

Αριθμός 125

Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2006, οι οποίοι εκδόθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο με βάση το εδάφιο (1) του άρθρου 5 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 έως 2005, αφού κατατέθηκαν στη Βουλή των Αντιπροσώπων και εγκρίθηκαν από αυτή, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με το εδάφιο (3) του άρθρου 3 του περί Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμου, Νόμου (Ν. 99 του 1989 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 227 του 1990).

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1972 ΕΩΣ 2005

Κανονισμοί δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5

Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο—

Επίσημη
Εφημερίδα,
Ε.Ε.: L 90,
8.4.2003,
σ. 41.

«Οδηγία 2003/27/ΕΚ της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 2003 για την προσαρμογή της Οδηγίας 96/96/ΕΚ στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τις δοκιμές των εκπομπών καυσαερίων των μηχανοκίνητων οχημάτων».

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 έως 2005, 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
38(Ι) του 2001
98(Ι) του 2001
20(Ι) του 2002
237(Ι) του 2002
146(Ι) του 2003
174(Ι) του 2003
243(Ι) του 2004
255(Ι) του 2004
270(Ι) του 2004
153(Ι) του 2005.

Συνοπτικός
τίτλος.

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (Ι):

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2006 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι (Αρ. 5) του 2005 (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 2006.

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
22.10.2000
2. 2.2001
9. 3.2001
16. 3.2001
27. 4.2001
30.11.2001
28.12.2001
22. 2.2002
29.11.2002
9. 5.2003
18. 7.2003
25. 7.2003
3.10.2003
31.10.2003
13. 2.2004
20. 2.2004
30. 4.2004
12.11.2004
10.12.2004
31.12.2004
24. 3.2005
15. 4.2005
3. 6.2005
8. 7.2005
29. 7.2005.

2. Τα σημεία υποχρεωτικού ελέγχου 8.2, 8.2.1, 8.2.2, 8.2.3 και 8.2.4 του Πίνακα Β' του Πέμπτου Παραρτήματος των βασικών κανονισμών αντικαθίστανται με τα ακόλουθα νέα σημεία:

«8.2 Εκπομπές Καυσαερίων

Το Μέρος αυτό τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία που θα καθορίσει ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων, με διάταγμά του, δημοσιευόμενο στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

8.2.1 Μηχανοκίνητα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης (βενζινοκινητήρας):

(α) Όταν οι εκπομπές δε ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα—

(1) Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και εάν υπάρχουν διαρροές.

(2)(α) Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

Τροποποίηση του Πέμπτου Παραρτήματος των βασικών κανονισμών. Πίνακας Β', Πέμπτο Παράρτημα.

Ύστερα από εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας, (λαμβάνομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται σε κατάσταση βραδυπορείας του κινητήρα (χωρίς φορτίο) η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) είναι εκείνη που ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστό το δεδομένο αυτό ή όταν ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων αποφασίζει να μη χρησιμοποιήσει το εν λόγω δεδομένο ως τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) δεν πρέπει να υπερβαίνει—

- (i) Για οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά στο χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας από την οποία ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων απαιτεί τα οχήματα αυτά να είναι σύμφωνα προς την Οδηγία 70/220/ΕΟΚ και 1ης Οκτωβρίου 1986: CO – 4,5% κατ' όγκο,
 - (ii) για οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO – 3,5 κατ' όγκο.
- (β) Όταν οι εκπομπές καυσαερίων ρυθμίζονται από κάποιο προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα—
- (i) Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
 - (ii) Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
- (3) Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου των εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) σύμφωνα με το τμήμα 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.
- (4) Εκπομπές στο σωλήνα εξάτμισης – οριακές τιμές.
- Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) δεν πρέπει να υπερβαίνει—

- (α) Μέτρηση με τον κινητήρα σε βραδυπορεία—
Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξειδίο του άνθρακα (CO) δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5% κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης Α ή Β του Πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, η μέγιστη περιεκτικότητα σε μονοξειδίο του άνθρακα (CO) δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,3% κατ' όγκο. Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την Οδηγία 70/220/ΕΟΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.
- (β) Μέτρηση με υψηλές στροφές βραδυπορείας (χωρίς φορτίο), οι στροφές του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2000 ΣΑΛ.
Μέγιστη περιεκτικότητα σε μονοξειδίο του άνθρακα (CO) 0,3% κατ' όγκο και για οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης Α του Πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του Παραρτήματος 1 της Οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, η μέγιστη περιεκτικότητα σε μονοξειδίο του άνθρακα (CO) δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2% κατ' όγκο. Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την Οδηγία 70/220/ΕΟΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.
Λάμδα $1 \pm 0,03$ ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.
- (γ) Για μηχανοκίνητα οχήματα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) σύμφωνα με την Οδηγία 70/220/ΕΟΚ, ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων μπορεί, εναλλακτικά προς τη δοκιμή που ορίζεται στο σημείο (i), να προσδιορίζει την ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών με κατάλληλη ανάγνωση της διάταξης OBD και ταυτόχρονο έλεγχο της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD.

