

Αριθμός 109

Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 2) Κανονισμοί του 2001, που εκδόθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 μέχρι (Αρ. 4) του 2000, αφού κατατέθηκαν στη Βουλή των Αντιπροσώπων και εγκρίθηκαν από αυτή, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με τον περί Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμον, Νόμο (Ν. 99/89 όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 227/90).

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ  
ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1972 ΜΕΧΡΙ (ΑΡ. 4) ΤΟΥ 2000

Κανονισμοί δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 μέχρι (Αρ. 4) του 2000, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς:

86 του 1972  
37 του 1974  
58 του 1976  
20 του 1978  
64 του 1978  
72 του 1981  
83 του 1983  
75 του 1984  
72 του 1985  
134 του 1989  
152 του 1991  
241 του 1991  
44(Ι) του 1992  
5(Ι) του 1993  
28(Ι) του 1993  
49(Ι) του 1994  
5(Ι) του 1996  
45(Ι) του 1996  
95(Ι) του 1996  
56(Ι) του 1998  
1(Ι) του 1999  
18(Ι) του 1999  
66(Ι) του 1999  
117(Ι) του 1999  
61(Ι) του 2000  
80(Ι) του 2000  
81(Ι) του 2000  
110(Ι) του 2000.

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 2) Κανονισμοί του 2001 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι 2001 (οι οποίοι στο εξής θα αναφέρονται ως «οι βασικοί κανονισμοί») και οι βασικοί κανονισμοί και οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2001.

Συνοπτικός  
τίτλος.

Επίσημη  
Εφημερίδα,  
Παράρτημα  
Τρίτο (Ι):

8. 3.1984  
22. 6.1984  
8. 3.1985  
13. 6.1986  
24. 3.1989  
8. 4.1989  
21. 7.1989  
27.12.1991  
12. 2.1993  
11. 4.1996  
31.12.1996  
12. 2.1999  
12. 3.1999  
7. 7.2000  
7. 7.2000  
14. 7.2000  
2. 2.2001.

Τροποποίηση  
του Κανονισμού 2  
των βασικών  
κανονισμών.

2. Ο Κανονισμός 2 των βασικών κανονισμών τροποποιείται με την αντικατάσταση από την παράγραφο (1) του ορισμού του όρου «λεωφορείον» με τον ακόλουθο νέο ορισμό στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά:

«‘λεωφορείο’ σημαίνει όχημα που διαθέτει περισσότερες από εννέα θέσεις καθήμενων, στις οποίες περιλαμβάνεται και η θέση του οδηγού, το οποίο λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους· μπορεί δε να έχει έναν ή δύο ορόφους και μπορεί επίσης να σύρει ρυμουλκούμενο με αποσκευές.»

Τροποποίηση  
του Κανονισμού 4  
των βασικών  
κανονισμών.

3. Ο Κανονισμός 4 των βασικών κανονισμών τροποποιείται με την προσθήκη της ακόλουθης νέας παραγράφου (4) μετά την παράγραφο (3) αυτού:

«(4)(α) Ανεξαρτήτως των διατάξεων της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, ο Έφορος, δε δύναται να αρνείται ή να απαγορεύει τη χρησιμοποίηση των οχημάτων με κινητήρα, των κατηγοριών M2, M3 και N2, N3 και των ρυμουλκούμενων τους οχημάτων (περιλαμβανομένων και των ημιρυμουλκούμενων) των κατηγοριών O3 και O4, όπως αυτές ορίζονται στο Μέρος A 18(1) του 2000. του Παραρτήματος του περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου, στο έδαφος της Δημοκρατίας:

- (i) Για διεθνείς μεταφορές οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικαλούμενος λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις,
- (ii) για εθνικές μεταφορές, οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικαλούμενος λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις,

εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι σύμφωνα με τις οριακές τιμές που αναφέρονται στις παραγράφους (1) έως (4) του Κανονισμού 50:

Νοείται ότι οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται ανεξάρτητα από το γεγονός ότι—

- (i) Τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις διατάξεις των παρόντων Κανονισμών όσον αφορά ορισμένα χαρακτηριστικά σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις, που δεν προβλέπονται στις παραγράφους (1) έως (4) του Κανονισμού 50.
- (ii) Ο Έφορος έχει επιτρέψει όρια που δεν αναφέρονται στην παράγραφο (4Α) του Κανονισμού 50, μεγαλύτερα από αυτά που καθορίζονται στις παραγράφους (1) έως (4) του εν λόγω Κανονισμού.

(β) Η υποπαράγραφος (i) της επιφύλαξης της υποπαραγράφου (α) της παρούσας παραγράφου δεν επηρεάζει το δικαίωμα του Εφόρου να απαιτεί όπως τα οχήματα της υποπαραγράφου (1) που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία στο έδαφος της Δημοκρατίας συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των παρόντων Κανονισμών, σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις των παραγράφων (1) έως (4) του Κανονισμού 50.»

4. Ο Κανονισμός 50 των βασικών κανονισμών τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση των υφιστάμενων παραγράφων (1) έως (4) με τις ακόλουθες νέες παραγράφους (1) έως (4):

«Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις.

(1) Εκτός δυνάμει αδείας του Εφόρου, χορηγούμενης σε εξαιρετικές περιπτώσεις και τηρουμένων των όρων τους οποίους ήθελε εκάστοτε επιβάλει, οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών που αναφέρονται στην υποπαραγράφο (4)(α) του Κανονισμού 4, είναι οι ακόλουθες:

(α) Μέγιστο μήκος:

(i) Όχημα με κινητήρα	12,00 m
(ii) Ρυμουλκούμενο	12,00 m
(iii) Αρθρωτό όχημα	16,50 m
(iv) Οδικός συρμός	18,75 m
(v) Αρθρωτό λεωφορείο	18,00 m.

(β) Μέγιστο πλάτος:

(i) Όχημα οποιουδήποτε τύπου	2,55 m
(ii) Υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό	2,60 m.

(γ) Μέγιστο ύψος (όχημα οποιουδήποτε τύπου): 4,00 m.

Νοείται ότι στις αναφερόμενες στις υποπαραγράφους (α), (β) και (γ) ανωτέρω και (ε), (στ), (ζ) και (4) (δ) κατωτέρω διαστάσεις, συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.

