

Αριθμός 142

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ 1973

Γνωστοποίησης δυνάμει του Κανονισμού 55 (1).

Ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων, ένασκών τας υπό της παραγράφου (1) του Κανονισμού 55 τών περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινησεως Κανονισμών του 1973 χορηγουμένης αὐτῷ ἐξουσίας, ὀρίζει τὰ ἀκόλουθα κριτήρια βάσει τῶν ὁποίων θὰ καθορίζωνται ἐπὶ ἀδειῶν μηχανοκινήτων ὀχημάτων ὁ ἀνώτατος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, τὸ ἀνώτατον συνολικὸν βάρὸς αὐτῶν καὶ τὸ ἀνώτατον βάρὸς ἀγαθῶν δυναμένων νὰ μεταφερθῶσιν, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ὑπὸ μηχανοκινήτων ὀχημάτων δημοσίας χρήσεως, ἰδιωτικῶν μηχανοκινήτων ὀχημάτων μεταφορᾶς πλειόνων τῶν ὀκτῶ καθημένων ἐπιβατῶν καὶ φορτηγῶν μηχανοκινήτων ὀχημάτων.

1. Ταξὶ καὶ μηχανοκίνητα ὀχήματα ἐκμισθούμενα ἄνευ ὀδηγοῦ :

- (α) Ὅσακις ὑφίσταται χωριστὸν κάθισμα δι' ἕκαστον ἐπιβάτην ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν θὰ εἶναι ὁ αὐτὸς ὡς ὁ ἀριθμὸς τῶν καθισμάτων.
- (β) Ὅσακις ὑφίστανται προσηρμοσμένα συνεχῆ καθίσματα θὰ ὑπολογίζηται δι' ἕκαστον ἐπιβάτην χώρος μήκους δεκαεξὶ δακτύλων μετρούμενος δι' εὐθείας γραμμῆς κατὰ μήκος τῆς ἐμπροσθίας ὀψεως τοῦ καθίσματος.
- (γ) Ὅσακις ὑφίσταται χωριστὸν κάθισμα διὰ τὸν ὀδηγὸν ὁ χώρος τὸν ὁποῖον καταλαμβάνει τὸ ἐν λόγω κάθισμα δὲν θὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς χωρητικότητος τοῦ ὀχήματος.
- (δ) Ὅσακις δὲν ὑφίσταται χωριστὸν κάθισμα διὰ τὸν ὀδηγὸν καὶ οὗτος καταλαμβάνει μέρος συνεχοῦς καθίσματος, κάθισμα ὀδηγοῦ θὰ λογίζηται τὸ μέρος τοῦ συνεχοῦς καθίσματος ὀπισθεν τοῦ πηδαλίου τὸ ὁποῖον ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ δεξιὸν ἄκρον τοῦ καθίσματος πρὸς τὰ ἀριστερὰ καὶ καταλαμβάνει χώρον μήκους δεκαοκτῶ δακτύλων.

Νοεῖται ὅτι οἰονδήποτε δημοσίας χρήσεως μηχανοκίνητον ὄχημα τὸ ὁποῖον ἔχει καθίσματα δι' ὀλιγωτέρους τῶν ὀκτῶ ἐπιβατῶν καὶ τοῦ ὁποῖου τὸ συνολικὸν μήκος τοῦ ἐμπροσθίου καθίσματος, μετρούμενον ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν θυρῶν καὶ διὰ μέσου τοῦ καθίσματος ὑπερβαίνει τοὺς πενήτηκοντα ἕξ δακτύλους, καὶ ὁ μοχλὸς ἀλλαγῆς ταχυτήτων εἶναι τοποθετημένος ἐπὶ τοῦ πηδαλίου καὶ τὸ χειρόφρενον δὲν εὐρίσκειται εἰς τὸ κάτω μέρος τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ ὀδηγοῦ, δύναται νὰ μεταφέρῃ μέχρι δύο ἐπιβάτας εἰς τὸ ἐμπροσθιον αὐτοῦ κάθισμα παράπλευρως τοῦ ὀδηγοῦ.