8.2.2 Μηχανοκίνητα οχήματα με πετρελαιοκινητήρα (ανάφλεξη διά συμπίεσεως):

- (α) Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.
- (β) Προετοιμασία του οχήματος—
(1) Τα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.

- (2) Ανεξάρτητα όσων προδιαγράφονται στο στοιχείο (δ), σημείο 5, κατωτέρω, δεν απορρίπτεται κανένα όχημα εκτός εάν έχει υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με τις κατωτέρω απαιτήσεις:
- (α) Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με καθετήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80° C, ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπερέρυθρης ακτινοβολίας, να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω του σχήματος του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.
- (β) Το σύστημα εξάτμισης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.
- (γ) Διαδικασία δοκιμής—
- (1) Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
- (2) Ο κινητήρας και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον δέκα (10) δευτερόλεπτα από την άφεση του επιταχυντή.
- (3) Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης πρέπει το ποδόπληκτρο του επιταχυντή να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του ενός δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.
- (4) Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή, στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή εφόσον δε διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφεθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση της ταχύτητας του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και άφεσής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών 1 και 2 του Πίνακα Α πιο πάνω στο ίδιο Παράρτημα (θέματα) πρέπει να είναι τουλάχιστο στο δύο δευτερόλεπτα.

(δ) Οριακές τιμές—

- (1) Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα σύμφωνα με την Οδηγία 72/306/ΕΟΚ.
- (2) Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίσουν να μην το χρησιμοποιήσουν ως τιμή αναφοράς, το επίπεδο συγκέντρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνο που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή ή τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

Μέγιστος συντελεστής απορρόφησης για—

– πετρελαιοκινητήρες με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m-1

– πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση = 3,0 m-1—
το όριο των 1,5 m-1 ισχύει για τα κάτωτι οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της:

(α) στήλης Β του Πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, – (Ελαφρά πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης–Euro4)·

(β) στήλης Β1 των Πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 88/77/ΕΟΚ,– (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης–Euro4).

(γ) στήλης Β2 των Πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, – (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης – Euro5)·

(δ) στήλης C των Πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 88/77/ΕΟΚ,– Βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης–EEV) ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της Οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της Οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για την έγκριση τύπου ΕΚ.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με το τμήμα 5.3.1.4 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, ή με το τμήμα 6.2.1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που θα ταξινομηθούν ή θα τεθούν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

- (3) Τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980 απαλλάσσονται των απαιτήσεων αυτών.
- (4) Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστο κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης, υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οιοδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη το διασκορπισμό των μετρήσεων. Ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων δύναται να περιορίσει τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.
- (5) Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων δύναται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 8.2.2, στοιχείο (δ), σημείο (4), να εγκρίνει τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών ύστερα από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 8.2.2, στοιχείο (β), σημείο 2(β). Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, δύναται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 8.2.2, στοιχείο (δ), σημείο (4), να εγκρίνει τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 8.2.2 στοιχείο (β) σημείο 2(β).

8.2.3. Εξοπλισμός δοκιμών.

Οι εκπομπές των οχημάτων 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, κατά την έγκριση τύπου ΕΚ, τα οχήματα ορισμένου τύπου δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις οριακές τιμές που ορίζει το παρόν Παράρτημα, ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων δύναται να ορίσει ανώτερες τιμές για τα εν λόγω οχήματα με βάση αποδείξεις που προσκομίζει ο κατασκευαστής.

Σημ.: Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους—

Επίσημη
Εφημερίδα,
Ε.Ε.: L 76,
6.4.1970,
σ. 1.

- (α) 'Οδηγία 70/220/ΕΟΚ' σημαίνει την Οδηγία 70/220/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται·

Επίσημη
Εφημερίδα,
Ε.Ε.: L 190,
20.8.1972,
σ. 1.

(β) 'Οδηγία 72/306/ΕΟΚ' σημαίνει την Οδηγία 72/306/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 2ας Αυγούστου 1972 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών μολυνόντων αερίων που προέρχονται από πετρελαιοκινητήρες προοριζόμενους για την προώθηση των οχημάτων, όπως αυτή εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται·

Επίσημη
Εφημερίδα,
Ε.Ε.: L 36,
9.2.1988,
σ. 33.

(γ) 'Οδηγία 88/77/ΕΟΚ' σημαίνει την Οδηγία 88/77/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 3ης Δεκεμβρίου 1987 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από ντιζελοκινητήρες προοριζόμενους να τοποθετηθούν σε οχήματα, όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.».