(δ) Κάθε όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30 m.

(ε) Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και του οπίσθιου άκρου του ημρυμουλκούμενου 12,00 m.

(στ) Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου και του εμπρόσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου 15,65 m.

Τροποποίηση των παραγράφων (1) έως (4) του Κανονισμού 50 των βασικών κανονισμών.

(ζ) Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού 16,40 m:

Νοείται ότι όλες οι επιτρεπόμενες διαστάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα παράγραφο, μετρούνται χωρίς θετικό περιθώριο ανοχής, βάσει του Προτύπου CYS ISO 612.

Μέγιστο  
επιτρεπόμε-  
νο βάρος  
(σε τόνους).

(2) Δυνάμει αδείας του Εφόρου, και τηρουμένων των όρων τους οποίους ήθελε εκάστοτε επιβάλει, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων (σε τόνους), οι κατηγορίες των οποίων αναφέρονται στην παράγραφο (1) πιο πάνω είναι—

(α) Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων:

- (i) Διαξονικό ρυμουλκούμενο 18 t.
- (ii) Τριαξονικό ρυμουλκούμενο 24 t.

(β) Συνδυασμοί οχημάτων:

(i) Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες:

(αα) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο 40 t.

(ββ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο 40 t.

(ii) Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες:

(αα) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο 40 t.

(ββ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο 40 t.

(γγ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που φέρει, σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευματοκιβώτιο ISO 40 ποδών 44 t.

- (iii) Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημιμουλκούμενο 36 t.
- (iv) Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημιμουλκούμενο, αν η απόσταση των αξόνων του ημιμουλκούμενου:
- (αα) Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m 36 t.
- (ββ) Είναι μεγαλύτερη από 1,8 m 36 t  
+2 τόνοι ανοχής όταν τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος με κινητήρα (18 τόνοι) και με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημιμουλκούμενου (20 τόνοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, όπως αυτές ορίζονται στο Νόμο, όπως εκάστοτε ισχύει.
- (γ) Οχήματα με κινητήρα:
- (i) Διαξονικά οχήματα με κινητήρα 18 t.
- (ii) Τριαξονικά οχήματα με κινητήρες - 25 t  
- 26 t  
όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρ-

τήσεις αναγνωρι-  
σμένες ως ισοδύ-  
ναμες προς αυτές,  
είτε σε περιπτώ-  
σεις όπου κάθε  
κινητήριο αξονας  
είναι εξοπλισμέ-  
νος με διπλά ελα-  
στικά και το μέγι-  
στο βάρος σε κάθε  
άξονα δεν υπερ-  
βαίνει τους 9,5  
τόνους.

- (iii) Τετραξονικά οχήματα με  
κινητήρα με δύο κατευθυντή-  
ριους άξονες

32 t  
όταν ο κινητήριο  
άξονας είναι εξο-  
πλισμένος με διπλά  
ελαστικά και αναρ-  
τήσεις πεπιεσμέ-  
νου αέρα ή αναρ-  
τήσεις αναγνωρι-  
σμένες ως ισοδύ-  
ναμες προς αυτές,  
είτε σε περιπτώ-  
σεις όπου κάθε  
κινητήριο αξονας  
είναι εξοπλισμέ-  
νος με διπλά ελα-  
στικά και το μέγι-  
στο βάρος σε κάθε  
άξονα δεν υπερ-  
βαίνει τους 9,5  
τόνους.

- (δ) Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία 28 t.

Μέγιστο  
επιτρεπό-  
μενο βάρος  
ανά άξονα.

(3) Δυνάμει άδειας του Εφόρου και τηρουμένων των  
όρων τους οποίους ήθελε εκάστοτε επιβάλει, το μέγιστο επι-  
τρεπόμενο βάρος ανά άξονα (σε τόνους) των οχημάτων που  
αναφέρονται στην παράγραφο (1) πιο πάνω έχει ως εξής:

- (α) Απλοί άξονες—

Απλός μη κινητήριο αξονας 10 t.

- (β) Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων  
και ημιρυμουλκούμενων—

Το σύνολο του ανά άξονα βάρους  
των διδύμων αξόνων δεν πρέπει  
να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d)  
ανάμεσα στους άξονες είναι—

(i) Μικρότερη από 1,0 m ( $d < 1,0$ ) 11 t.

(ii) Ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m  
και μικρότερη από 1,3 m  
( $1,0 \leq d < 1,3$ ) 16 t.

- (iii) Ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,0 \leq d < 1,8$ ) 18 t.
- (iv) Ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ( $1,8 \leq d$ ) 20 t.
- (γ) Τριδύμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων—  
 Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι—
- (i) Μικρότερη ή ίση με 1,3 m ( $d \leq 1,3$ ) 21 t.
- (ii) Μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ ) 24 t.
- (δ) Κινητήριος άξονας—
- (i) Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (2)(β)(i) και (2)(β)(ii) του παρόντος Κανονισμού 11,5 t.
- (ii) Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στις παραγράφους (2)(β)(iii), (2)(β)(iv), (2)(γ) και (2)(δ) του παρόντος κανονισμού 11,5 t.
- (ε) Δίδυμοι άξονες οχημάτων με κινητήρα—  
 Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων—
- (i) Είναι μικρότερη από 1,0 m ( $d < 1,0$ ) 11,5 t.
- (ii) Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ ) 16 t.
- (iii) Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ) – 18 t  
 – 19 t

όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύ-

ναμες προς αυτές, είτε σε περιπτώσεις όπου κάθε κινητήριο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους:

Νοείται ότι ο Έφορος δύναται, σε περιπτώσεις οχημάτων άλλων από εκείνα που αναφέρονται στην παράγραφο (1) πιο πάνω να εγκρίνει ανώτερο κατά άξονα, βάρος ή φορτίο:

Νοείται περαιτέρω ότι, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μηχανοκίνητου οχήματος οποιουδήποτε τύπου ή κατηγορίας δε δύναται να υπερβαίνει τους τεσσαράκοντα τέσσερις τόνους, εκτός δυνάμει ειδικής άδειας του Διευθυντή του Τμήματος Δημόσιων Έργων.

Συναφή  
χαρακτηριστικά.

(4) Τα συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο (1) πιο πάνω είναι—

(α) Οχήματα οποιουδήποτε τύπου—

Το βάρος που φέρει ο κινητήριο άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25% του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές.