- (ε) Ὅσακις ὑφίστανται χωριστὰ καθίσματα με πρόσοψιν πρὸς τὰ ὀπισθεν, καὶ νοουμένου ὅτι ὑπάρχει τοῦλάχιστον ἀπόστασις δώδεκα δακτύλων μεταξύ τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ με πρόσοψιν πρὸς τὰ ὀπισθεν καθίσματος ὅταν τοῦτο εὐρίσκειται εἰς ὑπτάτω θέσιν, καὶ τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ ὀπισθίου καθίσματος ἕκαστον κάθισμα δύναται νὰ καταλαμβάνηται ὑφ' ἑνὸς μόνον ἐπιβάτου.

2. Λεωφορεῖα καὶ ἰδιωτικὰ μηχανοκίνητα ὀχήματα δυνάμενα νὰ μεταφέρωσι πλείονας τῶν ὀκτῶ καθημένων ἐπιβατῶν.

- (α) Ὅσακις ὑφίσταται χωριστὸν κάθισμα δι' ἕκαστον ἐπιβάτην ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν θὰ εἶναι ὁ αὐτὸς ὡς ὁ ἀριθμὸς τῶν

καθισμάτων, νοουμένου ότι ή απόστασις από τὸ ἐρεισίνωτον μέχρι τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ καθίσματος θὰ εἶναι οὐχὶ μικρότερα τῶν δεκατεσσάρων δακτύλων καὶ τὸ πλάτος ἐκάστου καθίσματος οὐχὶ μικρότερον τῶν δεκαῆξ δακτύλων.

- (β) Ὅσακις ὑφίστανται προσηρμοσμένα συνεχῆ καθίσματα, θὰ ὑπολογίζηται δι' ἑκαστον ἐπιβάτην χώρος μήκους δεκαῆξ δακτύλων μετρούμενον δι' εὐθείας γραμμῆς κατὰ μήκος τῆς ἐμπροσθίας ὄψεως τοῦ καθίσματος.
- (γ) Ὅσακις ὑφίσταται χωριστὸν κάθισμα διὰ τὸν ὄδηγὸν ὁ χώρος τὸν ὁποῖον καταλαμβάνει τὸ ἐν λόγῳ κάθισμα δὲν θὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς χωρητικότητος τοῦ ὀχήματος.
- (δ) Ὅσακις δὲν ὑφίσταται χωριστὸν κάθισμα διὰ τὸν ὄδηγὸν καὶ οὗτος καταλαμβάνει μέρος συνεχοῦς καθίσματος, κάθισμα ὀδηγοῦ θὰ λογίζηται τὸ μέρος τοῦ συνεχοῦς καθίσματος ὀπισθεν τοῦ πηδαλίου τὸ ὁποῖον ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ δεξιὸν ἄκρον τοῦ καθίσματος πρὸς τὰ ἀριστερὰ καὶ καταλαμβάνει χώρον μήκους δεκαοκτῶ δακτύλων.
- (ε) Ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τὴν πρόσοψιν τοῦ ἐρεισινώτου ἐκάστου καθίσματος ἕως τὸ ἐμπροσθίον ἄκρον αὐτοῦ δέον ὅπως εἶναι οὐχὶ μικρότερα τῶν δεκατεσσάρων δακτύλων.

Δέον ὅπως ὑπάρχη ἐλεύθερος χώρος τοῦλάχιστον εἰκοσιῆξ δακτύλων μεταξὺ τοῦ ἐμπροσθίου μέρους ἐκάστου ἐρεισινώτου καὶ τοῦ πλησιεστέρου σημείου τοῦ ἐμπροσθίου καθίσματος. Τὸ ὕψος μεταξὺ τῆς κορυφῆς τοῦ καθίσματος καὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ δαπέδου δέον ὅπως εἶναι οὐχὶ μικρότερον τῶν δεκατεσσάρων δακτύλων. Τὸ ὕψος τοῦ ἐρεισινώτου ἐκάστου καθίσματος δέον ὅπως εἶναι οὐχὶ μικρότερον τῶν δεκαῆξ δακτύλων, μετρούμενον ἐκ τοῦ ἄνω μέρους τοῦ καθίσματος.

