αμαξώματος ή/και του εξοπλισμού ή των εσωτερικών εξαρτημάτων (λόγου χάριν: από 0,50 m έως 1,30 m εμπρός από τον πρώτο οπίσθιο άξονα), με το όχημα να βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg τοποθετημένη σε κάθε κάθισμα επιβάτη και φορτώνεται μέχρι τη μάζα M.».

16. Διαγράφονται τα σημεία 7.4.2.5.2.1 έως 7.4.2.5.3.2.

17. Το σημείο 7.4.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.4.3.2. Το άθροισμα της μάζας του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, της μάζας Q πολλαπλασιασμένη επί τον συνολικό αριθμό καθημένων και ορθίων επιβατών, των μαζών WP, B και BX, που καθορίζονται παρακάτω στο σημείο 7.4.3.3.1, και της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας στο σημείο ζεύξης, εφόσον έχει τοποθετηθεί σημείο ζεύξης από τον κατασκευαστή, δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα M.».

18. Το σημείο 7.4.3.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.4.3.3.1. Το όχημα, σε ετοιμότητα λειτουργίας φορτώνεται με: μάζα που αντιστοιχεί στον αριθμό P καθήμενων επιβατών, μάζας Q· μάζα που αντιστοιχεί στον αριθμό SP ορθίων μάζας Q ομοιόμορφα κατανεμημένης σε όλη την επιφάνεια $S_1$ που είναι διαθέσιμη για τους ορθίους· ανάλογα με την περίπτωση, μάζα WP ομοιόμορφα κατανεμημένη σε κάθε χώρο για αναπηρική καρέκλα· μάζα ίση προς B (kg) ομοιόμορφα κατανεμημένη στα διαμερίσματα αποσκευών· μάζα ίση προς BX (kg) ομοιόμορφα κατανεμημένη σε όλη την επιφάνεια οροφής που φέρει εξοπλισμό μεταφοράς αποσκευών, όπου:

P: είναι ο αριθμός των καθισμάτων.

$S_1$: είναι ο χώρος για τους όρθιους, επιβάτες. Στην περίπτωση οχημάτων των κλάσεων III ή B, $S_1 = 0$.

SP: που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, δεν πρέπει να υπερβαίνει την τιμή $S_1$/Ssp, όπου Ssp είναι ο συμβατικός χώρος για έναν όρθιο επιβάτη που ορίζεται στον παρακάτω πίνακα.

WP (kg): είναι ο αριθμός των χώρων για αναπηρικές καρέκλες πολλαπλασιαζόμενος επί 250 kg που αντιπροσωπεύει τη μάζα αναπηρικής καρέκλας και χρήστη.

B (kg): που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, έχει αριθμητική τιμή τουλάχιστον 100 × V. Περιλαμβάνονται τα διαμερίσματα ή οι σχάρες αποσκευών που είναι προσαρτημένες στο εξωτερικό τμήμα του οχήματος.

V: είναι ο συνολικός όγκος των διαμερισμάτων αποσκευών σε $m^3$. Κατά την έγκριση οχήματος κλάσης I ή A, δεν υπολογίζεται ο όγκος των διαμερισμάτων αποσκευών που είναι προσβάσιμα μόνο από έξω από το όχημα.

BX: που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, πρέπει να επιβάλει ειδικό φορτίο τουλάχιστον 75 kg/$m^2$. Τα διώροφα οχήματα δεν μεταφέρουν αποσκευές στην οροφή και συνεπώς η τιμή BX για τα διώροφα οχήματα είναι μηδέν.

Το Q και το $S_{sp}$ έχουν τις τιμές του κατωτέρω πίνακα:

| Κλάση οχήματος | Q (kg) μάζα ενός επιβάτη | $S_{sp}$ ($m^2$/επιβάτη) συμβατικός χώρος για έναν όρθιο επιβάτη |
|---|---|---|
| Κλάσεις I και A | 68 | 0,125 |
| Κλάση II | 71 (*) | 0,15 |
| Κλάσεις III και B | 71 (*) | Δεν υπάρχουν όρθιοι |

(*) Συμπεριλαμβανομένων 3 kg για τις χειραποσκευές.»