(β) Οδικοί συρμοί—

Η απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκωμένου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m.

(γ) Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο—

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού οχήματος με κινητήρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος.

(δ) Ημιρυμουλκούμενα—

Η οριζόντια προβολή της απόσταση μεταξύ του άξονα του πύργου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπροσθεν άκρου του ημιρυμουλκωμένου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m:

Νοείται ότι όλα τα βάρη, τα οποία αναφέρονται στις παραγράφους (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού αποτελούν κανόνες κυκλοφορίας και επομένως αφορούν τις συνθήκες φόρτωσης και όχι τα πρότυπα παραγωγής.»



(β) με την προσθήκη αμέσως μετά τη νέα παράγραφο (4) των παραγράφων (4Α) έως (4Μ):

«Κανόνες κυκλοφορίας.

(4Α) Απαγορεύεται η κανονική κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων στη Δημοκρατία, τα χαρακτηριστικά των οποίων δε συνάδουν προς τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στις παραγράφους (1)(α), (1)(β), της επιφύλαξης της υποπαραγράφου (1)(γ) και στις υποπαραγράφους (1)(δ) έως (1)(ζ) και (4)(β) και (4)(δ) πιο πάνω.

(4Β) Δυνάμει αδείας του Εφόρου, χορηγούμενης σε εξαιρετικές περιπτώσεις, και τηρουμένων των όρων τους οποίους ήθελε εκάστοτε επιβάλει, δύναται να επιτραπεί η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων στη Δημοκρατία, τα χαρακτηριστικά των οποίων δε συνάδουν προς τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στις παραγράφους (1)(γ), (2), (3), (4)(α) και (4)(γ) πιο πάνω.

(4Γ) Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων τα οποία υπερβαίνουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις μπορεί να επιτρέπεται μόνο βάσει ειδικής άδειας που εκδίδεται χωρίς διακρίσεις από τον Έφορο ή βάσει διαδικασιών μη συνεπαγομένων διακρίσεις, που συμφωνούνται για κάθε μεμονωμένη περίπτωση, όταν το όχημα ή συνδυασμός οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.

(4Δ) Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εκτελούν μεταφορές στη Δημοκρατία, που δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, στον τομέα των μεταφορών, δύναται να επιτρέπεται και σε περιπτώσεις στις οποίες οι διαστάσεις των, αφίστανται των διαστάσεων που καθορίζονται στις παραγράφους (1)(α), (1)(β) της επιφύλαξης της υποπαραγράφου (1)(γ), τις υποπαραγράφους (1)(δ) έως (1)(ζ) καθώς και τις υποπαραγράφους (4)(β) και (4)(δ) πιο πάνω:

Νοείται ότι οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών εάν πληρούνται μια εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται πιο κάτω:

- (i) Οι μεταφορές πραγματοποιούνται στο έδαφος της Δημοκρατίας από εξειδικευμένα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων, υπό συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (ii) Ο Έφορος χορηγεί άδεια να πραγματοποιούνται μεταφορές στη Δημοκρατία από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων οι διαστάσεις των οποίων αφίστανται των διαστάσεων που προβλέπουν οι παράγραφοι (1) έως (4) πιο πάνω, επιτρέπει επίσης και τη

χρήση οχημάτων με κινητήρα, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οι διαστάσεις των οποίων συνάδουν προς τις διαστάσεις που καθορίζονται στις παραγράφους (1) έως (4) πιο πάνω συνδυασμένων κατά τρόπο ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστο το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στη Δημοκρατία ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων συνθηκών ανταγωνισμού.

(4Ε) Ο Έφορος δύναται να επιτρέπει σε οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με μία ή πλείονες απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών, να πραγματοποιούν ορισμένες τοπικές μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο.

(4ΣΤ) Τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991, τα οποία δεν πληρούν τις διατάξεις των παραγράφων (1)(ε) και (4)(δ) πιο πάνω θεωρείται ότι ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις αυτές, εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15,50 μέτρων.

Αποδεικτικό  
συμμόρφωσης.

(4Η) Τα οχήματα, οι κατηγορίες των οποίων αναφέρονται στην παράγραφο (1) πιο πάνω και είναι σύμφωνα με τις οριακές τιμές που προβλέπονται από τον παρόντα Κανονισμό, δέον να είναι εφοδιασμένα με έγγραφο (αποδεικτικό συμμόρφωσης) που χορηγεί ο Έφορος κατά τον τύπο που ήθελε εκάστοτε καθορίσει:

Νοείται ότι ο Έφορος αναγνωρίζει αποδεικτικό συμμόρφωσης που έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τα εν λόγω οχήματα.

(4Θ) Τηρουμένων των διατάξεων του Κανονισμού 55, όταν τα χαρακτηριστικά του οχήματος δεν ανταποκρίνονται πλέον σε εκείνα που αναγράφονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης που καθορίζεται στην παράγραφο (4Η) πιο πάνω, ο Έφορος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλιστεί η τροποποίηση του εν λόγω αποδεικτικού.

(4Ι) Τα εφοδιασμένα με αποδεικτικό συμμόρφωσης οχήματα μπορούν να υποβάλλονται—

- (α) Σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τα βάρη,
- (β) μόνο σε ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό.

(4Κ) Η κεντρική στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης σχετικά με το βάρος θα αναγράφει, όπου τούτο αρμόζει, τις τιμές που ισχύουν για το βάρος του εν λόγω οχήματος.

(4Λ) Στην αριστερή στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης αναγράφονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό και στη δεξιά στήλη τα τεχνικώς αποδεκτά βάρη:

Νοείται ότι οι διατάξεις των παραγράφων (1) έως (4Κ) του παρόντος Κανονισμού δεν αποκλείουν την εφαρμογή των διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας, οι οποίες δύναται να περιορίζουν το βάρος ή και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας.