- (στ) Δέον ὅπως ὑπάρχη ἐλευθέρᾳ δίοδος πλάτους τοῦλάχιστον δώδεκα δακτύλων μεταξὺ ἐκάστου καθίσματος ἢ ἐκάστης σειρᾶς καθισμάτων.
- (ζ) Ὅσακις ὑφίστανται χωριστὰ καθίσματα μὲ πρόσοψιν πρὸς τὰ ὀπισθεν καὶ νοουμένου ὅτι ὑπάρχει ἀπόστασις δεκαεννέα δακτύλων μεταξὺ τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ μὲ πρόσοψιν πρὸς τὰ ὀπισθεν καθίσματος ὅταν τούτο εὑρίσκειται εἰς ὑπτιᾶν θέσιν καὶ τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ ὀπισθίου καθίσματος ἕκαστον κάθισμα δύναται νὰ καταλαμβάνηται ὑφ' ἐνὸς μόνου ἐπιβάτου.
- (η) Ἀπαγορεύεται ἡ κατασκευὴ ἢ τοποθέτησις καθίσματος ἐμπροσθεν τῆς ὀριζοντίας γραμμῆς τοῦ καθίσματος τοῦ ὀδηγοῦ κατὰ πλάτος τοῦ ὀχήματος.

Νοεῖται ὅτι εἰς τουριστικὰ λεωφορεῖα δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἢ χρῆσις ἐνὸς ἀναδιπλωμένου καθίσματος πρὸς χρῆσιν ὑπὸ τοῦ ξεναγοῦ.

- (θ) Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει τὸ μικτὸν βάρος τοῦ λεωφορείου δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὸ ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν καθοριζόμενον τοιοῦτον. Εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ φορτίου, ἕκαστος ἐπιβάτης λογίζεται εἰς ἐξήκοντα ὀκάδας (1½ cwt).

Μεταφορὰ ἰσταμένων ἐπιβατῶν ἐντὸς ἀστικῶν λεωφορειῶν.

- (α) Τὸ ἐσωτερικὸν ὕψος τοῦ ἀστικού λεωφορείου δέον ὅπως ὑπερβαίῃ τοὺς ἑξ ἴσους πόδας.
- (β) Εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ λεωφορείου δέον ὅπως ὑπάρχη τοῦλάχιστον μία σειρὰ καθισμάτων προσηρμοσμένων κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε οἱ ἐπιβάται καθημένοι νὰ ἀτενίζουσι πρὸς τὰ ἔμπροσ.

- (γ) Ὁ καταλαμβανόμενος χώρος ὑφ' ἐκάστου καθημένου ἐπιβάτου, ἤτοι δεκαεξὶ δάκτυλοι κατὰ πλάτος τοῦ ὀχήματος καὶ εἰκοσιεξὶ δάκτυλοι ἀπὸ κάθισμα εἰς κάθισμα, σὺν τρεῖς δάκτυλοι τὸ πάχος τοῦ καθίσματος, θὰ λογίζηται ἴσος πρὸς τὸν χώρον δύο ἰσταμένων ἐπιβατῶν. Τοῦτο ἐξυπακούει ὅτι, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἤδη ἐγγεγραμμένα ὀχήματα, κάθε ἀφαιρετέον κάθισμα ἐπιβάτου θὰ ἀντιστοιχῇ πρὸς δύο ἰσταμένους ἐπιβάτας. Ἐν σχέσει πρὸς νέα ὀχήματα, οἱ καθημένοι ἐπιβάται θὰ καθορίζωνται ἐξ ἀρχῆς. Θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ὁ διάδρομος καθὼς καὶ αἱ ἄλλαι προδιαγραφαί, ἀφαιρουμένων δὲ τῶν καθισμάτων, θὰ παραχωρῶνται οἱ ἰστάμενοι.
- (δ) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει τὸ μικτὸν βάρος λεωφορείου δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὸ ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν καθοριζόμενον τοιοῦτον. Εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ φορτίου ἕκαστος ἐπιβάτης λογίζεται εἰς ἐξήκοντα ὀκάδας (1½ cwt).
- (ε) Ἡ μεταφορὰ ἰσταμένων ἐπιβατῶν ἐπιτρέπεται ὑπὸ πάντων τῶν ἀστικῶν λεωφορείων ἔστω καὶ ἐὰν μέρος τῆς διαδρομῆς ἐνίων τούτων δὲν ὑπόκειται εἰς τὸ ὄριον ταχύτητος.
- (στ) Δέον ὅπως ὑπάρχουν χειρολαβαὶ καὶ σιδηραὶ ράβδοι κατὰ μῆκος τοῦ λεωφορείου.
- (ζ) Δέον ὅπως ὑπάρχη στήριγμα ὀπισθεν τῆς θέσεως τοῦ ὀδηγοῦ οὕτως ὥστε νὰ ἀποφεύγηται τὸ ἐνδεχόμενον πτώσεως ἐπιβατῶν ἐπὶ τοῦ ὀδηγοῦ εἰς περίπτωσιν ἀποτόμου κινήσεως τοῦ ὀχήματος.
- (η) Ἀπαγορεύεται ἡ μεταφορὰ ἰσταμένων ἐπιβατῶν εἰς λεωφορεῖα τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ δύο πτυσομένων θυρῶν πλάτους τριάκοντα δακτύλων ἐκάστη λειτουργοῦσα ἐκ τῆς θέσεως τοῦ ὀδηγοῦ, καὶ διὰ δύο ἐξωτερικῶν καθρεπτῶν.
- (θ) Ἀπαγορεύεται εἰς ἐπιβάτας νὰ ἴστανται εἰς τὸν χώρον ἔμπροσθεν ἢ παραπλευρῶς τῆς θέσεως τοῦ ὀδηγοῦ κατὰ τρόπον ἐμποδίζοντα τὸ πεδῖον ὀρατότητος αὐτοῦ.
3. Ἐπιβάται καὶ φορτίον ἐπὶ φορτηγῶν.
- (α) Δι' ἕκαστον ἐπιβάτην θὰ ὑπολογίζηται χώρος δεκαεξὶ δακτύλων κατὰ μῆκος συνεχοῦς καθίσματος νοουμένου ὅτι οὗτος δὲν θὰ παρακωλύῃ ἢ ἐπηρεάζῃ τὸν ὀδηγὸν κατὰ τὴν ὀδήγησιν τοῦ ὀχήματος.
- (β) Διὰ τὸν ὀδηγὸν θὰ λογίζηται τὸ μέρος τοῦ καθίσματος ὀπισθεν τοῦ πηδαλίου τὸ ὁποῖον ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ δεξιὸν ἄκρον τοῦ καθίσματος πρὸς τὰ ἀριστερὰ καὶ καταλαμβάνει χώρον μῆκους δεκαοκτῶ δακτύλων.
- (γ) Εἰς ἑλαφρά φορτηγὰ μηχανοκίνητα ὀχήματα χρησιμοποιούμενα ἀποκλειστικῶς διὰ γεωργικοὺς σκοποὺς θὰ ὑπολογίζηται χώρος δεκαεξὶ δακτύλων συνεχοῦς καθίσματος δι' ἕκαστον ἐπιβάτην.
- (δ) Τὸ ὠφέλιμον φορτίον οἰουδήποτε φορτηγοῦ μηχανοκινήτου ὀχήματος θὰ καθορίζηται ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ μικτοῦ βάρους ἐκάστου ὀχήματος τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸν κατάλογον τῶν κατασκευαστῶν.
- (ε) Διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ὠφελίμου φορτίου ὁ ὀδηγὸς καὶ οἱ ἐπιβάται λογίζονται εἰς ἐξήκοντα ὀκάδας (1½ cwt.) ἕκαστος.

4. Ὁφέλιμον φορτίον φορτηγῶν μηχανοκινήτων ὀχημάτων καὶ λεωφορείων.

Τὸ ὠφέλιμον φορτίον οἰουδήποτε φορτηγοῦ μηχανοκινήτου ὀχήματος ὡς καὶ οἰουδήποτε λεωφορείου ἀγροτικοῦ τύπου δέον ὅπως καθορίζηται

Κ.Δ.Π. 142/74

396

ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μικτοῦ βάρους ἐκάστου οχήματος τὸ ὁποῖον ἀναφέρεται εἰς τὸν κατάλογον τῶν κατασκευαστῶν νοουμένου ὅτι οὐδεὶς κατάλογος ἀναφερόμενος εἰς οχήματα κατασκευαζόμενα ἢ προοριζόμενα εἰδικῶς ἢ καὶ ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν Κύπρον θὰ γίνεταί ἀποδεκτός.

Εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ ὠφελίμου φορτίου ὁ ὀδηγὸς καὶ οἱ ἐπιβάται λογίζονται εἰς ἐξήκοντα ὀκάδας (1½ cwt.) ἕκαστος.

(Υ.Ε. 290/59/13.)