

Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικός) Νόμος του 2001 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 38(I) του 2001

**ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΥΣ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΝΟΜΟΥΣ ΤΟΥ 1972
ΜΕΧΡΙ (ΑΡ. 4) ΤΟΥ 2000**

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικός) Νόμος του 2001 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμους του 1972 μέχρι (Αρ. 4) του 2000 (που στο εξής θα αναφέρονται ως "ο βασικός νόμος") και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμοι του 1972 μέχρι 2001.

Συνοπτικός τίτλος.

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(I) του 1992
5(I) του 1993
28(I) του 1993
49(I) του 1994
5(I) του 1996
45(I) του 1996
95(I) του 1996
56(I) του 1998
1(I) του 1999
18(I) του 1999
66(I) του 1999
117(I) του 1999
61(I) του 2000
80(I) του 2000
81(I) του 2000
110(I) του 2000.

2. Το Μέρος I του Παραρτήματος του βασικού νόμου τροποποιείται από την 1.1. 2003 ως ακολούθως:

Τροποποίηση του Παραρτήματος του βασικού νόμου.

(α) Με τη διαγραφή από την υποπαράγραφο (2) της παραγράφου 2B, της άνω και κάτω τελείας και την προσθήκη στο τέλος της ακόλουθης νέας φράσης: «(εξααιρουμένων των φορτηγών μικτού βάρους ίσου ή μεγαλύτερου των 12 τόνων)»· και

(β) με την προσθήκη στο τέλος της παραγράφου 2B της ακόλουθης νέας παραγράφου 2Γ:

**«2Γ. ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ:**

1. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου-

(α) 'φορτηγό όχημα' σημαίνει κάθε όχημα μικτού βάρους ίσου ή μεγαλύτερου των 12 τόνων (12.000 κιλών) και περιλαμβάνει οχήματα κατασκευασμένα ή διασκευασμένα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά κάθε είδους φορτίου, είτε αυτό γίνεται αυτόνομα είτε σε συνδυασμό με ρυμουλκούμενο όχημα το οποίο είναι επίσης κατασκευασμένο ή διασκευασμένο να μεταφέρει κάθε είδους φορτίο·

(β) 'συνδυασμός οχημάτων' σημαίνει είτε έναν οδικό συρμό, που αποτελείται από ένα φορτηγό όχημα με μηχανή συζευγμένο με ρυμουλκούμενο είτε από ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα ρυμουλκούμενο όχημα με μηχανή συζευγμένο με ημιρυμουλκούμενο·

(γ) 'σύστημα ανάρτησης πεπιεσμένου αέρα' σημαίνει το σύστημα ανάρτησης του οποίου τουλάχιστο το 75% της λειτουργίας του ως ελατηρίου πραγματοποιείται με σύστημα πεπιεσμένου αέρα·

(δ) 'σύστημα ανάρτησης ισοδύναμο του συστήματος ανάρτησης με πεπιεσμένο αέρα' σημαίνει το σύστημα ανάρτησης που περιγράφεται στην υποπαράγραφο 3 της παρούσας παραγράφου·

2.-(α) Τα τέλη κυκλοφορίας φορτηγών μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία θα ισχύουν από την 1.1.2003 και εφεξής, προσδιορίζονται στον Πίνακα Α:

Νοείται ότι το ετήσιο τέλος μπορεί να καταβάλλεται σε δύο ίσες εξαμηνιαίες δόσεις, καθεμιά δε από τις δόσεις αυτές θα ισούται με ποσοστό 55% του ανάλογου ετήσιου τέλους, στρογγυλοποιημένου στην πλησιέστερη λίρα:

Νοείται περαιτέρω, ότι τα τέλη κυκλοφορίας για συνδυασμό σχημάτων, προσδιορίζονται με βάση το μέγιστο τέλος που καθορίζεται για το χρησιμοποιούμενο για το συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος συνδυασμό, στον Πίνακα του αντίστοιχου έτους·

(β) Τα προβλεπόμενα στον Πίνακα Α τέλη θα αναπροσαρμόζονται ετησίως με ισχύ από 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους. Η αναπροσαρμογή θα γίνεται με βάση τη μεταβολή της ισοτιμίας του ΕΥΡΩ έναντι της κυπριακής λίρας, όπως αυτή υπολογίζεται την πρώτη εργάσιμη μέρα του μηνός Οκτωβρίου εκάστου έτους και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:

Νοείται ότι τα τέλη που προβλέπονται στον Πίνακα Α δύναται να μην αναθεωρούνται εφόσον η μετατροπή των τελών εκφρασμένων σε ΕΥΡΩ καταλήγει σε μεταβολή εκφρασμένη σε Λίρες Κύπρου μικρότερη είτε του 5%, είτε των 5 ΕΥΡΩ ανάλογα με το ποιο από τα δύο είναι το χαμηλότερο ποσό.

3. Σύστημα ανάρτησης ισοδύναμο του συστήματος ανάρτησης με πεπιεσμένο αέρα-

(1) Σύστημα ισοδύναμο προς ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα αναγνωρίζεται το σύστημα του οποίου όταν η αναρτημένη μάζα σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα υφίσταται κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας, οι μετρούμενες συχνότητες και αποσβέσεις (εφόσον η ανάρτηση φέρει το μέγιστο φορτίο της) περιέχονται εντός των ορίων (αμορτισέρ) που καθορίζονται στα σημεία (α)—(δ) της παρούσας υποπαραγράφου:

(α) Κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων στους δε δίδυμους άξονες, οι εν λόγω υδραυλικοί αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των συζευγμένων αξόνων· και

(β) ο μέσος συντελεστής απόσβεσης D πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20% της κρίσιμης απόσβεσης για ανάρτηση εφοδιασμένη με υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας· και

(γ) ο συντελεστής απόσβεσης D της ανάρτησης όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες κραδασμών πρέπει να μην υπερβαίνει το 50% του D και

(δ) η μέγιστη συχνότητα της αναρτημένης μάζας του κινητηρίου ή συζευγμένου άξονα κατά μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2Hz.