(4Μ) Για σκοπούς των παραγράφων (1) έως (4Λ) του παρόντος Κανονισμού—

‘αδιαχώριστο φορτίο’ σημαίνει το φορτίο το οποίο, για τους σκοπούς της μεταφοράς επί της οδού, δεν μπορεί να διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των μαζών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα με κινητήρα, ρυμουλκούμενο, οδικό συρμό ή αρθρωτό όχημα,

‘αρθρωτό λεωφορείο’ σημαίνει λεωφορείο που αποτελείται από δύο άκαμπτα τμήματα, συνδεδεμένα μεταξύ τους με συνάρθρωση η οποία επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών μεταξύ των άκαμπτων τμημάτων· τα διαμερίσματα δε των επιβατών που βρίσκονται στο καθένα από τα δύο άκαμπτα τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους,

‘ημιρυμουλκούμενο’ σημαίνει όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα με τρόπο ώστε ένα μέρος του ρυμουλκούμενου αυτού να στηρίζεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του και του βάρους του φορτίου του να αναλαμβάνεται από το εν λόγω όχημα, και το οποίο λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

‘μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις’ σημαίνει τις μέγιστες διαστάσεις για τη χρησιμοποίηση οχήματος που προβλέπει η παράγραφος (1) πιο πάνω,

‘μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος’ σημαίνει το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση εμποφόρου οχήματος για διεθνείς μεταφορές,

‘μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα’ σημαίνει το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση ενός εμποφόρου άξονα ή ομάδας αξόνων, στις διεθνείς μεταφορές,

‘όχημα με κινητήρα’ σημαίνει αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα με κινητήρα,

‘ρυμουλκούμενο’ σημαίνει όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα, εκτός από τα ημιρυμουλκούμενα, και το οποίο λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

‘συνδυασμός οχημάτων’ σημαίνει—

– είτε ένα οδικό συρμό που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ένα ρυμουλκούμενο,

- είτε ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ημιρμουλκούμενο,

‘τόνος’ σημαίνει το βάρος που εξασκείται από τη μάζα ενός τόνου και αντιστοιχεί σε 0,9 kilonewtons (KN).» και

- (γ) με την αντικατάσταση της παραγράφου (9) του παρόντος Κανονισμού με την ακόλουθη νέα παράγραφο (9):

«Κύκλος  
περιστροφής.

(9) Καθόσον αφορά λεωφορεία και φορτηγά μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία μπορούν να περιστραφούν μέσα σε διάμετρο μεγαλύτερη των δεκαοκτώ μέτρων, κατ’ εξαίρεση της υποπαραγράφου (1)(γ), ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων σε συνεννόηση με τον Υπουργό Εσωτερικών, δύναται με γνωστοποίησή του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, να καθορίσει τις οδούς και τις ώρες κατά τις οποίες επιτρέπεται η κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων:

Νοείται ότι ο Έφορος δύναται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις και τηρουμένων των όρων τους οποίους ήθελε εκάστοτε επιβάλλει, να επιτρέψει την εγγραφή και κυκλοφορία φορτηγών μηχανοκίνητων οχημάτων των οποίων ο κύκλος περιστροφής υπερβαίνει τα είκοσι τέσσερα μέτρα.».

Αντικατάσταση  
του Κανονισμού 65  
των βασικών  
κανονισμών.

5. Ο Κανονισμός 65 των βασικών κανονισμών αντικαθίσταται με τον ακόλουθο νέο Κανονισμό:

«Επιθεώρηση  
μηχανοκίνητων  
οχημάτων  
των ρυμουλκούμενων και  
ημιρμουλκούμενων  
τους.

65.—(1) Όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τα ρυμουλκούμενα και ημιρμουλκούμενά τους, που είναι εγγεγραμμένα στο Βιβλίο Εγγραφής Μηχανοκίνητων Οχημάτων υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο, εξαιρουμένων των οχημάτων που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις, στις δυνάμεις δημόσιας τάξης και στην πυροσβεστική υπηρεσία.

Πέμπτο  
Παράρτημα.

(2) Οι κατηγορίες των οχημάτων που θα υπόκεινται σε έλεγχο, η συχνότητα του περιοδικού τεχνικού ελέγχου καθώς και τα σημεία που θα ελέγχονται, καθορίζονται στο Πέμπτο Παράρτημα των Κανονισμών.

(3) Ο τεχνικός έλεγχος διενεργείται από επιθεωρητή που ορίζεται για το σκοπό αυτό από τον Έφορο.

(4) Εάν ο επιθεωρητής δεν ικανοποιηθεί ότι το όχημα ευρίσκεται σε καλή και ασφαλή κατάσταση, διατάσσει τη διενέργεια των επισκευών ή αναπροσαρμογών, που κατά την κρίση του είναι αναγκαίες.

Πρώτο  
Παράρτημα.  
Τύπος XX.

(5) Ο επιθεωρητής εφόσον ήθελε ικανοποιηθεί ότι το μηχανοκίνητο όχημα ευρίσκεται σε καλή και ασφαλή κατάσταση ή ότι έγιναν σύμφωνα με τις εντολές του οι αναγκαίες επισκευές ή προσαρμογές, εκδίδει στον ιδιοκτήτη του οχήματος ή στον έχοντα την ευθύνη ή τον έλεγχο του οχήματος, πιστοποιητικό καταλληλότητας του οχήματος κατά τον Τύπο XX που εμφανίζεται στο Πρώτο Παράρτημα των παρόντων Κανονισμών ή καθ’ οποιονδήποτε άλλο τύπο, που ο Έφορος ήθελε εκάστοτε καθορίσει στον οποίο αναγράφεται και η ημερομηνία διεξαγωγής της επιθεώρησης.

(6) Ο οδηγός του οχήματος πρέπει να φέρει πάντα μαζί του το πιστοποιητικό καταλληλότητας του οχήματος, το παρουσιάζει δε σε αστυνομικό εν στολή εφόσον ήθελε κληθεί προς τούτο.

(7) Εφόσον ο επιθεωρητής ήθελε ικανοποιηθεί ότι το πιστοποιητικό καταλληλότητας απωλέσθηκε, αλλοιώθηκε ή έγινε δυσανάγνωστο, μπορεί να εκδώσει άλλο, αφού ο ιδιοκτήτης καταβάλει τα νενομισμένα τέλη, όπως αυτά καθορίζονται στους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμους του 1972 μέχρι (Αρ. 4) του 2000:

Νοείται ότι για όλα τα πιστοποιητικά καταλληλότητας που εκδίδονται εκτός των καθορισμένων ημερομηνιών επιθεώρησης, θα καταβάλλονται τα νενομισμένα τέλη, όπως αυτά καθορίζονται στους εν λόγω Νόμους.