19. Προστίθενται τα σημεία 7.4.3.3.2 έως 7.4.3.3.2.3:

«7.4.3.3.2. Στην περίπτωση οχήματος με μεταβλητή χωρητικότητα καθήμενων επιβατών, που διαθέτει χώρο για ορθίους ($S_1$) ή/και είναι εξοπλισμένο για τη μεταφορά αναπηρικών καρεκλών, οι απαιτήσεις των σημείων 7.4.3.2 και 7.4.3.3 καθορίζονται κατά περίπτωση για καθεμία από τις ακόλουθες συνθήκες:

7.4.3.3.2.1. πλήρωση όλων των διαθέσιμων θέσεων καθημένων, στη συνέχεια του υπόλοιπου χώρου για ορθίους (μέχρι το όριο χωρητικότητας ορθίων επιβατών που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, εφόσον χρειάζεται) και, εφόσον μένει χώρος, των τυχόν θέσεων για αναπηρικές καρέκλες·

7.4.3.3.2.2. πλήρωση του χώρου για ορθίους (μέχρι το όριο χωρητικότητας ορθίων επιβατών που δηλώνεται από τον κατασκευαστή), στη συνέχεια των υπόλοιπων θέσεων για καθήμενους επιβάτες και, εφόσον μένει χώρος, των τυχόν θέσεων για αναπηρικές καρέκλες·

7.4.3.3.2.3. πλήρωση όλων των θέσεων για αναπηρικές καρέκλες, στη συνέχεια του υπόλοιπου χώρου για ορθίους (μέχρι το όριο χωρητικότητας ορθίων επιβατών που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, εφόσον χρειάζεται) και μετά των διαθέσιμων θέσεων καθημένων.».

20. Το σημείο 7.4.3.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.4.3.4. Όταν το όχημα είναι σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ή φορτώνεται όπως ορίζεται στο σημείο 7.4.3.3.1, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επάνω στον εμπρόσθιο άξονα ή ομάδα αξόνων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το ποσοστό της μάζας του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας ή της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας εμφόρτου οχήματος "M" βάσει του κατωτέρω πίνακα:

| Κλάσεις I και A | | Κλάση II | | Κλάσεις III και B | |
|---|---|---|---|---|---|
| Άκαμπτο | Αρθρωτό | Άκαμπτο | Αρθρωτό | Άκαμπτο | Αρθρωτό |
| 20 | 20 | 25 (1) | 20 | 25 (1) | 20 |

(1) Η τιμή αυτή μειώνεται κατά 20% για τριαξονικά οχήματα κλάσεων II και III που έχουν δύο διευθυντήριους άξονες.»

21. Προστίθεται το σημείο 7.4.3.5:

«7.4.3.5. Όταν το όχημα πρέπει να εγκριθεί για περισσότερες από μια κλάσεις, τα σημεία 7.4.3.2 και 7.4.3.3 εφαρμόζονται για κάθε κλάση.».

22. Ο τίτλος του σημείου 7.4.4 τροποποιείται ως εξής:

«7.4.4. Απαιτήσεις για ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα.».

23. Η δεύτερη πρόταση του σημείου 7.6.1 τροποποιείται ως εξής:

«Για οχήματα με κινητήρα και ημιρυμουλκούμενα εφοδιασμένα με σύστημα ανύψωσης των αξόνων (βλέπε σημείο 2.14), η προδιαγραφή αυτή ισχύει και με τους συμπτυσσόμενους άξονες σε ανυψωμένη θέση ή τους δυνάμενους να φέρουν φορτίο άξονες χωρίς φορτίο. Εξοπλισμοί υποβοήθησης της εκκίνησης, όπως συμπτυσσόμενοι άξονες που πληρούν τις προϋποθέσεις του σημείου 3.5 του παραρτήματος IV, εξαιρούνται από την προδιαγραφή αυτή.».

24. Τα σημεία 7.6.2, 7.6.3 και 7.6.4 τροποποιούνται ως εξής:

«7.6.2. Συμπληρωματικές προδιαγραφές για τα οχήματα της κατηγορίας N:

Όταν το όχημα είναι σταθμευμένο και οι κατευθυντήριοι τροχοί του έχουν τέτοια διεύθυνση ώστε εάν το όχημα εκινείτο, το πλέον ακραίο πρόσθιο σημείο του να διαγράφει κύκλο ακτίνας 12,50 m, πρέπει να δημιουργείται κατακόρυφο επίπεδο εφαπτόμενο στην πλευρά του οχήματος η οποία βλέπει προς την περιοχή εκτός του κύκλου, χαράσσοντας γραμμή επί του εδάφους.

Όταν το όχημα κινείται προς τα εμπρός προς οποιαδήποτε πλευρά ακολουθώντας τον κύκλο ακτίνας 12,50 m, κανένα τμήμα του δεν μπορεί να κινείται εκτός του κατακόρυφου επιπέδου άνω των 0,80 m (βλέπε σχήμα Β).

Για οχήματα με ανυψούμενους άξονες, η προδιαγραφή αυτή πρέπει να ισχύει και με τους άξονες σε ανυψωμένη θέση (υπό την έννοια του σημείου 2.14). Για οχήματα της κατηγορίας N με συμπτυσσόμενους άξονες σε ανυψωμένη θέση, ή τους δυνάμενους να φέρουν φορτίο άξονες χωρίς φορτίο, ο αριθμός 0,80 m αντικαθίσταται από 1,00 m.

7.6.3. Πρόσθετες απαιτήσεις για οχήματα των κατηγοριών $M_2$ ή $M_3$

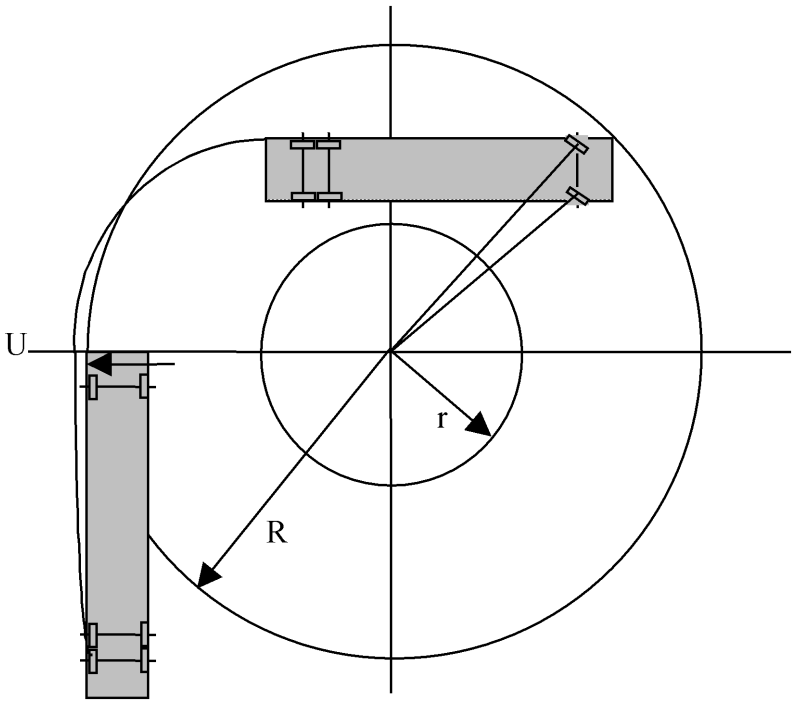
Με το όχημα ακινητοποιημένο, χαράσσεται ευθεία γραμμή στο έδαφος που ορίζεται από κατακόρυφο επίπεδο εφαπτόμενο στην εξωτερική ως προς τον κύκλο πλευρά του οχήματος. Στην περίπτωση αρθρωτού λεωφορείου, τα δύο άκαμπτα τμήματα πρέπει να ευθυγραμμίζονται με το επίπεδο. Όταν το όχημα κινείται επί ευθείας γραμμής κατευθυνόμενο προς την κυκλική επιφάνεια που περιγράφεται στο σημείο 7.6.1, κανένα τμήμα του δεν μπορεί να κινείται εκτός του κατακόρυφου επιπέδου άνω των 0,60 m (βλέπε σχήματα Γ και Δ).

7.6.4. Οι απαιτήσεις των σημείων 7.6.1. έως 7.6.3 μπορούν επίσης να επαληθεύονται ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, με κατάλληλο αντίστοιχο υπολογισμό ή γεωμετρική επίδειξη.

Εάν, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, επαληθεύεται όχημα της κατηγορίας N χωρίς διευθυντήριους πίσω άξονες βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του, το όχημα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 7.6.2 εάν η οπίσθια προεξοχή του δεν υπερβαίνει το 60 % του μεταξονίου του οχήματος.».

25. Το σχήμα Γ στο σημείο 7.6.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο σχήμα:

Σχήμα Γ



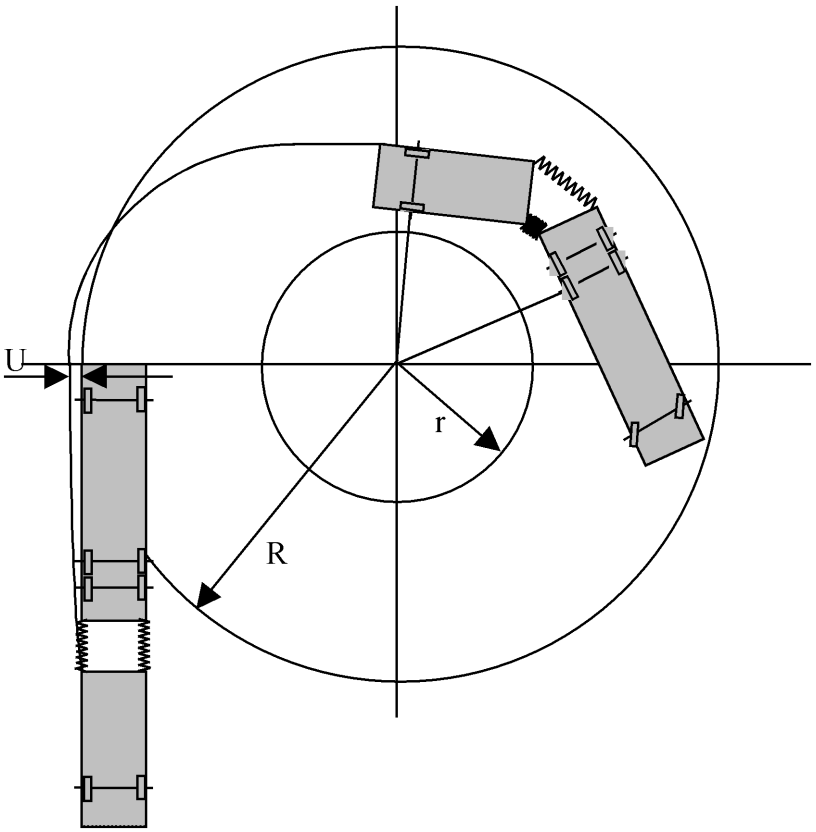

R = 12,5 m

r = 5,3 m

U = max. 0,6 m

26. Το σχήμα Δ προστίθεται στο σημείο 7.6.3 μετά το σχήμα Γ ως εξής:

Σχήμα Δ




R = 12,5 m

r = 5,3 m

U = max. 0,6 m

27. Προστίθεται το σημείο 7.6.5:

«7.6.5. Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, ο κατασκευαστής πρέπει να δηλώσει τις ανώτατες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τις οποίες θα ελεγχθεί το όχημα σε σχέση με τις απαιτήσεις των σημείων 7.6.1 έως 7.6.3.».

28. Τα σημεία 7.8.1 και 7.8.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.8.1. Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης ενός οχήματος με κινητήρα το οποίο έχει σχεδιασθεί για να ρυμουλκεί ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης άνω των 3,5 τόνων πρέπει να είναι ίση προς το 10 % τουλάχιστον της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας ρυμούλκησης ή 1 000 kg, εάν η τιμή αυτή είναι μικρότερη.

7.8.2. Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης ενός οχήματος με κινητήρα το οποίο έχει σχεδιασθεί για να ρυμουλκεί ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης κάτω των 3,5 τόνων πρέπει να είναι ίση προς το 4 % τουλάχιστον της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας ρυμούλκησης, ή 25 kg, ανάλογα με ποια τιμή είναι μεγαλύτερη.».

29. Το σημείο 7.10 τροποποιείται ως εξής:

«7.10. Σχέση ισχύος του κινητήρα προς τη μέγιστη μάζα

Τα οχήματα με κινητήρα πρέπει να διαθέτουν αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα τουλάχιστον 5 kW/t μεγίστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του εμφόρτου συνδυασμού. Στην περίπτωση οδικού ελκυστήρα, η ισχύς του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,2 kW/t. Η ισχύς του κινητήρα μετράται σύμφωνα με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*).

(*) ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46.».

Β. **Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:**

1. Το σημείο 0.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.2. Τύπος.».

2. Το σημείο 13 τροποποιείται ως εξής:

«13. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΟΚΤΩ ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΩΣ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

13.1. Κλάση του οχήματος (κλάση I, κλάση II, κλάση III, κλάση A, κλάση B): .....

13.2. Χώρος επιβατών ($m^2$): .....

13.2.1. Σύνολο($S_0$): .....

13.2.2. Άνω επίπεδο ($S_{0a}$) (1): .....

13.2.3. Κάτω επίπεδο ($S_{0b}$): .....

13.2.4. Για ορθίους ($S_1$): .....

13.3. Αριθμός επιβατών (καθημένων και ορθίων): .....

13.3.1. Σύνολο (N): .....

13.3.2. Άνω επίπεδο ($N_a$) (1): .....

13.3.3. Κάτω επίπεδο ($N_b$) (1): .....

13.3.4. Αριθμός καθημένων: .....

13.4. Αριθμός θέσεων αναπηρικών καρεκλών για οχήματα κατηγοριών $M_2$ και $M_3$: .....

13.4.1. Σύνολο (A): .....

13.4.2. Άνω επίπεδο ($A_a$) (1): .....

13.4.3. Κάτω επίπεδο ($A_b$) (1): .....

13.7. Όγκος του διαμερίσματος αποσκευών ($m^3$): .....

13.8. Επιφάνεια για τη μεταφορά αποσκευών στην οροφή ($m^2$): ..... »

Γ. **Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:**

Στο προσάρτημα, προστίθεται σημείο 1.24.3:

«1.24.3. Αριθμός θέσεων για αναπηρικές καρέκλες για τα οχήματα των κατηγοριών $M_2$ και $M_3$ (2):».

Δ. **Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:**

1. Διαγράφεται το σημείο 1.3.3.
2. Το σημείο 2.2.1, τροποποιείται ως εξής:
   α) Το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
   «γ) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με συστήματα πέδησης αδρανείας: τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ή για οχήματα μη οδικής χρήσης (βλέπε σημείο 7.5 του παραρτήματος I) 1,5 φορές τη μάζα αυτή με μέγιστο όριο 3,5 τόνους.».
   β) Το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
   «ε) οχήματα τα οποία προορίζονται να έλκουν ρυμουλκούμενα, εκτός των ημι-ρυμουλκουμένων, με συστήματα συνεχούς πέδησης: 1,5 φορές τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.».
3. Διαγράφεται η τελευταία πρόταση της πρώτης παραγράφου στο στοιχείο ε) του σημείου 2.2.1: «εφόσον τηρούνται όλες οι οικείες απαιτήσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ».
4. Η δεύτερη πρόταση του σημείου 3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
   «Για το σκοπό αυτό, ο συμπτυσσόμενος άξονας ή ο άξονας που δύναται να φέρει φορτίο πρέπει να χαμηλώνει στο επίπεδο του εδάφους ή να φορτώνεται αυτομάτως εάν ο (οι) πλησιέστερος(-οι) άξονας(-ες) της ομάδας ή ο μπροστινός άξονας του οχήματος φέρει(-ουν) φορτίο έως την (τις) μέγιστη(-ες) επιτρεπόμενη(-ες) μάζα(-ες) για την ταξινόμηση/κυκλοφορία.».
5. Διαγράφεται το σημείο 3.3.
6. Η τέταρτη περίπτωση του σημείου 3.5.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
   «— μετά την εκκίνηση του οχήματος, και προτού επιτευχθεί ταχύτης 30 km/h, ο άξονας πρέπει να κατεβαίνει αυτόματα πάλι στο έδαφος ή να επαναφορτώνεται.».