(2) Συχνότητα και απόσβεση συστήματος ανάρτησης ισοδύναμου του συστήματος ανάρτησης με πεπιεσμένο αέρα: η συχνότητα και η απόσβεση της ανάρτησης αφορά μάζα M (Kg) αναρτημένη σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα ο οποίος παρουσιάζει συνολική δυσκαμψία κατά την κατακόρυφη διεύθυνση μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας:

Νοείται ότι η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι-

$$\begin{aligned} M \\ d^2Z \\ dt^2 \\ +C \\ dZ \\ dt \\ +KZ=0 \end{aligned}$$

έστω K νιούτον/μέτρο (N/m) και συνολικός συντελεστής απόσβεσης C νιούτον/μέτρο/δευτερόλεπτο (N.s/m) και Z η κατακόρυφη μετακίνηση της αναρτημένης μάζας·

και

η συχνότητα της ταλάντωσης της ανηρτημένης μάζας F ακτίνα/ δευτερόλεπτο είναι-

$$\begin{aligned} F= \\ W \\ K \\ M \\ \sqrt{ \\ C^2 \\ 4M^2. \end{aligned}$$

και

η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν $C = C_0$,

όπου

$$\begin{aligned} C_0 = 2 \\ W \\ KM \end{aligned}$$

Νοείται περαιτέρω ότι, ο συντελεστής απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι C/C_0 . Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της ανηρτημένης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας, ακολουθεί

αποσβεννυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών κορυφών της ταλάντωσης προς την αυτή κατεύθυνση. Αν τα πλάτη των κορυφών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A1 και A2, ο συντελεστής απόσβεσης D δίδεται από τη σχέση-

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2p \cdot I\eta} \frac{A_1}{A_2}$$

όπου Iη είναι ο φυσικός λογάριθμος του συντελεστή πλάτους.

(3) Διαδικασία δοκιμής: προκειμένου να καθοριστούν με δοκιμή ο συντελεστής απόσβεσης D, ο συντελεστής απόσβεσης, όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κρυσταλλών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα, φορτωμένο, πρέπει-

(α) Να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα (5 km/h + - 1 km/h) υπεράνω βαθμίδας 80mm, της οποίας η κατατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα· ή

(β) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιο του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο στον κινητήριου άξονα φτάσει σε τιμή 50% μεγαλύτερη από την τιμή του μέγιστου στατικού φορτίου. Το όχημα που ωθείται προς τα κάτω απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει· ή

(γ) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιο του, αν ωθηθεί προς τα άνω μέχρις ότου η ανηρημένη μάζα να ανυψωθεί κατά 80 mm άνωθεν του κινητήριου άξονα. Το όχημα που ωθείται με τον τρόπο αυτό προς τα άνω αφήνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει· ή

(δ) να υποστεί άλλου είδους δοκιμές, των οποίων την ισοδυναμία ο κατασκευαστής έχει αποδείξει ικανοποιητικά στην τεχνική υπηρεσία:

Νοείται ότι στο όχημα όπου πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ κινητήριου άξονα και πλαισίου, αμέσως υπεράνω του κινητήριου άξονα, να τοποθετηθεί αισθητήρας κατακόρυφων μετατοπίσεων. Η ανάγνωση του ίχνους, επιτρέπει, αφενός, να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης βύθισης και αφετέρου, να ληφθεί έτσι η συχνότητα F και ο συντελεστής πλάτους ώστε να προκύψει η απόσβεση. Για τους συζευγμένους κινητήριους άξονες, πρέπει να τοποθετηθούν αισθητήρες μετατοπίσεων μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως πάνω από τον άξονα.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α

(1) Τέλη κυκλοφορίας

(i) Οχήματα με κινητήρα

Αριθμός αξόνων και επιτρεπόμενο μεικτό βάρος			Τέλος κυκλοφορίας (σε λίρες Κύπρου/έτος)	
	Επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)			
Αριθμός αξόνων	Ίσο προς ή μεγαλύτερο των ... τόνων	Μικρότερο των ... τόνων	Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο του (των) κινητηρίου(ων) άξονα (αξόνων)	Άλλα συστήματα ανάρτησης του (των) κινητηρίου(ων) άξονα (αξόνων)
2 άξονες	12	18	75	160
3 άξονες	15	26	130	205
4 άξονες	23	32	215	315

(ii) Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)

2 + 1 άξονες(2)	12	28	105	180
2 + 2 άξονες (2)	23	38	275	415
2 + 3 άξονες (2)	36	40	305	410
3 + 2 άξονες (2)	36	44	370	545
3 + 3 άξονες (2)	36	44	200	310

- Σημειώσεις:

- Ένας τόνος ίσον 1000 κιλά.
- Ο πρώτος αριθμός αναφέρεται στον αριθμό των αξόνων του ρυμουλκού και ο δεύτερος στον αριθμό των αξόνων του ρυμουλκούμενου/ημρυμουλκούμενου.» .