(8) Το πιστοποιητικό καταλληλότητας συνιστά αποδεικτικό ότι ένα όχημα υποβλήθηκε επιτυχώς σε επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις των παρόντων Κανονισμών:

Νοείται ότι πιστοποιητικό ή άλλο έγγραφο που εκδόθηκε σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το οποίο αποδεικνύεται ότι μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος καθώς και τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενά του, έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε επιθεώρηση, αναγνωρίζεται ως να είχε εκδοθεί στη Δημοκρατία.».

6. Οι βασικοί κανονισμοί τροποποιούνται με την προσθήκη του ακόλουθου νέου Πέμπτου Παραρτήματος:

Τροποποίηση των βασικών κανονισμών με την προσθήκη του νέου Παραρτήματος.

«ΠΕΜΠΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[Κανονισμοί 65(2)]

ΠΙΝΑΚΑΣ Α'

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

Κατηγορία οχημάτων	Συχνότητα ελέγχου
1. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και έχουν περισσότερες από 8 θέσεις καθήμενων, εκτός της θέσης του οδηγού.	Ένα χρόνο από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και έκτοτε μία φορά κάθε χρόνο.
2. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίων, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3500 κιλά.	Ένα χρόνο από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και έκτοτε μία φορά κάθε χρόνο.
3. Ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3500 κιλά.	Ένα χρόνο από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και έκτοτε μία φορά κάθε χρόνο.
4. Ταξί και ασθενοφόρα.	Ένα χρόνο από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και έκτοτε μία φορά κάθε χρόνο.
5. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς που συνήθως χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά	Τέσσερα χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και στη συνέχεια κάθε δύο χρόνια.

φορτίων και των οποίων η μέγιστη - επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 3 500 κιλά, εκτός των γεωργικών ελκυστήρων και μηχανημάτων.	
6. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και των οποίων οι θέσεις καθημένων, εκτός της θέσης οδηγού, δεν υπερβαίνουν τις οκτώ.	Τέσσερα χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και στη συνέχεια δύο χρόνια.
7. Μηχανοκίνητα οχήματα που ενοικιάζονται χωρίς οδηγό.	Δύο χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και στη συνέχεια κάθε χρόνο.
8. Μηχανοκίνητα δίκυκλα ή τρίκυκλα.	Τέσσερα χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και στη συνέχεια κάθε δύο χρόνια.
9. Ηλεκτροκίνητα οχήματα.	Τέσσερα χρόνια από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά, και στη συνέχεια κάθε δύο χρόνια.
10. Οποιαδήποτε άλλα μηχανοκίνητα οχήματα, που δεν περιλαμβάνονται στις πιο πάνω κατηγορίες.	Όπως θα αποφασίζει εκάστοτε ο Έφορος.

## ΠΙΝΑΚΑΣ Β'

## ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που απαριθμούνται κατωτέρω, με την προϋπόθεση ότι αυτά αφορούν τον υποχρεωτικό εξοπλισμό του οχήματος.

Οι έλεγχοι που προβλέπει το παρόν παράρτημα πραγματοποιούνται χωρίς αποσυναρμολόγηση στοιχείων του οχήματος.

Αν το όχημα παρουσιάζει ελαττώματα όσον αφορά τα σημεία ελέγχου που καθορίζονται κατωτέρω, ο Έφορος ορίζει διαδικασία με την οποία καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους το όχημα επιτρέπεται να κυκλοφορεί έως ότου υποβληθεί επιτυχώς σε νέο τεχνικό έλεγχο.

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, και 10 που φαίνονται στον ΠΙΝΑΚΑ Α'

του παρόντος Παραρτήματος

1. Συστήματα πέδησης	
Ο έλεγχος των συστημάτων πέδησης του οχήματος περιλαμβάνει τα σημεία που ακολουθούν:	
Σημεία προς έλεγχο	Αιτίες αστοχίας
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία	
1.1.1. Άξονες κέντρου της πέδης, μοχλός πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Δυσχέρειες στην ενεργοποίηση</li> <li>- Εκτροπή της φωλεάς</li> <li>- Υπερβολική φθορά/τζόγος</li> </ul>
1.1.2. Κατάσταση και διαδρομή του ποδοστηρίου του μηχανισμού πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή</li> <li>- Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα</li> <li>- Δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοστηρίου.</li> </ul>

1.1.3. Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Υπερβολικός χρόνος για την ανάπτυξη της (υπό)πίεσης/κενού που απαιτείται για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος πέδησης.</li> <li>- Η (υπό)πίεση/κενό δεν επαρκεί για τη χρησιμοποίηση της πέδης τουλάχιστον δύο φορές μετά τη λειτουργία του συστήματος προειδοποίησης (ή η ένδειξη του μανομέτρου βρίσκεται στη ζώνη "κίνδυνος")</li> <li>- Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα</li> </ul>
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης πίεσης, μανόμετρο της προειδοποιητικής σήμανσης.	- Κακή λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου.

Σημεία προς έλεγχο	Αιτίες αστοχίας
1.1.5. Χειροκίνητη δικλείδα ελέγχου της πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ρωγμές ή ζημιές, υπερβολική φθορά</li> <li>- Κακή λειτουργία της βαλβίδας</li> <li>- Έλλειψη αξιοπιστίας όσον αφορά τη λειτουργία του στελέχους (ντιζας) ή της βαλβίδας</li> <li>- Έλλειψη στεγανότητας του συστήματος, κακή στερέωση των συνδέσεων</li> <li>- Κακή λειτουργία</li> </ul>
1.1.6. Πέδη στάθμευσης, μοχλός χειρισμού, σύστημα κλειδώματος	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Η λαβή δεν συγκρατεί επαρκώς την πέδη στάθμευσης</li> <li>- Υπερβολική φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστανίας του μοχλού</li> <li>- Υπερβολική διαδρομή του χειρομοχλού (λόγω κακής ρύθμισης).</li> </ul>
1.1.7. Βαλβίδες συστήματος πέδησης (δικλείδες πέδησης, ταχεία ανακουφιστική βαλβίδα, ρυθμιστές πίεσης, κλ.π.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ζημιές, ανεπαρκής -στεγανότητα (διαρροές αέρα)</li> <li>- Υπερβολικές απώλειες λαδιού στον αεροσυμπιεστή</li> <li>- Ελαττωματική στερέωση ή ελαττωματικό στήριγμα</li> <li>- Απώλειες υγρού πέδησης</li> </ul>
1.1.8. Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Βλάβη δικλείδων απομόνωσης ή ελαττωματική βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος</li> <li>- Ελαττωματική στερέωση ή συναρμογή</li> <li>- Ανεπαρκής στεγανότητα</li> </ul>
1.1.9. Σύστημα αποταμίευσης ενέργειας ή δοχείο πίεσης	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Βλάβη, διάβρωση, διαρροές</li> <li>- Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης</li> <li>- Ανασφαλής/κακή στερέωση</li> </ul>
1.1.10. Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος	- Βλάβη ή κακή λειτουργία σε σερβομηχανισμό

<p>(υδραυλικά συστήματα).</p> <p>1.1.11. Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου</li> <li>- Ανεπαρκής στερέωση του κεντρικού κυλίνδρου</li> <li>- Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης</li> <li>- Δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου</li> <li>- Η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή έχει υποστεί βλάβη.</li> <li>- Δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα προειδοποίησης για την πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης</li> <li>- Κίνδυνος βλάβης ή θραύσης</li> <li>- Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (ρακόρ)</li> <li>- Βλάβες ή υπερβολική διάβρωση</li> <li>- Εσφαλμένη τοποθέτηση</li> </ul>
<p>1.1.12. Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Κίνδυνος βλάβης ή θραύσης</li> <li>- Φθορά, σημεία τριβής, ανεπαρκές μήκος σωλήνων πέδησης, συστροφή</li> <li>- Διαρροές από τους εύκαμπτους σωλήνες ή από τις συνδέσεις</li> <li>- Υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση</li> <li>- Εμφάνιση πόρων</li> </ul>
<p>1.1.13. Επιφάνειες τριβής συστήματος πέδησης (επενδύσεις σιαγόνων – τακάκια)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Υπερβολική φθορά</li> <li>- Λάδια, γράσο που προσβάλλουν τις επιφάνειες τριβής</li> </ul>
<p>1.1.14. Τύμπανα, δίσκοι</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Υπερβολική φθορά, χαραγές, ρωγμές ή θραύσεις ή άλλα ελαττώματα που μειώνουν την ασφάλεια</li> <li>- Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι από λάδια, γράσο κ.λ.π.</li> <li>- Κακή στερέωση της πλάκας στήριξης</li> </ul>
<p>1.1.15. Καλώδια στελέχη και ράβδοι (ντίζες) συστήματος πέδησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Φθαρμένα καλώδια, λυγισμός</li> <li>- Υπερβολική φθορά ή διάβρωση</li> <li>- Ασφάλειες που λείπουν στις συνδέσεις των καλωδίων ή των ράβδων</li> <li>- Ανεπαρκής στερέωση των καλωδίων</li> <li>- Περιορισμοί στην ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης</li> <li>- Μη κανονική κίνηση ράβδων/αφρώσεων οφειλόμενη σε κακή ρύθμιση ή υπερβολική φθορά</li> </ul>
<p>1.1.16. Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Βλάβες ή ρωγμές</li> <li>- Διαρροές</li> <li>- Ελαττωματική συναρμολόγηση</li> <li>- Υπερβολική διάβρωση</li> <li>- Υπερβολική διαδρομή του κυλίνδρου</li> <li>- Λείπει ή παρουσιάζει υπερβολική φθορά το προστατευτικό κάλυμμα για τη σκόνη.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εσφαλμένη ρύθμιση</li> <li>- Δεν λειτουργεί (κολλημένη)</li> <li>- Λείπει</li> </ul>
1.1.18. Αυτόματοι- έκκεντροι μοχλοί	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Δεν λειτουργούν, κολλημένοι, με ασυνήθη ελευθερία κίνησης που δείχνει υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση</li> <li>- Ελαττωματική λειτουργία</li> </ul>
1.1.19 Σύστημα Επιβράδυνσης (όπου υπάρχει)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Κακή προσαρμογή ή σύνδεση</li> <li>- Ελαττωματική λειτουργία</li> </ul>
1.2 Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κύριου συστήματος πέδησης	
1.2.1. Επιδόσεις (αυξάνονται σταδιακά μέχρι τη μέγιστη τιμή)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ανεπαρκής προσπάθεια πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς</li> <li>- Η προσπάθεια πέδησης σε κάποιο τροχό είναι μικρότερη από το 70% της υψηλότερης καταγραφόμενης προσπάθειας που ασκείται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα. Σε περίπτωση δοκιμής της πέδησης σε πορεία, η απόκλιση του οχήματος από τήν ευθεία είναι υπέρμετρη.</li> <li>- Μη βαθμιαία μεταβολή της προσπάθειας πέδησης (απότομη εμπλοκή)</li> <li>- Ανώμαλη καθυστέρηση στη λειτουργία της πέδησης σε κάποιο τροχό.</li> <li>- Υπέρμετρη διακύμανση της προσπάθειας πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή ελλειψοειδούς μορφής τυμπάνων</li> </ul>
1.2.2. Απόδοση	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Λόγος πέδησης εξαρτώμενος από τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημρυμουλκούμενων, από το άθροισμα των ανώτατων επιτρεπτών φορτίων αξόνων εφόσον είναι δυνατόν, κατώτερος των εξής: Ελάχιστη απόδοση πέδησης Κατηγορίες 1, 4, 6, 7, 8 και 9: 50% Κατηγορίες 1, 4, 6, 7, 8 και 9: 48%: για τα οχήματα των εν λόγω κατηγοριών που δεν είναι εξοπλισμένα με ABS ή έχουν κυκλοφορήσει για πρώτη φορά πριν την 1η Οκτωβρίου 1991. Κατηγορία 2 : 45% 45% για ρυμουλκούμενα οχήματα εγγεγραμμένα μετά το 1988. Κατηγορίες 3 και 10 : 40% 43% για ημρυμουλκούμενα και ρυμουλκούμενα που έχουν εγγραφεί μετά το 1988. Κατηγορία 5: 45% Κατηγορία 5: 50% για τα οχήματα που έχουν εγγραφεί μετά το 1988. ή</li> <li>- προσπάθεια πέδησης μικρότερη των τιμών αναφοράς, εφόσον τις έχει καθορίσει ο κατασκευαστής για τον άξονα του οχήματος</li> </ul>

	<p>οχήματος</p> <p>Η τιμή αναφοράς για τον άξονα του οχήματος είναι η προσπάθεια πέδησης (εκφρασμένη σε Newtons) που απαιτείται για να επιτευχθεί αυτή η περιγραφείσα ελάχιστη δύναμη πέδησης, λαμβάνοντας υπόψη το βάρος του φορτίου που παρουσιάστηκε στον έλεγχο.</p>
1.3. Επιδόσεις και απόδοση της βοηθητικής πέδης (εφόσον υπάρχει σαν ξεχωριστό σύστημα.	
1.3.1. Επιδόσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μονόπλευρη λειτουργία</li> <li>- Οι δυνάμεις πέδησης σε κάποιον τροχό είναι μικρότερες από το 70% των υψηλότερων καταγραφόμενων δυνάμεων που ασκούνται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα.</li> <li>- Η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (μπλοκάρισμα)</li> <li>- Δεν λειτουργεί το αυτόματο σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου</li> </ul>
1.3.2. Απόδοση	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 50% της δυνατότητας της πέδησης που αναφέρεται στο σημείο 1.2.2 σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημιρυμουλκούμενων, με το σύνολο των ανώτατων επιτρεπόμενων βαρών ανά άξονα.</li> <li>Για τα οχήματα των κατηγοριών 2 και 5 οι ελάχιστες επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης είναι <math>2.2 \text{ m/s}^2</math>.</li> </ul>
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης	
1.4.1. Επιδόσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μονόπλευρη λειτουργία</li> </ul>
1.4.2. Απόδοση	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 16% σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των μηχανοκίνητων οχημάτων, μικρότερος του 12% σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη συνδυασμένη μάζα του οχήματος, όποιος είναι ο μεγαλύτερος.</li> </ul>
1.5. Επιδόσεις του συστήματος επιβράδυνσης ή της πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (επιβραδυντής)</li> <li>- Βλάβες</li> </ul>
1.6. Πέδηση με σύστημα αντιμπλοκής	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Κακή λειτουργία του ενδεικτικού συστήματος</li> <li>- Ελαττωματική</li> </ul>
ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3 ΚΑΙ 10	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5, 6, 7, 8 ΚΑΙ 9
2. Συστήματα διεύθυνσης (τιμόνι)	2. Σύστημα διεύθυνσης (τιμόνι)
2.1. Μηχανική κατάσταση	2.1. Μηχανική κατάσταση
2.2. Τιμόνι	2.2. Παιξιμο (τζόγος) τιμονιού
2.3. Παιξιμο (τζόγος) τιμονιού	2.3. Στήριξη συστήματος διεύθυνσης

	2.4. Ένσφαιροι τριβείς (ρούλεμάν)
<b>3. Ορατότητα</b>	<b>3. Ορατότητα</b>
3.1. Οπτικό πεδίο	3.1. Οπτικό πεδίο
3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων	3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων
3.3. Κάτοπτρα	3.3. Κάτοπτρα
3.4. Υαλοκαθαριστήρες	3.4. Υαλοκαθαριστήρες
3.5. Πίδακες νερού	3.5. Πίδακες καθαρισμού
<b>4. Φώτα, ανακλαστήρες και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός</b>	<b>4. Φώτα</b>
4.1. Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεις (μεσαία)	4.1. Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεις (μεσαία)
4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία	4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία
4.1.2. Ευθυγράμμιση	4.1.2. Ευθυγράμμιση
4.1.3. Διακόπτες (μεταγωγί)	4.1.3. Διακόπτες (μεταγωγί)
4.1.4. Οπτική αποτελεσματικότητα	
4.2. Φώτα θέσεως (μικρά) και φώτα στάθμευσεως	4.2. Κατάσταση και λειτουργία, κατάσταση των προστατευτικών κρυστάλλων, χρώμα και οπτική απόδοση για τα:
4.2.1. Κατάσταση και λειτουργία	4.2.1. Φώτα θέσεως (μικρά)
4.2.2. Χρωματισμός και οπτική απόδοση	4.2.2. Φώτα πεδήσεως (μεσαία)
	4.2.3. Φώτα αλλαγής κατευθύνσεως (φλάς)
	4.2.4. Φώτα οπισθοπορείας
	4.2.5. Φώτα ομίχλης
	4.2.6. Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας
	4.2.7. Ανακλαστήρες
	4.2.8. Φώτα κινδύνου (αλάρυ)
4.3. Φώτα πεδήσεως (στόη)	
4.3.1. Κατάσταση και λειτουργία	
4.3.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	
4.4. Φώτα αλλαγής κατευθύνσεως (φλάς)	
4.4.1. Κατάσταση και λειτουργία	
4.4.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	
4.4.3. Διακόπτες (μεταγωγί)	
4.4.4. Συχνότητα αναλαμπής (φλάς)	
4.5. Εμπρόσθια και οπίσθια φώτα ομίχλης	
4.5.1. Θέση	
4.5.2. Κατάσταση και λειτουργία	
4.5.3. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	
4.6. Φώτα οπισθοπορείας (όπισθεν)	
4.6.1. Κατάσταση και λειτουργία	
4.6.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	

4.7. Φώτα οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας	
4.8. Ανακλαστήρες - Κατάσταση και Χρωματισμός	
4.9. Ενδεικτικές λυχνίες	
4.10. Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου	
4.11. Καλώδια	
<b>5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση</b>	<b>5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση</b>
5.1. Άξονες	5.1. Άξονες
5.2. Τροχοί και ελαστικά	5.2. Τροχοί και ελαστικά
5.3. Ανάρτηση	5.3. Ανάρτηση
<b>6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου</b>	<b>6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου</b>
6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα	6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα
6.1.1. Γενική κατάσταση	6.1.1. Γενική κατάσταση
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)
6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου	6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου
6.1.4. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατάσταση του οπισθοπροφυλακτήρα στα φορτηγά	6.1.4. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα)
6.1.5. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα)	6.1.5. Ασφάλεια του μηχανισμού ζεύξης (εάν υπάρχει).
6.1.6. Μηχανισμός ζεύξης στα ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα.	
6.2. Θάλαμος (κάμπινα) και αμάξωμα	6.2. Αμάξωμα
6.2.1. Γενική κατάσταση	6.2.1. Γενική κατάσταση
6.2.2. Στερέωση	6.2.2. Πόρτες και κλειδαριές
6.2.3. Πόρτες και κλειδαριές	
6.2.4. Πάτωμα	
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	
6.2.6. Βατήρας (μαρσιπέ)	
<b>7. Άλλος εξοπλισμός</b>	<b>7. Άλλος εξοπλισμός</b>
7.1. Ζώνες ασφαλείας	7.1. Στερέωση καθίσματος οδηγού
7.2. Πυροσβεστήρες	7.2. Στερέωση συσσωρευτή (μπαταρίας)
7.3. Κλειδαριές, περιλαμβανομένης και της κλειδαριάς του τιμονιού	7.3. Κλάξον
7.4. Τρίγωνο σημάσεως	7.4. Τρίγωνο σημάσεως

7.5. Φαρμακείο	7.5. Ζώνες ασφαλείας 7.5.1. Ασφάλεια τοποθέτησης 7.5.2. Κατάσταση ζωνών 7.5.3. Λειτουργία
7.6. Τάκος (-οι)	
7.7. Κλάξον	
7.8. Ταχύμετρο	
7.9. Ταχογράφος (ύπαρξη και ακεραιότητα σφραγίδων): - Έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας του ταχογράφου. - Έλεγχος, σε περίπτωση αμφιβολιών, της αντιστοιχίας της περιφέρειας ή των διαστάσεων των ελαστικών-επισώτρων προς τα αναγραφόμενα στον ταχογράφο δεδομένα - Εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες του ταχογράφου και, αν χρειάζεται, οιοσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας του ταχογράφου από δόλια επέμβαση είναι ανέπαφες	
7.10. Διάταξη περιορισμού της ταχύτητας: - Έλεγχος εγκατάστασης της διάταξης. - Έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας της διάταξης - Εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες της διάταξης και, αν χρειάζεται, οιοσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας από δόλια επέμβαση είναι ανέπαφες	
8. Οχλήσεις	8. Οχλήσεις
8.1. Θόρυβος	8.1. Θόρυβος

**ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5, 6; 7, 8, 9 ΚΑΙ 10**

**8.2. Εκπομπές εξάτμισης**

Το μέρος αυτό θα τεθεί σε ισχύ στην ημερομηνία που θα καθορίσει ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων με διάταγμα του δημοσιευμένο στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

**8.2.1. Οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρα)**

(α) Όταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

(i) οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές

(ii) οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, αν η εξέταση αυτή είναι δυνατή, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.

Μετά από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο

κινητήρας, στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβάνομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή); μετράται στην κατάσταση βραδυπορείας (ρελαντί) και με αποσυμπλεγμένο τον κινητήρα, η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO):

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το στοιχείο αυτό δεν είναι διαθέσιμο, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

- Όσον αφορά τα οχήματα που έχουν εγγραφεί ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μεταξύ της 1ης Αυγούστου 1975 και της 1η Οκτωβρίου 1986: CO - 4,5 % κατ' όγκο

- Όσον αφορά οχήματα που έχουν εγγραφεί ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO - 3,5 % κατ' όγκο

(β) Όταν οι εκπομπές εξάτμισης ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως για παράδειγμα τριδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

(i) οπτική εξέταση του συστήματος εξατμίσεων, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές και αν όλα τα μέρη είναι πλήρη

(ii) οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει σε αυτό ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός

(iii) προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για κάθε δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή

(iv) εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξατμίσεων - οριακές τιμές

- μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας:

η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι γνωστή, η περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 % κατ' όγκο

- μέτρηση κατά τη λειτουργία του αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη (ρελαντί) βραδυπορεία. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2000 σαλ:

περιεκτικότητα σε CO: όχι μεγαλύτερη από 0,3% κατ' όγκο.

λάμδα:  $1 \pm 0,03$  ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

#### 8.2.2. Οχήματα με κινητήρα ντιζελ (ανάφλεξη με συμπίεση)

Μέτρηση της θωλερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του αποσυμπλεγμένου κινητήρα από την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή. Σε περίπτωση που το στοιχείο αυτό δεν είναι διαθέσιμο, ως οριακές τιμές για το μέγιστο συντελεστή απορρόφησης, λαμβάνονται:

- κινητήρες ντιζελ με φυσική απορρόφηση:  $2,5 \text{ m}^3$ ,

- κινητήρες ντίζελ με υπερπλήρωση:  $3;0m^{-1}$   
 Για τα οχήματα που έχουν εγγραφεί ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, δεν ισχύουν αυτές οι διατάξεις.

8.2.3. Τεχνικός εξοπλισμός δοκιμής

Οι εκπομπές των οχημάτων να ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.

8.2.4. Στην περίπτωση που, τα οχήματα ορισμένου τύπου δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις πιο πάνω οριακές τιμές ο Έφορος μπορεί να ορίσει ανώτερες τιμές για τα εν λόγω οχήματα με βάση αποδείξεις που προσκομίζει ο κατασκευαστής.

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, ΚΑΙ 10	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5, 6, 7, 8 ΚΑΙ 9
8.3 Καταστολή παρεμβολών στο ραδιόφωνο	
9. Συμπληρωματικοί έλεγχοι για οχήματα δημόσιας χρήσης	
9.1. Θύρες εξόδου (συμπεριλαμβανομένων των σφυριών για το σπάσιμο των παραθύρων), πινακίδες ένδειξης των εξόδων κινδύνου	
9.2. Σύστημα θερμάνσεως	
9.3. Σύστημα εξαερισμού	
9.4. Διαρρύθμιση καθισμάτων	
9.5. Εσωτερικός φωτισμός	
10. Αναγνώριση οχήματος	10. Αναγνώριση οχήματος
10.1. Πινακίδες κυκλοφορίας	10.1. Πινακίδες κυκλοφορίας
10.2. Αριθμός πλαισίου	10.2. Αριθμός πλαισίου
10.3. Αριθμός μηχανής	10.3. Αριθμός μηχανής

Έναρξη της ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

7. (1) Τηρουμένης της παραγράφου (2), οι παρόντες Κανονισμοί τίθενται σε ισχύ από την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

(2) Η παράγραφος (4Η) του Κανονισμού 50 θα τεθεί σε ισχύ με Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου.