

Αριθμός 477

Ο ΠΕΡΙ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2005

Διάταγμα δυνάμει του άρθρου 12

Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχονται από το άρθρο 12 του περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου 61(Ι) του 2005, εκδίδει το ακόλουθο Διάταγμα.

Συνοπτικός τίτλος. 1. Το παρόν Διάταγμα θα αναφέρεται ως το περί της Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων (Επιμηκυμένων) Οχημάτων Διάταγμα του 2008.

Ερμηνεία. 2. Για τους σκοπούς του παρόντος Διατάγματος, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια –

Επίσημη «Κανονισμοί» σημαίνει τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Εφημερίδα, Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι 2008.

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
14.7.2000
22.12.2000

- 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
30.01.2004
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 «Επιμηκυμένο όχημα» σημαίνει όχημα το οποίο προέρχεται από όχημα
29.7.2005 κατηγορίας M1 και έχει επιμηκυνθεί.
24.3.2006
15.12.2006 «Όχημα κατηγορίας M1» σημαίνει όχημα το οποίο έχει σχεδιαστεί και
19.5.2008 κατασκευαστεί για τη μεταφορά προσώπων και περιλαμβάνει το πολύ οκτώ
θέσεις καθημένων πέραν του καθίσματος του οδηγού.

3. Το παρόν Διάταγμα εφαρμόζεται σε επιμηκυμένο όχημα που –

(α) έχει αρχικά κατασκευαστεί ως όχημα κατηγορίας M1, το οποίο αποκόπηκε εγκάρσια και στο οποίο έχει προστεθεί επιπλέον τμήμα που

αύξησε τον όγκο του θαλάμου επιβατών και

(β) μετά την επιμήκυνση του διαθέτει το πολύ οκτώ θέσεις επιβατών εκτός της θέσης του οδηγού.

Διαδικασία
Παράρτημα I

4. Η διαδικασία για την αίτηση και χορήγηση Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένου Επιμηκυμένου Οχήματος που εμπίπτει στις περιπτώσεις που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (α) ή (β) της παραγράφου 4 του Κανονισμού 6 των Κανονισμών είναι αυτή που καθορίζεται στο Παράρτημα I.

Προδιαγραφές
Επιμηκυμένου
Οχήματος

5. Οι τεχνικές προδιαγραφές και οι κατασκευαστικές απαιτήσεις για τη χορήγηση έγκρισης τύπου μεμονωμένου οχήματος σε επιμηκυμένο όχημα που εμπίπτει στις περιπτώσεις που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (α) ή (β) της παραγράφου 4 του Κανονισμού 6 των Κανονισμών είναι αυτές που καθορίζονται στα Παραρτήματα II μέχρι XXII του παρόντος Διατάγματος.

Παραρτήματα II
μέχρι XXII

Έγινε στις 10 Δεκεμβρίου 2008

Νίκος Νικολαΐδης

Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ
ΕΠΙΜΗΚΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

1. Συμπληρώνεται η αίτηση του προσαρτήματος 1 η οποία συνοδεύεται με συμπληρωμένο το έντυπο του προσαρτήματος 2 του παρόντος Παραρτήματος και καταβάλλονται τα καθορισμένα τέλη.

Νοείται ότι το έντυπο του προσαρτήματος 2 συμπληρώνεται και υπογράφεται από Μηχανολόγο Μηχανικό, ο οποίος είναι εγγεγραμμένος στο μητρώο Μηχανολόγων Μηχανικών του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, αφού αυτός υποβάλλει το όχημα στις Δοκιμές που περιγράφονται στο προσάρτημα του Παραρτήματος VIII.

2. Σε Εργαστήριο Ελέγχου Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένου Οχήματος γίνονται οι έλεγχοι που αναφέρονται στα Παραρτήματα II – XXII (εκτός από τις Δοκιμές του προσαρτήματος του Παραρτήματος VIII), ελέγχεται ότι το όχημα έχει επιτύχει στις Δοκιμές που περιγράφονται στο Παράρτημα VIII και εκδίδεται η έγκριση τύπου.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

(Παράγραφος 1 του Παραρτήματος Ι)

ΚΥΠΡΙΑΚΗ



ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΝΤΥΠΟ Τ.Ο.Μ.

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΕΠΙΜΗΚΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**ΜΕΡΟΣ 1** (Το μέρος αυτό συμπληρώνεται από τον αιτητή)**Προς:** Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Στοιχεία ιδιοκτήτη οχήματος

1. Όνομα:
2. Διεύθυνση:
3. Αριθμός τηλεφώνου / Φαξ / Ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:...../...../.....

Στοιχεία οχήματος

1. Κατασκευαστής οχήματος:
2. Μοντέλο οχήματος:
3. Αναγνώριση οχήματος (αριθμός πλαισίου):
4. Κατασκευαστής μηχανής:
5. Αριθμός μηχανής:

Παρακαλώ όπως υποβληθεί το όχημα με τα πιο πάνω στοιχεία σε έλεγχο, για να ελέγξετε αν πληροί τις απαιτήσεις για έκδοση Έγκριση Τύπου Μεμονωμένου Επιμηκυμένου Οχήματος.

Δήλωση:

Δηλώνω υπεύθυνα ότι τα στοιχεία του οχήματος που αναφέρονται πιο πάνω είναι ορθά.

.....

 (Όνομα και υπογραφή ιδιοκτήτη του οχήματος)

ΜΕΡΟΣ 2 (Το μέρος αυτό συμπληρώνεται από την αρμόδια αρχή)**Προς αιτητή**

1. Τόπος επιθεώρησης του οχήματος:
.....
2. Ημερομηνία και ώρα επιθεώρησης οχήματος:
.....
3. Όνομα και υπογραφή λειτουργού της αρμόδιας αρχής:
.....

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

(Παράγραφος 2 του Παραρτήματος Ι)

Αποτελέσματα Δοκιμών καταπόνησης του οχήματος

σε δυνάμεις κάμψης και στρέψης

1. Στοιχεία οχήματος

1. Κατασκευαστής οχήματος:
2. Μοντέλο οχήματος:
3. Αναγνώριση οχήματος (αριθμός πλαισίου):
4. Κατασκευαστής μηχανής:
5. Αριθμός μηχανής:

6. Αριθμός καθισμάτων επιβατών:

7. Διαστάσεις Οχήματος:

Αρχικό όχημα:

Μήκος:.....mm Πλάτος:.....mm Ύψος:.....mm
Απόβαρο Οχήματος:.....kg Μέγιστο Μικτό βάρος:.....kg

Επιμηκυμένο Όχημα:

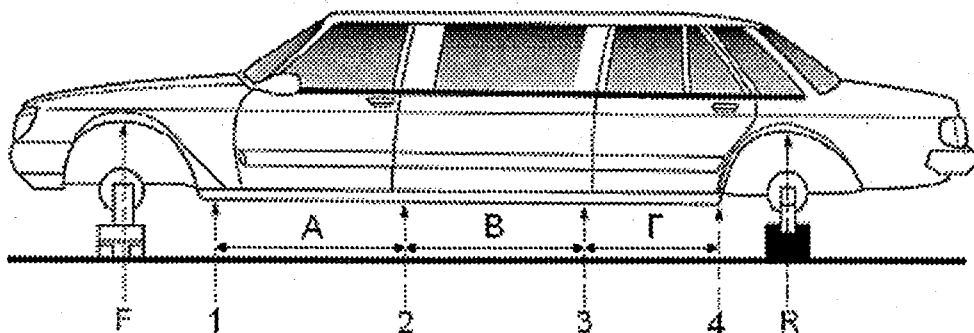
Μήκος:.....mm Πλάτος:.....mm Ύψος:.....mm
Απόβαρο Οχήματος:.....kg Μέγιστο Μικτό βάρος:.....kg

8. Λόγος αύξησης μήκους του οχήματος (k):.....

9. Διαστάσεις (Σχήμα 1):

Αριστερά: A =mm B =mm Γ =mm

Δεξιά: A =mm B =mm Γ =mm



Σχήμα 1

2. Δοκιμή καταπόνησης του οχήματος σε δυνάμεις κάμψης

ΣΗΜΕΙΟ	ΑΡΧΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ (L1)	ΤΕΛΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ (L2)	ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΡΧΙΚΗΣ ΜΕ ΤΕΛΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ (L1- L2)	K*(L1-L2)	ΕΝΤΟΣ ΟΡΙΩΝ (ΝΑΙ / ΟΧΙ)
1					
2					
3					
4					

3. Δοκιμή καταπόνησης του οχήματος σε δυνάμεις στρέψης

Ροπή =Nm

ΣΗΜΕΙΟ	ΑΡΧΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ (L1)	ΤΕΛΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ (L2)	ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΡΧΙΚΗΣ ΜΕ ΤΕΛΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ (L1-L2)	K*(L1-L2)	ΕΝΤΟΣ ΟΡΙΩΝ (ΝΑΙ / ΟΧΙ)
1					
2					
3					
4					

.....
Όνομα και υπογραφή μηχανολόγου μηχανικού που
διεξήγαγε την εξέταση του οχήματος

.....
(Ημερομηνία)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΑΖΕΣ**

1. Οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις του οχήματος είναι οι ακόλουθες:

Μήκος: 12000 mm,

Πλάτος: 2500 mm,

Ύψος: 4000 mm.

Οι διαστάσεις μετρούνται σύμφωνα με τα οριζόμενα στις υποσημειώσεις του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. Το όχημα θα πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που ορίζεται από μέγιστη εξωτερική ακτίνα 12.50 m και μέγιστη εσωτερική ακτίνα 5.30m.

3. Η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του οχήματος και των αξόνων του πρέπει να προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή ή από μηχανολόγο μηχανικό εγκεκριμένο από το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, με βάση ιδίως την αντοχή των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν και υπό τον όρο ότι η μέγιστη με φορτίο τεχνικώς αποδεκτή μάζα που προσδιορίζεται με αυτόν τον τρόπο δεν υπολείπεται της μάζας του έτοιμου για την κυκλοφορία οχήματος, συν 75 kg για κάθε θέση επιβάτη. Οι μάζες των επιβατών και των αποσκευών πρέπει να τοποθετούνται στη σωστή θέση προκειμένου να προσδιοριστεί η μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του οχήματος και των αξόνων.

4. Το άθροισμα των μέγιστων τεχνικώς αποδεκτών μαζών των αξόνων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του οχήματος.

5. Όταν το όχημα, και ταυτοχρόνως ο οπίσθιος άξονας, φέρουν τη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα, η μάζα που φέρει ο εμπρός άξονας δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη από το 30 % της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του οχήματος.

6. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) «απόβαρο» έχει την έννοια που αποδίδει στον όρο αυτό η παράγραφος 2.6 του Προσαρτήματος 1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 92/21/ΕΟΚ

- (β) «κάθισμα» σημαίνει κάθε κάθισμα, περιλαμβανομένου και του καθίσματος του οδηγού, που σχεδιάστηκε για χρήση ενώ το όχημα κινείται επί οδού.
- (γ) «Οδηγία 92/21/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα της κατηγορίας M1, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 95/48/ΕΚ της Επιτροπής της 20ής Σεπτεμβρίου 1995 (ΕΕ L 129 της 14.05.1992, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**ΥΑΛΟΠΙΝΑΚΕΣ**

1. Οι προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις σε ότι αφορά στους υαλοπίνακες και στα υλικά των υαλοπινάκων που βρίσκονται στα οχήματα αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα ΙΙΒ της Οδηγίας 92/22/ΕΟΚ.
2. Οι ανεμοθώρακες και οι υαλοπίνακες θα πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε, παρά τις καταπονήσεις στις οποίες υπόκειται το όχημα υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας, να παραμένουν στη θέση τους, συνεχίζοντας να εξασφαλίζουν ορατότητα και ασφάλεια στους επιβάτες του οχήματος.
3. Ανεμοθώρακας πρέπει να είναι ορθά τοποθετημένος σε σχέση με το σημείο «R» του οχήματος, όπως αυτό προσδιορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 77/649/ΕΟΚ.
4. Σήμα έγκρισης προβλεπόμενο στην Οδηγία 92/22/ΕΟΚ ή στον Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμος της Οδηγίας 92/22/ΕΟΚ ή διάταξης της συγκεκριμένης Οδηγίας αποτελεί δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
5. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
 - (α) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ» σημαίνει Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοίμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958·
 - (β) «Οδηγία 77/649/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/649/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 90/630/ΕΟΚ της Επιτροπής της 30ής Οκτωβρίου 1990 (ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1)·
 - (γ) «Οδηγία 92/22/ΕΟΚ σημαίνει την Οδηγία 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενα τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2001/92/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 2001. (ΕΕ L 129 της 14.05.1992, σ. 11).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

1. Οι τεχνικές απαιτήσεις σε ότι αφορά –
 - (α) στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/756/ΕΟΚ,
 - (β) στους αντανακλαστήρες αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος II της Οδηγίας 76/757/ΕΟΚ,
 - (γ) στους φανούς όγκου, εμπρόσθιους φανούς θέσης, οπίσθιους φανούς θέσης και φανούς πέδησης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/758/ΕΟΚ,
 - (δ) στους φανούς ημέρας αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα III της Οδηγίας 76/758/ΕΟΚ,
 - (ε) στους πλευρικούς φανούς σήμανσης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα IV της Οδηγίας 76/758/ΕΟΚ,
 - (στ) στους δείκτες κατεύθυνσης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/759/ΕΟΚ,
 - (ζ) στους φανούς της πίσω πινακίδας κυκλοφορίας αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/760/ΕΟΚ,
 - (η) στους προβολείς (περιλαμβανομένων των λαμπτήρων) αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στα Παραρτήματα II μέχρι IX της Οδηγίας 76/761/ΕΟΚ,
 - (θ) στους εμπρόσθιους φανούς ομίχλης, αν υπάρχουν, αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 76/762/ΕΟΚ,
 - (ι) στους οπίσθιους φανούς ομίχλης, αν υπάρχουν, αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 77/538/ΕΟΚ,
 - (ια) στους φανούς οπισθοπορείας αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα II της Οδηγίας 77/539/ΕΟΚ,

(ιβ) στους φανούς στάθμευσης αντιστοιχούν με τις καθοριζόμενες στο Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας 77/540/ΕΟΚ.

2. Σήμα έγκρισης δυνάμει συγκεκριμένης Οδηγίας, που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή του Κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμος της συγκεκριμένης Οδηγίας ή διάταξης της συγκεκριμένης Οδηγίας, αποτελεί δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της σχετικής υποπαραγράφου.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ» σημαίνει Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη, την 20η Μαρτίου του 1958

(β) «Οδηγία 76/756/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/756/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/28/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997 (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 1)

(γ) «Οδηγία 76/757/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/757/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους αντανakλαστήρες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/29/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997» (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 32)

(δ) «Οδηγία 76/758/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/758/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς όγκου, τους εμπρόσθιους φανούς θέσεως, τους οπίσθιους φανούς θέσεως και τους φανούς πεδήσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/30/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997» (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 54)

(ε) «Οδηγία 76/759/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/759/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς δείκτες πορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή

έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/15/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 71)

(στ) «Οδηγία 76/760/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/760/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στη διάταξη φωτισμού της οπισθίας πινακίδας κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/31/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997» (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 85)

(ζ) «Οδηγία 76/761/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/761/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στους προβολείς οχημάτων με κινητήρα που λειτουργούν ως φανοί πορείας και/ή φανοί διασταυρώσεως καθώς και στους ηλεκτρικούς λαμπτήρες πυρακτώσεως των προβολέων αυτών, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/17/ΕΚ της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 96)

(η) «Οδηγία 76/762/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/762/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους εμπροσθίους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και στους λαμπτήρες τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/18/ΕΚ της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 262 της 27.09.1976, σ. 122)

(θ) «Οδηγία 77/538/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/538/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους οπίσθιους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/14/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 60)

(ι) «Οδηγία 77/539/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/539/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς οπισθοπορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/32/ΕΚ της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1997 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 72)

(ια) «Οδηγία 77/540/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/540/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς σταθμεύσεως των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 1999/16/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 83).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΛΑΣΤΙΚΑ

1. Τα ελαστικά επίσωτρα των οχημάτων θα φέρουν σήμα έγκρισης που προνοείται από την Οδηγία 92/23/ΕΟΚ ή τον Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ 30 ή τον Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ 54, εκεί όπου εφαρμόζεται, ή από αντίστοιχη προδιαγραφή.
2. Τα ελαστικά επίσωτρα των οχημάτων θα φέρουν εκ κατασκευής ανάγλυφες ενδείξεις, που θα παρέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - (α) μέγεθος,
 - (β) τύπο κατασκευής (π.χ. ακτινικά – ράντιαλ (radial)),
 - (γ) μέγιστη δυνατότητα φόρτωσης,
 - (δ) μέγιστη δυνατότητα ταχύτητας.
3. Τα ελαστικά επίσωτρα πρέπει να είναι κατάλληλα για τους τροχούς στους οποίους εφαρμόζονται.
4. Ελαστικά επίσωτρα που εφαρμόζονται στον ίδιο άξονα θα έχουν το ίδιο μέγεθος και τύπο κατασκευής. Στην περίπτωση που στον μπροστινό άξονα είναι εφαρμοσμένα ακτινικά ελαστικά επίσωτρα πρέπει να εφαρμόζονται του ίδιου τύπου ελαστικά επίσωτρα και στον πίσω άξονα.
5. Σε κάθε τροχό θα εφαρμόζεται ελαστικό επίσωτρο που θα έχει κατάλληλη δυνατότητα φόρτωσης ώστε, όταν ο άξονας που φέρει τον τροχό φορτωθεί στο μέγιστο επιτρεπτό αξονικό βάρος, το βάρος που θα μεταφέρεται στην επιφάνεια του δρόμου από αυτό το ελαστικό επίσωτρο να μην υπερβαίνει τη μέγιστη δυνατότητα φόρτωσης του.
6. Η μέγιστη δυνατότητα ταχύτητας των ελαστικών επίσωτρων δε θα είναι λιγότερη της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας του οχήματος.
7. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
 - (α) «Οδηγία 92/23/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους

και με την εγκατάστασή τους σ' αυτά, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2001/43/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001. (ΕΕ L 129 της 14.05.1992, σ.95)

(β) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ 30» σημαίνει τον Κανονισμό 30 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο «Uniform Provisions Concerning the Approval of Pneumatic Tyres for Motor Vehicles and Their Trailers» που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958

(γ) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ 54» σημαίνει τον Κανονισμό 54 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο «Uniform Provisions Concerning the Approval of Pneumatic Tyres for Commercial vehicles and Their Trailers» που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΟΡΤΕΣ

1. Οι θύρες πρέπει να είναι κατασκευασμένες ώστε να χρησιμοποιούνται εύκολα και ακίνδυνα τα δε μάνδαλα των θυρών πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να αποφεύγεται το τυχαίο ή κατά λάθος άνοιγμα τους. Οι θύρες που είναι τοποθετημένες στην πλευρά οχήματος πρέπει να διαθέτουν ενδιάμεση και πλήρως μανδαλομένη θέση (κλειδωμα της θύρας), εκτός της περίπτωσης που τηρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 2(β) οπότε και η ενδιάμεση θέση είναι δυνατόν να αποφεύγεται:

Νοείται ότι οι απαιτήσεις που αφορούν στη μανδάλωση των θυρών δεν ισχύουν για μηχανοκίνητες θύρες που λειτουργούν με αυτόματο μηχανισμό μετάδοσης ισχύος αν η δύναμη που ασκείται από το μηχανισμό ενεργοποίησης της ισχύος είναι αρκετή για να κατακρατεί τη θύρα σε πλήρως μανταλωμένη θέση όταν ασκούνται σε αυτή φορτία που ασκούνται κατά την κανονική οδήγηση του υπό εξέταση οχήματος.

2. Οι γιγγλυμοί (μντεσέδες) των θυρών που βρίσκονται στην πλευρά του οχήματος (εξαιρέσει των πτυσσόμενων θυρών), πρέπει να τοποθετούνται εμπρός, όπως αυτό καθορίζεται

κατά τη φορά της πορείας του οχήματος. Μπορούν δε να τοποθετούνται στο πάνω ή πίσω άκρο αν –

- (α) υπάρχει τοποθετημένος μηχανισμός ο οποίος κλείνει αυτόματα την πόρτα (τουλάχιστον στην ενδιάμεση στάση κλεισίματος) στην περίπτωση που αυτή απαγκιστρωθεί από το μάνδαλο κατά τη διάρκεια κίνησης του οχήματος προς τα εμπρός ή
- (β) υπάρχει τοποθετημένο ένα μπουλόνι ασφαλείας (safety-bolt) το οποίο παρεμποδίζει τυχόν απαγκίστρωση της πόρτας από το μάνδαλο καθώς και ένας μηχανισμός ηχητικής προειδοποίησης που ενεργοποιεί ηχητική προειδοποίηση όταν το όχημα οδηγείται με το μπουλόνι ασφαλείας εκτός θέσεως.

Νοείται ότι για τις διπλές θύρες οι πιο πάνω απαιτήσεις ισχύουν για το θυρόφυλλο που ανοίγει πρώτο και το άλλο θυρόφυλλο πρέπει να είναι δυνατόν να μανδαλώνεται.

3. Μάνδαλα και λοιποί μηχανισμοί αγκίστρωσης (περιλαμβανομένων των κλείθρων και στροφών), σε ότι αφορά σε θύρες στερεωμένες σε γιγγλυμούς, πρέπει να δύνανται να αντέξουν φορτία που ασκούνται κατά την κανονική οδήγηση του υπό εξέταση οχήματος (δηλαδή, εξαιρουμένων των περιπτώσεων προσκρούσεων) τόσο στην ενδιάμεση όσο και στην πλήρως μανδαλωμένη θέση των θυρών. Στην περίπτωση δε που τηρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 2(β), οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται με το μπουλόνι ασφαλείας στη θέση του:

Νοείται ότι οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου δεν ισχύουν για μηχανοκίνητες θύρες που λειτουργούν με αυτόματο μηχανισμό μετάδοσης ισχύος αν η δύναμη που ασκείται από τον μηχανισμό ενεργοποίησης της ισχύος είναι αρκετή για να κατακρατεί τη θύρα σε πλήρως μανταλωμένη θέση όταν ασκούνται σε αυτή φορτία που ασκούνται κατά την κανονική οδήγηση του υπό εξέταση οχήματος.

4. Εάν το δάπεδο της εισόδου στο διαμέρισμα επιβατών απέχει άνω των 600 mm από το έδαφος, ή στην περίπτωση των οχημάτων παντός εδάφους άνω των 700 mm, το όχημα πρέπει να έχει ένα ή περισσότερους αναβατήρες ή βαθμίδες που να είναι κατασκευασμένες έτσι ώστε να αποκλείεται ο κίνδυνος ολίσθησης:

Νοείται ότι το ακροαξόνιο, η στεφάνη (ζάντα) και τα υπόλοιπα μέρη των τροχών δε λογίζονται ως αναβατήρες ή βαθμίδες, εκτός από περιπτώσεις όπου λόγοι κατασκευής ή χρήσης αποκλείουν την τοποθέτηση αναβατήρων ή βαθμίδων σε κατάλληλα σημεία του οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΤΑΧΥΜΕΤΡΟ

1. Θα υπάρχει εγκατεστημένο στο όχημα ταχύμετρο ικανό να δεικνύει την ταχύτητα του οχήματος σε χιλιόμετρα ανά ώρα που να συνάδει με τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στις παραγράφους 4.1, 4.2, 4.2.1, 4.2.1.1 και 4.2.1.2 του Παραρτήματος II της Οδηγίας 75/443/ΕΟΚ.
2. Η πραγματική ταχύτητα του οχήματος δε θα ξεπερνά την ταχύτητα που δεικνύει το ταχύμετρο.
3. Η διαφορά της δεικνυόμενης ταχύτητας με την πραγματική ταχύτητα, μεταξύ πραγματικής ταχύτητας 40 και 120 χιλιομέτρων ανά ώρα ή 40 χιλιομέτρων ανά ώρα και 80% της ανώτατης ταχύτητας του οχήματος, αν αυτή είναι κατώτερη των 150 χιλιομέτρων ανά ώρα, διέπεται από την ακόλουθη σχέση –

$$0 \leq V_1 - V_2 \leq \frac{V_2}{10} + 4 \text{ κμ/ώ.}$$

όπου

« V_1 » σημαίνει τη δεικνυόμενη ταχύτητα του οχήματος σε χιλιόμετρα ανά ώρα και

« V_2 » σημαίνει την πραγματική ταχύτητα του οχήματος σε χιλιόμετρα ανά ώρα.

4. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος «Οδηγία 75/443/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 75/443/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1975 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην οπισθοπορία και στο σύστημα ταχυμέτρου των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/39/ΕΚ της Επιτροπής της 24ης Ιουνίου 1997 (ΕΕ L 196 της 26.07.1975, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

1. Το όχημα θα πρέπει να επιτυγχάνει στις «Δοκιμές καταπόνησης του οχήματος σε δυνάμεις στρέψης και κάμψης» όπως περιγράφονται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος.
2. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του οχήματος και των κατασκευαστικών του στοιχείων πρέπει να αποκλείουν κινδύνους σε πρόσωπα που βρίσκονται εντός του οχήματος ή επί οδού.
3. Χωρίς επηρεασμό της γενικότητας της παραγράφου 2, σε κανονικές συνθήκες οδήγησης του οχήματος επί οδού, περιλαμβανομένης της περίπτωσης που το όχημα είναι φορτωμένο στη μέγιστη μικτή μάζα του και το άθροισμα των βαρών των αξόνων ισούται με το μέγιστο επιτρεπόμενο αξονικό βάρος –
 - (α) θα πρέπει ο οδηγός να δύναται να ελέγχει και να οδηγεί το όχημα με ασφάλεια, λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων ανάπτυξης ταχύτητας και επιτάχυνσης του οχήματος,
 - (β) θα πρέπει ο οδηγός να δύναται, ανά πάσα στιγμή ενώ οδηγεί, να έχει πλήρη οπτική αίσθηση της οδού και της τροχιάς κίνησης που βρίσκεται εμπρός του,
 - (γ) οι τροχοί θα είναι συμβατοί με τα στερεώματα τους και η απόσταση μεταξύ καθενός από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος θα είναι αρκετή ώστε να διασφαλίζεται ότι δε θα υπάρχει κίνδυνος επικάλυψης ή μπλοκαρίσματος ενός από άλλο:
 - (i) επίσωτρα,
 - (ii) τροχοί,
 - (iii) άλλα περιστρεφόμενα μέρη που σχετίζονται με τη μετάδοση ισχύος της μηχανής ή της πέδησης,
 - (iv) κινούμενα μέρη του μηχανισμού διεύθυνσης,
 - (v) σταθερά μέρη που είναι τοποθετημένα πλησίον των πιο πάνω,

- (δ) η δομή του οχήματος (πλαίσιο και αμάξωμα ή αυτοφερόμενο αμάξωμα ή ολοκληρωμένο πλαίσιο – αμάξωμα) θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένη και κατασκευασμένη ώστε να αντέχει στις δυνάμεις και στις δονήσεις που αναμένεται να υπόκειται,
- (ε) οι εισοδοί και έξοδοι για τους επιβάτες του οχήματος, περιλαμβανομένου και του οδηγού, θα είναι σχεδιασμένοι για εύκολη και ασφαλή χρήση,
- (στ) όλα τα καλύμματα ανοιγμάτων, περιλαμβανομένων των θυρών χώρων αποσκευών, πρέπει να μπορούν να μανταλώνονται με ασφάλεια στην πλήρως κλειστή στάση τους,
- (ζ) το σύστημα διεύθυνσης, το σύστημα ανάρτησης, οι άξονες και οι τροχοί θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένα και κατασκευασμένα ώστε να αντέχουν στις δυνάμεις και στις δονήσεις που αναμένεται να υπόκεινται,
- (η) το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της δεξαμενής καυσίμου, θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και τοποθετημένα ώστε να αντέχουν στις δυνάμεις, στις δονήσεις και τις συνθήκες διάβρωσης που αναμένεται να υπόκεινται. Θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο τοποθετημένα ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος ζημιάς, όπως γδάρισμα λόγω τριβής με άλλα μέρη του οχήματος και ο κίνδυνος φωτιάς σε περίπτωση διαρροής καυσίμου. Ειδικότερα –
- (i) σε σχέση με τη δεξαμενή, τυχόν υπερπίεση ή πίεση υπερβαίνουσα την πίεση λειτουργίας πρέπει να αντισταθμίζεται αυτόματα με κατάλληλες διατάξεις (εξαεριστικά, βαλβίδες ασφαλείας κλπ.),
- (ii) τα εξαεριστικά πρέπει να είναι μελετημένα κατά τρόπο ώστε να προλαμβάνονται τυχόν κίνδυνοι πυρκαγιάς. Συγκεκριμένα, καύσιμο που διαφεύγει όταν πληρούται η δεξαμενή δεν πρέπει να πέφτει στο σύστημα της εξάτμισης. Το καύσιμο αυτό πρέπει να παροχετεύεται στο έδαφος,
- (iii) η δεξαμενή δεν πρέπει να τοποθετείται σε, ή να αποτελεί επιφάνεια (δάπεδο, τοίχωμα, διάφραγμα) του διαμερίσματος επιβαινόντων ή άλλου διαμερίσματος που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διαμερίσματος επιβαινόντων,
- (iv) πρέπει να προβλέπεται χώρισμα μεταξύ του διαμερίσματος επιβαινόντων και της δεξαμενής. Το χώρισμα επιτρέπεται να περιέχει ανοίγματα (π.χ. για τη διέλευση καλωδίων) υπό τον όρο ότι είναι έτσι διατεταγμένα ώστε να μη μπορεί το καύσιμο να ρεύσει ελεύθερα από τη

δεξαμενή προς το διαμέρισμα επιβαινόντων ή άλλο διαμέρισμα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διαμερίσματος επιβαινόντων υπό τις συνήθεις συνθήκες χρήσης του οχήματος,

(v) η δεξαμενή πρέπει να είναι στέρα προσδεμένη και τοποθετημένη έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν διαρροή καυσίμου από τη δεξαμενή ή τα εξαρτήματα της διαφεύγει προς το έδαφος και όχι προς το διαμέρισμα επιβαινόντων υπό τις συνήθεις συνθήκες χρήσης του οχήματος,

(vi) το στόμιο πλήρωσης δεν πρέπει να ευρίσκεται στο διαμέρισμα επιβαινόντων, στο χώρο αποσκευών ή στο διαμέρισμα του κινητήρα,

(vii) το καύσιμο δεν πρέπει να διαφεύγει μέσω του πώματος της δεξαμενής ή μέσω των διατάξεων αντιστάθμισης της υπερπίεσης κατά τις προβλεπτές συνθήκες λειτουργίας του οχήματος. Σε περίπτωση ανατροπής του οχήματος γίνεται ανεκτό το στάξιμο, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνει τα 30g/min,

(viii) το πώμα της δεξαμενής πρέπει να είναι στερεωμένο στο σωλήνα πλήρωσης. Ο στεγανοποιητικός δακτύλιος (φλάντζα) πρέπει να συγκρατείται επαρκώς στη θέση του, ενώ το πώμα όταν είναι κλειστό πρέπει να εφαρμόζει επί του στεγανοποιητικού δακτυλίου και του σωλήνα πλήρωσης,

(ix) οι δεξαμενές καυσίμων τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται από τις συνέπειες μετωπικής ή οπίσθιας σύγκρουσης του οχήματος. Πλησίον της δεξαμενής δεν πρέπει να υπάρχουν προεξέχοντα μέρη και αιχμηρές ακμές,

(x) η δεξαμενή καυσίμου και ο σωλήνας πλήρωσης πρέπει να σχεδιάζονται και να εγκαθίστανται στα οχήματα κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η σώρευση στατικών ηλεκτρικών φορτίων σε ολόκληρη την επιφάνειά τους. Εφόσον απαιτείται, τα φορτία αυτά πρέπει να εκφορτίζονται στην μεταλλική δομή του πλαισίου ή σε οποιαδήποτε μεγάλη μεταλλική μάζα μέσω καλού αγωγού,

(θ) το ηλεκτρικό σύστημα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων της μπαταρίας, των ηλεκτρικών τεχνικών μονάδων και των καλωδίων, θα είναι καλά και ασφαλισμένα στερεωμένο στο όχημα. Η μέγιστη απόσταση μεταξύ των συνδετήρων που χρησιμοποιούνται για τη στερέωση εμφανών καλωδίων θα είναι 300 χιλιοστά. Τα καλώδια θα είναι τοποθετημένα και προστατευμένα με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα ζημιάς, όπως γδάρισμα, στη μόνωση τους. Οι ηλεκτρικές τεχνικές μονάδες θα είναι κατασκευασμένες και εγκατεστημένες με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα διάβρωσης και φωτιάς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

(Παράγραφος 1 του Παραρτήματος VIII)

Δοκιμές καταπόνησης του οχήματος σε δυνάμεις κάμψης και στρέψης

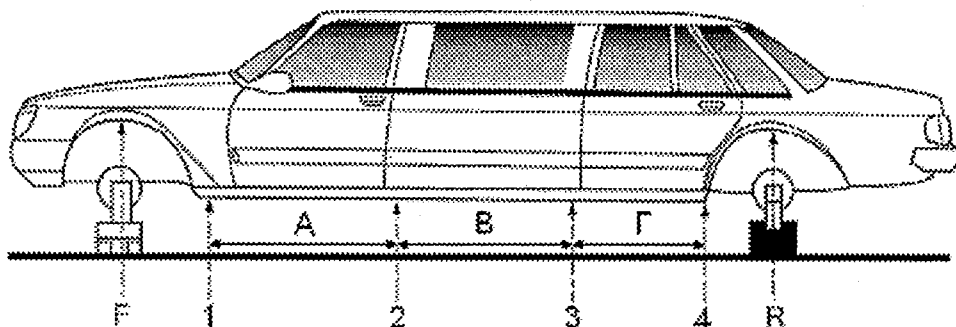
1. Προετοιμασία ελέγχου

1.1. Κατά τη διάρκεια των ελέγχων, όλες οι πόρτες του οχήματος, καθώς και οι πόρτες του χώρου αποσκευής και της μηχανής (καπό) πρέπει να είναι ανοικτές.

1.2. Το ντεπόζιτο καυσίμου πρέπει να είναι στο 75% της χωρητικότητάς του ή να έχει τοποθετηθεί ισοδύναμο βάρος για αυτή την ποσότητα, όσο γίνεται πιο κοντά στη θέση του ντεπόζιτου καυσίμου.

1.3. Το όχημα που θα ελεγχθεί στερεώνεται στη βάση ελέγχου, σε οριζόντιο επίπεδο, από τις πλήμνες των τροχών. Τα ελατήρια ανάρτησης και αποσβεστήρες ταλαντώσεων θα πρέπει να μένουν ακίνητα (ασυμπιεστά) με την προσθήκη ή εφαρμογή επιπλέον ασυμπιεστων τμημάτων σε αντίστοιχες θέσεις (τάκκοι) καθ' όλη τη διάρκεια των ελέγχων.

1.4. Οι μετρήσεις γίνονται σε 4 σημεία σε μία πλευρά του οχήματος, όπως φαίνονται στο Σχήμα 1 (σημεία 1, 2, 3, και 4). Μετρούνται οι κάθετες αποστάσεις μεταξύ των εν λόγω σημείων στο κάτω μέρος του οχήματος και του δαπέδου. Τα σημεία 1 και 4 επιλέγονται όσο γίνεται πιο κοντά στα σημεία στερέωσης των τροχών και τα σημεία 2 και 3 απέχουν ίσες αποστάσεις μεταξύ τους ($A=B=\Gamma$).



Σχήμα 1

2. Δοκιμή καταπόνησης του οχήματος σε δυνάμεις κάμψης

2.1. Το όχημα στερεώνεται όπως περιγράφεται στο σημείο 1.3 του παρόντος προσαρτήματος και τοποθετείται βάρος 136 κιλών (2 X 68kg) σε κάθε θέση επιβάτη, περιλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού.

2.2. Το φορτίο αφαιρείται και γίνονται οι μετρήσεις στα σημεία που αναφέρθηκαν στο σημείο 1.4 του παρόντος προσαρτήματος.

2.3. Το φορτίο επανατοποθετείται στο όχημα, γίνονται ξανά οι μετρήσεις και σημειώνεται η διαφορά της αρχικής με την τελική μέτρηση για κάθε σημείο.

2.4. Η διαδικασία που περιγράφεται στα σημεία 2.1, 2.2 και 2.3 επαναλαμβάνεται σε όχημα ίδιου τύπου που δεν έχει υποστεί οποιαδήποτε μετατροπή ή προσκομίζονται στοιχεία που πάρθηκαν από παρόμοιο έλεγχο. Ο λόγος της διαφοράς των μετρήσεων του επιμηκυμένου οχήματος διά τη διαφορά των μετρήσεων του αρχικού οχήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει το λόγο του μήκους του επιμηκυμένου οχήματος δια το μήκος του αρχικού οχήματος.

2.4. Το φορτίο αφαιρείται από το όχημα και επιβεβαιώνεται ότι το όχημα επιστρέφει στην αρχική του θέση και οι αρχικές μετρήσεις που αναφέρονται στο σημείο 2 δεν έχουν αλλάξει.

3. Δοκιμή καταπόνησης του οχήματος σε δυνάμεις στρέψεις

3.1. Το όχημα στερεώνεται όπως περιγράφεται στο σημείο 1.3 του παρόντος προσαρτήματος.

3.2. Μοχλός, όπως φαίνεται στο Σχήμα 2, τοποθετείται στον μπροστινό άξονα του οχήματος, στερεωμένος στις πλήμνες των τροχών και τοποθετημένος πάνω σε βάση (υπομόχλιο) με τροχούς ώστε να μπορεί να κινείται. Η βάση είναι τοποθετημένη στο μέσο του μετατροχίου.

3.3. Υπολογίζεται η ροπή που θα εξασκηθεί στο όχημα:

$$\text{Ροπή} = 0,25 \times \text{Μικτή Μάζα Αρχικού Οχήματος} \times \text{Μετατρόχιο} \times 9,81$$

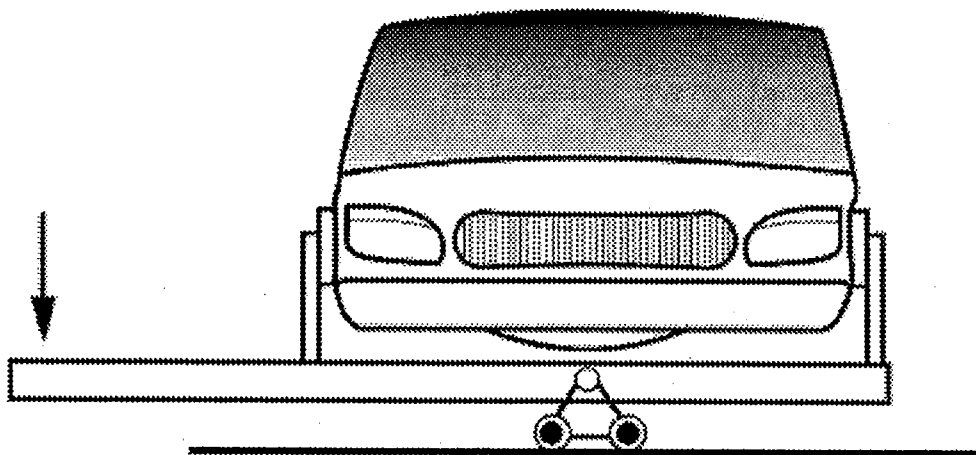
3.4. Εξασκείται ελεγχόμενη δύναμη σταδιακά και αυξανόμενα όπως φαίνεται στο Σχήμα 2 μέχρι την υπολογιζόμενη ροπή του σημείου 3.3.

3.5. Η δύναμη αφαιρείται και γίνονται οι μετρήσεις στα σημεία που αναφέρθηκαν στο σημείο 1.4 του παρόντος προσαρτήματος.

3.6. Εξασκείται ξανά ελεγχόμενη δύναμη σταδιακά και αυξανόμενα όπως φαίνεται στο Σχήμα 2 μέχρι την υπολογιζόμενη ροπή του σημείου 3.3 και σημειώνεται η διαφορά της αρχικής με την τελική μέτρηση για κάθε σημείο.

3.7. Η διαδικασία που περιγράφεται στα σημεία 3.1, 3.3, 3.4, 3.5 και 3.6 επαναλαμβάνεται σε όχημα ίδιου τύπου που δεν έχει υποστεί οποιαδήποτε μετατροπή ή προσκομίζονται στοιχεία που πάρθηκαν από παρόμοιο έλεγχο. Ο λόγος της διαφοράς των μετρήσεων του επιμηκυμένου οχήματος διά τη διαφορά των μετρήσεων του αρχικού οχήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει το λόγο του μήκους του επιμηκυμένου οχήματος δια το μήκος του αρχικού οχήματος.

3.8. Η δύναμη αφαιρείται και επιβεβαιώνεται ότι το όχημα επιστρέφει στην αρχική του θέση και οι αρχικές μετρήσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.5 δεν έχουν αλλάξει.



Σχήμα 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΡΥΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

1. Το σύνολο του συστήματος εξάτμισης και του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών πρέπει να είναι πλήρες, σε καλή κατάσταση και να μην υπάρχουν διαρροές.
2. Το όχημα δεν πρέπει να εκπέμπει ορατό καπνό ή ορατό αιμό ή οποιοδήποτε ορατό καυσαέριο που δεν εκπέμπεται λόγω της κατασκευής του.
3. Τηρουμένων των προνοιών της παραγράφου 6 ο συντελεστής απορρόφησης των καυσαερίων στο σημείο εξαγωγής δεν πρέπει να υπερβαίνει τις ακόλουθες οριακές τιμές:
 - (α) Για τους πετρελαιοκινητήρες με φυσική αναρρόφηση τα 2,5 ανά μέτρο,
 - (β) για τους πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση τα 3,0 ανά μέτρο.
4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3 γίνεται μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων αφού το όχημα προετοιμαστεί κατάλληλα ως ακολούθως:
 - (α) για σκοπούς αποφυγής ατυχημάτων ο κινητήρας του οχήματος ελέγχεται αν είναι σε ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογικής άποψης,
 - (β) ο κινητήρας του οχήματος θερμαίνεται πλήρως,
 - (γ) το σύστημα εξάτμισης καθαρίζεται με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.
5. Η διαδικασία δοκιμής για τη μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων που αναφέρεται στην παράγραφο 4 γίνεται ως ακολούθως:
 - (α) Πραγματοποιούνται τουλάχιστον τρεις κύκλοι ελεύθερης επιτάχυνσης του κινητήρα, δηλαδή χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου, με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο,
 - (β) ο κινητήρας και ο υπερτροφοδότης, αν υπάρχει, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης,

(γ) κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης το πεντάλ πρέπει να πιέζεται πλήρως, γρήγορα και χωρίς διακοπές ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή καυσίμου,

(δ) κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης ο κινητήρας πρέπει, πριν την απεμπλοκή του πεντάλ, 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 δύο τρίτα της ταχύτητας αποκοπής.

6. Όχημα θεωρείται ότι συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3 αν η μέση αριθμητική τιμή τριών κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης δεν υπερβαίνει την καθορισμένη σχετική οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μέση τιμή όλων των μετρήσεων που λαμβάνονται.

7. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) ο όρος «συντελεστής απορρόφησης των καυσαερίων» έχει την έννοια που αποδίδεται σε αυτόν στην παράγραφο 3.5 του Παραρτήματος VII της Οδηγία 72/306/ΕΟΚ:

(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 προοριζομένους για την προώθηση των οχημάτων, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 97/20/ΕΚ της Επιτροπής της 18ης Απριλίου 1997» (ΕΕ L 190 της 20.08.1972, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΡΥΠΩΝ ΒΕΝΖΙΝΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

1. Το σύνολο του συστήματος εξάτμισης και του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ελέγχου εκπομπών, όπως τον τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα μαζί με τον αισθητήρα λάμδα, πρέπει να είναι πλήρες, σε καλή κατάσταση και να μην υπάρχουν διαρροές. Το όχημα δεν πρέπει να εκπέμπει ορατό καπνό ή ορατό ατμό ή οποιοδήποτε ορατό καυσαέριο.

2. Πρέπει να προσδιορίζεται η απόδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) και υδρογονάνθρακες (HC), σύμφωνα με τις οριακές τιμές και τη διαδικασία δοκιμής που καθορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος Παραρτήματος.

3. Η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα και υδρογονάνθρακες και η τιμή λάμδα δεν πρέπει να υπερβαίνουν:

(α) Με μέτρηση με τον κινητήρα σε κανονικό ρελαντί το 0,5% σε μονοξείδιο του άνθρακα κατά όγκο για οχήματα που κατασκευάστηκαν πριν την 1^η Ιουλίου 2002 και το 0,3% σε μονοξείδιο του άνθρακα κατά όγκο για τα υπόλοιπα οχήματα.

(β) Με μέτρηση με τον κινητήρα σε ρελαντί ψηλών στροφών –

(i) το 0,3% σε μονοξείδιο του άνθρακα κατά όγκο για οχήματα που κατασκευάστηκαν πριν την 1^η Ιουλίου 2002 και το 0,2% σε μονοξείδιο του άνθρακα κατά όγκο για τα υπόλοιπα οχήματα,

(ii) το 0,02% σε υδρογονάνθρακες κατά όγκο, και

(iii) σε σχέση με την τιμή λάμδα, το $1 \pm 0,03$ ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

4. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος:

(α) «κανονικό ρελαντί» σημαίνει την κατάσταση της μηχανής σε βραδυπορεία και χαμηλές στροφές, όπως αυτές αναφέρονται σε εκδόσεις εκπομπών καυσαερίων που καθορίζονται από τους κατασκευαστές ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις στροφές της μηχανής που συνήθως αναπτύσσονται χωρίς προσπάθεια επί του πεντάλ του οχήματος.

(β) «ρελαντί ψηλών στροφών» σημαίνει την κατάσταση της μηχανής σε βραδυπορεία και ψηλές στροφές, όπως αυτές αναφέρονται σε εκδόσεις εκπομπών καυσαερίων που καθορίζονται από τους κατασκευαστές ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις 2.500 μέχρι 3.000 στροφές ανά λεπτό.

(γ) «τιμή λάμδα» σημαίνει το λόγο μάζας του αέρα προς τους ατμούς της βενζίνης στο μείγμα που εισέρχεται στο θάλαμο καύσης της μηχανής διαιρεμένο με τον αριθμό 14.7.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

ΘΟΡΥΒΟΣ

1. Πρέπει να υπάρχει εγκατεστημένο στο όχημα σύστημα εξάτμισης που να περιλαμβάνει σιγαστήρα εξάτμισης. Τα αέρια καύσης του οχήματος δεν πρέπει να δύνανται να διαφεύγουν στην ατμόσφαιρα πριν να περάσουν αρχικά από τον υπό αναφορά σιγαστήρα εξάτμισης.

2. Όταν –

(α) το όχημα παραμένει σταθερό σε επίπεδη επιφάνεια στην οποία δεν υπάρχει κανένα εμπόδιο σε απόσταση τουλάχιστον τριών μέτρων γύρω από το όχημα, και

(β) η μηχανή του οχήματος αυτού ευρίσκεται σε σταθερή ταχύτητα περιστροφής $3/4 S$ και σε κανονική θερμοκρασία λειτουργίας,

ο θόρυβος που μετρείται στα 50 εκατοστόμετρα από το στόμιο εξαγωγής του συστήματος εξάτμισης, στο ύψος του στομίου εξαγωγής ή σε ύψος 20 εκατοστόμετρα όποιο από τα δύο είναι το ψηλότερο, σε γωνία 45 μοιρών από τον άξονα του σωλήνα εξαγωγής σε οριζόντιο επίπεδο, δεν πρέπει να ξεπερνά τα 101 db(A).

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 –

(α) «S» σημαίνει την ταχύτητα περιστροφής στην οποία παράγεται η μέγιστη ισχύς της μηχανής, σύμφωνα με τα στοιχεία του κατασκευαστή.

(β) «db(A)» σημαίνει Ντεσιμπέλ (Decibel), δηλαδή τη μονάδα μέτρησης του ήχου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΕΦΑΛΗΣ

1. Κάθε κάθισμα, κάθε σύστημα ρύθμισης του ερεισινώτου και σύστημα μετατόπισης πρέπει να διαθέτει ενσωματωμένο σύστημα μανδάλωσης το οποίο θα λειτουργεί αυτόματα σε όλες τις θέσεις κανονικής λειτουργίας. Όλα τα καθίσματα, περιλαμβανομένων των πτυσσόμενων καθισμάτων, θα πρέπει να μανδαλώνουν αυτόματα στην κανονική κατακόρυφη στάση.
2. Το χειριστήριο του συστήματος μετατόπισης καθίσματος που χρησιμοποιείται για να διευκολύνεται η είσοδος και έξοδος επιβατών από το όχημα θα είναι προσιτό σε πρόσωπο που βρίσκεται έξω από το όχημα. Το υπό αναφορά χειριστήριο θα είναι επίσης προσιτό σε πρόσωπο που βρίσκεται πίσω από το κάθισμα που χρησιμοποιείται για να διευκολύνεται η είσοδος και έξοδος επιβατών από το όχημα.
3. Τα καθίσματα, τα υποστηρίγματα κεφαλής και οι αγκυρώσεις των καθισμάτων θα είναι κατασκευασμένα και επαρκώς στερεωμένα ώστε να συνάδουν με τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ της Οδηγίας 74/408/ΕΟΚ ή με αντίστοιχες απαιτήσεις. Οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος δεν ισχύουν για πτυσσόμενα καθίσματα, για καθίσματα στραμμένα προς τα πλάγια ή προς τα πίσω, ούτε για τυχόν υποστηρίγματα κεφαλής τοποθετημένα στα καθίσματα αυτά.
 - 3.A Καθίσματα στραμμένα προς τα πλάγια ή προς τα πίσω, δύναται να μην είναι εξοπλισμένα με υποστηρίγματα κεφαλής.
4. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
 - (α) οι όροι «κάθισμα», «ερεισινώτο», «σύστημα ρύθμισης», «σύστημα μετατόπισης», «σύστημα μανδάλωσης» και «υποστήριγμα κεφαλής» έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς στο Παραρτήματος ΙΙ της Οδηγίας 74/408/ΕΟΚ
 - (β) «Οδηγία 74/408/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1974 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεως τους), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 96/37/ΕΚ της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 1996 (ΕΕ 221 της 12.8.1974, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΙΜΟΝΙΟΥ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

1. Οποιοδήποτε εξάρτημα, κομμάτι ή στοιχείο, το οποίο είναι τοποθετημένο στην επιφάνεια του οργάνου χειρισμού διεύθυνσης που βρίσκεται απέναντι από τον οδηγό, το οποίο είναι δυνατό να έρθει σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 165 χιλιοστομέτρων, δεν πρέπει να περιέχει τραχύτητα ή αιχμηρό άκρο με ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 2,5 χιλιοστομέτρων.

Νοείται ότι η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε όχημα που –

- (α) διαθέτει αερόσακο,
- (β) ο αερόσακος εγκαταστάθηκε εκ κατασκευής, και
- (γ) όλα τα μέρη του οργάνου χειρισμού διεύθυνσης είναι αμβλυμμένα χωρίς αιχμηρά άκρα:

Νοείται περαιτέρω ότι η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε ότι αφορά κομβιον οχήματος που –

- (α) είναι αναπόσπαστο μέρος του οργάνου χειρισμού διεύθυνσης που τοποθετήθηκε εκ κατασκευής,
- (β) δύναται να εισέλθει ολόκληρο μέσα στο όργανο χειρισμού διεύθυνσης όταν εξασκηθεί πάνω του φυσιολογική πίεση με το δάκτυλο οδηγού, και
- (γ) είναι αμβλυμμένο χωρίς αιχμηρά άκρα.

2. Το όργανο χειρισμού διεύθυνσης θα πρέπει να είναι σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και τοποθετημένο με τρόπο ώστε να μην εμπεριέχει συστατικά ή παρελκόμενα (περιλαμβανομένης της κόρνας και άλλων εξαρτημάτων) που, κατά τις φυσιολογικά αναμενόμενες κινήσεις οδήγησης, να είναι ικανά να κατακρατούν ή αγκιστρώνουν ρουχισμό, κοσμήματα ή άλλα ενδύματα που είναι αναμενόμενο να φορά ή να έχει πάνω του οδηγός.

3. Το όχημα πρέπει να συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.1 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 74/297/ΕΟΚ.

4. Το όργανο χειρισμού μαζί με τη στήλη διεύθυνσης όπως αυτά είναι εφαρμοσμένα στο όχημα ή το όργανο χειρισμού διεύθυνσης από μόνο του πρέπει, στην περίπτωση μετωπικής

σύγκρουσης, να προσφέρουν προστασία στον οδηγό μέσω απορρόφησης ενέργειας. Η παρούσα απαίτηση θεωρείται ότι πληρείται αν –

(α) το όχημα συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.2 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/297/ΕΟΚ, ή

(β) το όργανο χειρισμού διεύθυνσης συνάδει με τις απαιτήσεις των παραγράφων 5.2, 5.4.3, 5.4.4 και 5.4.5 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/297/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε από την Οδηγία 91/662/ΕΟΚ.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) οι όροι «όργανο χειρισμού διεύθυνσης», «στήλη διεύθυνσης» και «αερόσακκος» έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς στη δεύτερη παράγραφο του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/297/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 91/662/ΕΟΚ·

(β) «Οδηγία 74/297/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 4ης Ιουνίου 1974 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (συμπεριφορά του συστήματος οδηγήσεως σε περίπτωση πρόσκρουσεως, (ΕΕ L 165 της 20.06.1974, σ. 16)·

(γ) «Οδηγία 91/662/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 91/662/ΕΟΚ της Επιτροπής της 6ης Δεκεμβρίου 1991 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη συμπεριφορά του συστήματος οδήγησης σε περίπτωση πρόσκρουσης, (ΕΕ L 366 της 31.12.1991, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV**ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

1. Ζώνη ασφαλείας πρέπει να έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί κατά τρόπο ώστε όταν είναι σωστά εγκατεστημένη και χρησιμοποιείται ορθά από επιβάτη, να μειώνει τον κίνδυνο σωματικής βλάβης σε περίπτωση ατυχήματος.
2. Ακαμπτα τμήματα ζώνης ασφαλείας όπως πόρπες, μηχανισμοί ρύθμισης και εξαρτήματα στερέωσης δεν πρέπει να περιέχουν αιχμές ικανές να προκαλέσουν, μέσω τριβής, φθορά ή θραύση των ιμάντων.
3. Τμήματα ζώνης ασφαλείας που μπορούν να διαβρωθούν πρέπει να είναι κατάλληλα προστατευμένα κατά της διάβρωσης.
4. Ακαμπτα εξαρτήματα ζώνης ασφαλείας που προορίζονται να απορροφούν ενέργεια ή να υφίστανται ή να μεταδίδουν φόρτιση δεν πρέπει να είναι εύθραυστα.
5. Ακαμπτα εξαρτήματα και πλαστικά μέρη ζώνης ασφαλείας πρέπει να ευρίσκονται και να είναι εγκατεστημένα κατά τρόπο ώστε να μη μπορούν, κατά την κανονική χρήση του οχήματος, να εμπλακούν κάτω από ένα ολισθαίνον κάθισμα ή μέσα στη θύρα του οχήματος.
6. Κάθε πόρπη πρέπει να είναι κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται κάθε δυνατότητα εσφαλμένης χρήσης της, ιδιαίτερα δεν πρέπει να δύναται να παραμένει σε θέση ημίκλειστη. Τα μέρη της πόρπης που ενδέχεται να έλθουν σε επαφή με το σώμα του χρήστη έχουν διατομή τουλάχιστον 20 τετραγωνικά εκατοστόμετρα και πλάτος 46 χιλιοστόμετρα, μετρούμενα σε επίπεδο του οποίου η μέγιστη απόσταση από την επιφάνεια επαφής είναι 2,5 χιλιοστόμετρα, σε δε περίπτωση ζωνών τύπου σαγής η επιφάνεια επαφής της πόρπης με το σώμα του χρήστη βρίσκεται μεταξύ 20 και 40 τετραγωνικά εκατοστόμετρα.
7. Κάθε πόρπη, ακόμα και όταν δεν υφίσταται φόρτιση, πρέπει να παραμένει κλειστή οιαδήποτε και αν είναι η θέση της. Δεν πρέπει να δύναται να ανοιχθεί με δύναμη κατώτερη του 1 daN και να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να δράτνεται και να χρησιμοποιείται εύκολα. Η πόρπη πρέπει να ασφαρίζεται με την πίεση ενός κουμπιού ή παρόμοιου μηχανισμού. Η επιφάνεια επί της οποίας ασκείται η πίεση αυτή πρέπει να έχει στην πραγματική θέση απασφαλίσως –
 - (i) για τους ενσφηνωμένους μηχανισμούς, ελάχιστη επιφάνεια 4,5 τετραγωνικά εκατοστόμετρα και ελάχιστο πλάτος 15 χιλιοστόμετρα,

(ii) για τους μη ενσφηνωμένους μηχανισμούς, ελάχιστη επιφάνεια 2,5 τετραγωνικά εκατοστόμετρα και ελάχιστο πλάτος 10 χιλιοστόμετρα.

Η επιφάνεια αυτή θα πρέπει να είναι ερυθρού χρώματος και σε κάθε περίπτωση κανένα άλλο τμήμα της πόρτης δεν πρέπει να είναι του ίδιου χρώματος.

8. Κάθε πόρτη πρέπει να μπορεί να αντέχει σε επαναληπτική χρήση.

9. Κάθε μηχανισμός ρύθμισης πρέπει να είναι ανθεκτικός και κατάλληλος για το υπόλοιπο της ζώνης ασφάλειας για την οποία χρησιμοποιείται.

10. Κάθε ιμάντας ζώνης ασφαλείας που περιλαμβάνει συσπειρωτήρα αυτόματης ασφάλισης δεν πρέπει να μετατοπίζεται περισσότερο από 30 χιλιοστόμετρα μεταξύ των θέσεων ασφαλίσεως του συσπειρωτήρα. Κατά την κίνηση του χρήστη προς τα πίσω η ζώνη ασφαλείας πρέπει είτε να παραμένει στην αρχική της θέση είτε να επανέρχεται αυτόματα στη θέση αυτή ως συνέπεια κίνησης του χρήστη προς τα εμπρός. Η δύναμη επανατυλίξεως του ιμάντα πρέπει να είναι κατάλληλη.

11. Κάθε συσπειρωτήρας κατεπίγουσας ασφάλισης πρέπει να έχει δυνατότητα κατάλληλης ασφάλισης. Αν η αποτελεσματικότητα του συσπειρωτήρα εξαρτάται από εξωτερικό σήμα ή πηγή ενέργειας, η εγκατάσταση πρέπει να εγγυάται αυτόματη ασφάλιση του συσπειρωτήρα σε περίπτωση αστοχίας ή διακοπής του σήματος ή της πηγής ενέργειας. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δε χρειάζεται να πληρείται για συσπειρωτήρα πολλαπλής ευαισθησίας (multiple sensitivity), υπό τον όρο ότι από ένα εξωτερικό σήμα ή πηγή ενέργειας εξαρτάται μόνο μια ευαισθησία και η αστοχία του σήματος ή της πηγής ενέργειας επισημαίνεται στον οδηγό με οπτικό ή ηχητικό μέσο.

12. Κάθε μηχανισμός προφόρτισης –

(α) πρέπει να είναι ανθεκτικός στη διάβρωση,

(β) ακούσια λειτουργία του μηχανισμού δε θα εμπεριέχει κίνδυνο σωματικού τραυματισμού του χρήστη,

(γ) σε περίπτωση χρήσης συστημάτων πυροτεχνικής, αυτά δε θα ενεργοποιούνται λόγω αύξησης της θερμοκρασίας και θα αποτρέπεται έκλυση θερμών αερίων από ανάφλεξη.

13. Κάθε ιμάντας πρέπει να έχει –

(α) τέτοια χαρακτηριστικά ώστε η πίεση που ασκεί στο σώμα του χρήστη να κατανέμεται κατά το δυνατόν ισοδύναμα σε όλο το πλάτος του και να μη συστρέφεται ακόμη και όταν βρίσκεται υπό φόρτιση,

(β) δυνατότητες απορρόφησης και διάχυσης της ενέργειας,

(γ) ολοκληρωμένη προστασία ώστε να μην ξεφτίζει με τη χρήση,

(δ) πλάτος τουλάχιστον 46 χιλιοστάμετρα σε φόρτιση 980 daN,

(ε) αντοχή σε ψηλές θερμοκρασίες και υγρασία περιβάλλοντος.

14. Οι τύποι ζωνών ασφαλείας που προορίζονται για θέσεις καθημένων είναι εκείνοι που καθορίζονται στο Παράρτημα XV της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ.

14.A Καθίσματα στραμμένα προς τα πλάγια ή προς τα πίσω, δύναται να είναι εξοπλισμένες με ζώνες τύπου Β κάτω του υπογαστρίου.

15. Για όλες τις θέσεις καθημένων για τις οποίες, με βάση την παράγραφο 14 του παρόντος Παραρτήματος, προβλέπονται ζώνες τύπου Β κάτω του υπογαστρίου, επιτρέπονται ζώνες τύπου Βr3 κάτω του υπογαστρίου, εκτός από την περίπτωση στην οποία, κατά τη χρήση, οι ζώνες αυτές συσπειρώνονται τόσο ώστε να μειώνεται σημαντικά η άνεση του χρήστη μετά την κανονική πρόσδεση.

16. Συσπειρωτήρες χωρίς ασφάλιση και συσπειρωτήρες απασφαλιζόμενοι με το χέρι δε χρησιμοποιούνται.


17. Για όλες τις θέσεις καθημένων για τις οποίες, με βάση την παράγραφο 14 του παρόντος Παραρτήματος, προβλέπονται ζώνες κάτω του υπογαστρίου, μπορούν, αντί για τις ζώνες αυτές, να τοποθετούνται ζώνες τύπου Α, οι οποίες ανήκουν στους τύπους που προβλέπονται από την εν λόγω παράγραφο.

18. Στις ζώνες τριών σημείων με συσπειρωτήρες τουλάχιστον ένας συσπειρωτήρας πρέπει να ενεργεί στο διαγώνιο ιμάντα.

19. Για τις εμπρόσθιες πλευρικές και εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις καθημένων οι οποίες στο Παράρτημα XV της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ σημειώνονται με το σύμβολο «*», οι ζώνες κάτω του υπογαστρίου του τύπου που ορίζεται στο Παράρτημα αυτό θεωρείται ότι αρκούν όταν το αλεξήνεμο ευρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς που καθορίζεται στο Παράρτημα II της

Οδηγίας 74/60/ΕΟΚ. Όσον αφορά στις ζώνες ασφαλείας, το αλεξήνεμο θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της ζώνης αναφοράς όταν μπορεί να έλθει στατικά σε επαφή με τη συσκευή δοκιμής, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

20. Για όλες τις θέσεις καθμένων οι οποίες στο Παράρτημα ΧV της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ σημειώνονται με το σύμβολο «#» πρέπει να τοποθετούνται ζώνες κάτω του υπογαστρίου των τύπων που καθορίζονται στο ίδιο Παράρτημα εφόσον πρόκειται για εκτεθειμένη θέση καθμένων, όπως αυτή καθορίζεται στην Παράγραφο 3.1.9 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ.

21. Κάθε θέση καθμένου στο Παράρτημα ΧV της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ που φέρει το σύμβολο «», πρέπει να διαθέτει ζώνες τριών σημείων του τύπου που προσδιορίζεται στο εν λόγω Παράρτημα εκτός αν πληρείται μια από τις ακόλουθες προϋποθέσεις, οπότε μπορούν να προβλέπονται ζώνες δύο σημείων ενός από τους τύπους που ορίζονται στο ίδιο Παράρτημα:

(α) Υπάρχει κάθισμα ή άλλα μέρη του οχήματος σύμφωνα με το σημείο 3.5 του Προσαρτήματος 1 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 74/408/ΕΟΚ κατευθειάν κατά μέτωπο,

(β) όταν το όχημα είναι σε κίνηση, κανένα μέρος του οχήματος δεν μπορεί να είναι μέσα στην περιοχή αναφοράς, ή

(γ) τα μέρη του οχήματος εντός της εν λόγω περιοχής αναφοράς πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά στην απορρόφηση ενέργειας που καθορίζεται στο Προσάρτημα 6 του Παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ.

22. Τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου 23 του παρόντος Διατάγματος κάθε θέση καθμένου που διαθέτει αερόσακο πρέπει να φέρει προειδοποιητικό σήμα για τη μη χρήση συστήματος συγκράτησης στραμμένου προς τα πίσω παιδιού στο κάθισμα αυτό. Το προειδοποιητικό σήμα, υπό τη μορφή εικονογράμματος και επεξηγηματικής αναγραφής, πρέπει να στερεώνεται και να τοποθετείται κατάλληλα έτσι ώστε να είναι ευδιάκριτο από άτομο που πρόκειται να τοποθετήσει στην εν λόγω θέση σύστημα συγκράτησης παιδιού. Αν το σήμα δεν είναι ορατό όταν η θύρα είναι κλειστή, πρέπει να υπάρχει πάντοτε ευδιάκριτη γραπτή μνεία.

23. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 22 του παρόντος Διατάγματος δεν ισχύουν εφόσον το όχημα διαθέτει μηχανισμό που ανιχνεύει αυτόματα την ύπαρξη συστήματος συγκράτησης παιδιού στραμμένου προς τα πίσω και εξασφαλίζει ότι ο αερόσακος δε θα ανοίξει όταν τοποθετηθεί αυτό το σύστημα συγκράτησης παιδιού.

24. Άκαμπτα μέρη, όπως οι πόρτες, οι διατάξεις ρύθμισης και τα εξαρτήματα στερέωσης, δεν πρέπει να αυξάνουν τον κίνδυνο σωματικού τραυματισμού του χρήστη ή των άλλων επιβατών του οχήματος σε περίπτωση ατυχήματος.

25. Διάταξη απασφάλισης της πόρτης πρέπει να είναι απολύτως ορατή και προσιτή στο χρήστη και δεν πρέπει να δύναται να ανοιχθεί τυχαία ή από απροσεξία. Η πόρτη πρέπει να βρίσκεται σε σημείο προσιτό σε κάποιον που θέλει να ελευθερώσει το χρήστη σε περίπτωση κινδύνου.

26. Κάθε πόρτη πρέπει να έχει τοποθετηθεί κατά τρόπο ώστε να μπορεί να απασφαλιστεί από το χρήστη, τόσο όταν είναι φορτισμένη όσο και όταν συγκρατεί το βάρος του χρήστη, με μια και μόνο κίνηση προς μια μόνο κατεύθυνση με ένα χέρι.

27. Όταν χρήστης φέρει ζώνη ασφαλείας αυτή πρέπει είτε να ρυθμίζεται αυτόματα ανάλογα με το σώμα του είτε να έχει σχεδιασθεί έτσι ώστε η διάταξη χειροκίνητης ρύθμισης να είναι άνετη, εύχρηστη και εύκολα προσιτή στο χρήστη όταν αυτός κάθεται. Πρέπει επίσης να είναι δυνατό στο χρήστη να τη συσφίγγει με το ένα χέρι σε συνάρτηση με τη σωματική του διάπλαση και με τη θέση του καθίσματος του οχήματος.

28. Ζώνες ασφαλείας που περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες πρέπει να έχουν τοποθετηθεί κατά τρόπο που να επιτρέπει στους συσπειρωτήρες να λειτουργούν ορθά και να επανατυλίγουν τον ιμάντα χωρίς δυσκολία.

29. Σήμα έγκρισης που καθορίζεται στο Παράρτημα III της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ ή σε Κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμος της συγκεκριμένης Οδηγίας ή διάταξης της συγκεκριμένης Οδηγίας αποτελεί δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

30. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος ισχύουν οι ορισμοί που καθορίζονται στην παράγραφο 1 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ.

31. «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ» σημαίνει Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίστηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958.

32. «Οδηγία 74/60/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1973 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2000/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2000» (ΕΕ L 038 της 11.02.1974, σ. 2).

33. «Οδηγία 74/408/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1974 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεως τους), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 96/37/ΕΚ της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 1996» (ΕΕ L 221 της 12.08.1974, σ. 1).

34. «Οδηγία 77/541/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2000/3/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Φεβρουαρίου 2000 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 95).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV**ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

1. Για κάθε θέση καθήμενου διατεταγμένη προς τα εμπρός θα υπάρχει τοποθετημένη ζώνη ασφάλειας κατάλληλα στερεωμένη σε αγκυρώσεις που ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που καθορίζονται στο Παράρτημα 15 του παρόντος Διατάγματος, με τρόπο που να μπορεί να συγκρατήσει με ασφάλεια επιβάτη στη θέση καθήμενου.
2. Κάθε ζώνη ασφάλειας θα τοποθετείται με τρόπο ώστε, όταν ο επιβάτης στη θέση καθήμενου προσδεθεί σωστά, η ζώνη ασφάλειας να λειτουργεί ώστε να περιορίζει τον κίνδυνο σωματικού τραυματισμού του χρήστη σε περίπτωση ατυχήματος.
3. Οι ιμάντες δεν πρέπει να μπορούν να λάβουν επικίνδυνη μορφή.
4. Πρέπει να μειώνεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος ολίσθησης του ιμάντα από τον ώμο του χρήστη όταν αυτός κινείται προς τα εμπρός ή προς τα πίσω.
5. Δε θα υπάρχουν παρακείμενα αιχμηρά άκρα ή άλλα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να προκαλέσουν φθορά ή άλλη ζημιά στον ιμάντα της ζώνης ασφάλειας κατά την κανονική της χρήση.
6. Η εγκατάσταση οιασδήποτε ζώνης ασφάλειας που προβλέπεται για κάθε θέση καθήμενων πρέπει να εξασφαλίζει ευκολία χρήσης. Επιπλέον, όταν ολόκληρο το κάθισμα ή το οριζόντιο τμήμα του ή το ερεισίνωτο ή συνδισμός τους μπορεί να διπλώνεται ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση στο πίσω μέρος του οχήματος ή η μεταφορά αγαθών ή αποσκευών, αφού διπλωθούν και επανέλθουν τα καθίσματα αυτά στη θέση τους, οι προβλεπόμενες ζώνες ασφαλείας πρέπει να είναι προσιτές στη χρήση ή να μπορούν εύκολα να αποκαλυφθούν από το κάτω μέρος ή το πίσω μέρος του καθίσματος από ένα και μόνο άτομο, σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης του οχήματος, χωρίς να είναι αναγκαίο το άτομο αυτό να είναι ειδικά καταρτισμένο ή εξασκημένο.
7. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
 - (α) «ζώνη ασφάλειας» έχει την έννοια που αποδίδει στον όρο αυτό η παράγραφος 1 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 77/541/ΕΟΚ
 - (β) «Οδηγία 77/541/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2000/3/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Φεβρουαρίου 2000 (ΕΕ L 220 της 29.08.1977, σ. 95).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧVI

ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Σε ότι αφορά τον ελάχιστο αριθμό αγκυρώσεων, το όχημα πρέπει να συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 4.3 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 76/115/ΕΟΚ.
2. Χωρίς επηρεασμό της παραγράφου 1 του παρόντος Παραρτήματος, το όχημα πρέπει να διαθέτει αγκύρωση σε κάθε σημείο που χρειάζεται για να συγκρατείται με ασφάλεια ζώνη ασφαλείας ή μέρος αυτής.
3. Κάθε αγκύρωση πρέπει να συνάδει με τις απαιτήσεις των παραγράφων 4.2, 4.4 και 4.5 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, εκτός αν είναι με τέτοιο τρόπο τοποθετημένη που, όταν χρησιμοποιείται με ζώνη ασφαλείας του τύπου που προορίζεται να χρησιμοποιείται, παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας.
4. Το όχημα θα πρέπει να διαθέτει χαρακτηριστικά αντοχής που χρειάζονται για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 76/115/ΕΟΚ ή αντίστοιχες.
5. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
«Οδηγία 76/115/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1975 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 96/38/ΕΚ της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 1996 (ΕΕ L 024 της 30.01.1976, σ. 6).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧVΙΙ

ΚΑΘΡΕΦΤΑΚΙΑ

1. Πρέπει να υπάρχει τοποθετημένο στο όχημα τουλάχιστον ένα εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης που να συνάδει με τις απαιτήσεις δόνησης οπίσθιας όρασης και ρύθμισης, που καθορίζονται στην παράγραφο 6, 7 και 8 του παρόντος Παραρτήματος, αντίστοιχα.
2. Τηρουμένων των προνοιών της παραγράφου 3 του παρόντος Διατάγματος, πρέπει να υπάρχει τοποθετημένο στο όχημα τουλάχιστον ένα εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης που να συνάδει με τις απαιτήσεις δόνησης οπίσθιας όρασης και ρύθμισης, που καθορίζονται στην παράγραφο 6, 7 και 8 του παρόντος Παραρτήματος, αντίστοιχα.
3. Στην περίπτωση που εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης δεν είναι δυνατό να παρέχει δυνατότητα οπίσθιας όρασης λόγω των χαρακτηριστικών του οχήματος, είναι δυνατόν να μην τοποθετείται. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει τοποθετημένο εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης ή σε περίπτωση που αυτό δεν συνάδει με τις απαιτήσεις οπίσθιας όρασης, θα πρέπει να τοποθετείται ένα δεύτερο πλευρικό εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης στην αντίθετη πλευρά εκείνης που φέρει το υποχρεωτικό εξωτερικό κάτοπτρο, το οποίο θα συνάδει με τις απαιτήσεις δόνησης και οπίσθιας όρασης που καθορίζονται στην παράγραφο 6 και 7 του παρόντος Παραρτήματος, αντίστοιχα.
4. Κάθε κάτοπτρο οδήγησης που βρίσκεται τοποθετημένο στο όχημα θα πρέπει –
 - (α) να συνάδει με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II της Οδηγίας 71/127/ΕΟΚ ή του Μέρους I του Κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ με αρ. 46.01, σε ότι αφορά τα κάτοπτρα Κλάσης I στην περίπτωση εσωτερικού κάτοπτρου οδήγησης και Κλάσης II ή Κλάσης III στην περίπτωση εξωτερικού κάτοπτρου οδήγησης, ή
 - (β) να συνάδει με τις απαιτήσεις διαστάσεων που καθορίζονται στην παράγραφο 5 του παρόντος Παραρτήματος καθώς και με τις ακόλουθες απαιτήσεις –
 - (i) τα άκρα των αντανακλαστικών επιφανειών θα είναι τοποθετημένα σε προστατευτικό κάλυμμα,
 - (ii) όλα τα μέρη εξωτερικής επιφάνειας κατόπτρου οδήγησης που είναι, στην περίπτωση εσωτερικού κατόπτρου οδήγησης, προσβάσιμα σε σφαίρα διαμέτρου 165 χιλιοστομέτρων και, στην περίπτωση εξωτερικού κατόπτρου οδήγησης, προσβάσιμα σε σφαίρα διαμέτρου 100 χιλιοστομέτρων, θα έχουν ακτίνα καμπυλότητας λιγότερη των 2,5 χιλιοστομέτρων, εκτός των

οπών που χρησιμοποιούνται για σκοπούς στερέωσης ή άλλων κοιλωμάτων, πλάτους λιγότερου των 12 χιλιοστομέτρων, νοουμένου ότι έχουν αμβλυμμένα εξωτερικά σημεία και

(iii) τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης θα είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα και τοποθετημένα που θα είναι δυνατό να περιστρέφονται προς το όχημα και προς τα μέσα όταν εφαρμόζεται στο εξωτερικό ακραίο τους σημείο δύναμη οριζόντιας διεύθυνσης αντίστοιχη 10 κιλών. Ο άξονας περιστροφής θα βρίσκεται εντός 50 χιλιοστομέτρων από την επιφάνεια στην οποία το κάτοπτρο είναι εφαρμοσμένο στο σώμα του οχήματος:

Νοείται ότι το παρόν εδάφιο δεν τυγχάνει εφαρμογής –

(α) σε κάτοπτρο του οποίου κανένα μέρος δε βρίσκεται σε απόσταση λιγότερη των 2,000 χιλιοστόμετρων από το έδαφος, και

(β) σε κάτοπτρο που δεν προεξέχει πέραν του απώτατου εξωτερικού σημείου του οχήματος.

5. Οι απαιτήσεις διαστάσεων είναι οι ακόλουθες:

(α) Σε σχέση με τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης οι διαστάσεις της αντανakλώσας επιφάνειας θα είναι τέτοιες ώστε μια ορθογώνια προβολή πάνω σε μια κάθετη επιφάνεια να εμπερικλείει μια κάθετη γραμμή μήκους 70 χιλιοστομέτρων και ένα τετράγωνο με κάθετες πλευρές 40 χιλιοστομέτρων και οριζόντιες πλευρές 70 χιλιοστομέτρων.

(β) Σε σχέση με τα εσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης οι διαστάσεις της αντανakλώσας επιφάνειας θα είναι τέτοιες ώστε μια ορθογώνια προβολή πάνω σε μια κάθετη επιφάνεια να εμπερικλείει ένα τετράγωνο με κάθετες πλευρές 40 χιλιοστομέτρων και οριζόντιες πλευρές 80 χιλιοστομέτρων.

6. Οι απαιτήσεις δόνησης θα θεωρείται ότι πληρούνται αν τα κάτοπτρα οδήγησης είναι στερεωμένα στο όχημα με τρόπο ώστε, σε κανονικές συνθήκες οδήγησης, δε μετακινούνται σε βαθμό που να διαφοροποιείται το πεδίο όρασης του οδηγού και δε δονούνται σε βαθμό που μπορεί να προκαλέσει παρερμηνεία της φύσης του ειδώλου που λαμβάνει το μάτι του οδηγού.

7. Οι απαιτήσεις οπίσθιας όρασης θα θεωρείται ότι πληρούνται αν –

(α) με το όχημα τοποθετημένο έτσι ώστε ο διαμήκης άξονας του να είναι παράλληλος με τα διαμήκη επίπεδα α, β και γ που καθορίζονται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος,

(β) με τον οδηγό καθήμενο στην κανονική θέση οδήγησης με τρόπο ώστε η γραμμή όρασης του να βρίσκεται στο εγκάρσιο επίπεδο όρασης που καθορίζεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος, και

(γ) με το εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης κατάλληλα ρυθμισμένο,

ο οδηγός θα είναι σε θέση να παρατηρήσει μέσα από το εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης –

(i) στην περίπτωση εξωτερικού κατόπτρου οδήγησης, με το απώτατο εξωτερικό άκρο του κατόπτρου τοποθετημένο ώστε να εφάπτεται του διαμήκους πεδίου α που καθορίζεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος, ολόκληρη τη σήμανση επιπέδου Α και το στύλο Α που καθορίζονται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος και

(ii) στην περίπτωση εσωτερικού κατόπτρου οδήγησης, με τον κεντρικό διαμήκη άξονα του οχήματος τοποθετημένο ώστε να βρίσκεται εντός του διαμήκους πεδίου β που καθορίζεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος, ολόκληρη τη σήμανση επιπέδου Β και το στύλο Β που καθορίζονται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος ή

(iii) στην περίπτωση δεύτερου πλευρικού εξωτερικού κατόπτρου οδήγησης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Παραρτήματος, με το απώτατο εξωτερικό άκρο του κατόπτρου τοποθετημένο ώστε να εφάπτεται του διαμήκους πεδίου γ που καθορίζεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος, ολόκληρη τη σήμανση επιπέδου Γ και το στύλο Γ που καθορίζονται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος.

8. Οι απαιτήσεις ρύθμισης είναι οι ακόλουθες:

(α) Το εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να μπορεί να ρυθμίζεται από τον οδηγό ενώ αυτός βρίσκεται καθήμενος στην κανονική θέση οδήγησης,

(β) τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης πρέπει –

(i) να είναι τέτοια ώστε να μπορούν να ρυθμίζονται από τον οδηγό ενώ αυτός βρίσκεται καθήμενος στην κανονική θέση οδήγησης με την θήρα του οδηγού κλειστέ, ή

(ii) να είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα ώστε, αν εξασκηθεί πάνω του δύναμη με αποτέλεσμα να τεθούν εκτός ευθυγράμμισης, να μπορούν να επιστρέψουν στην αρχική θέση τους χωρίς επαναευθυγράμμιση.

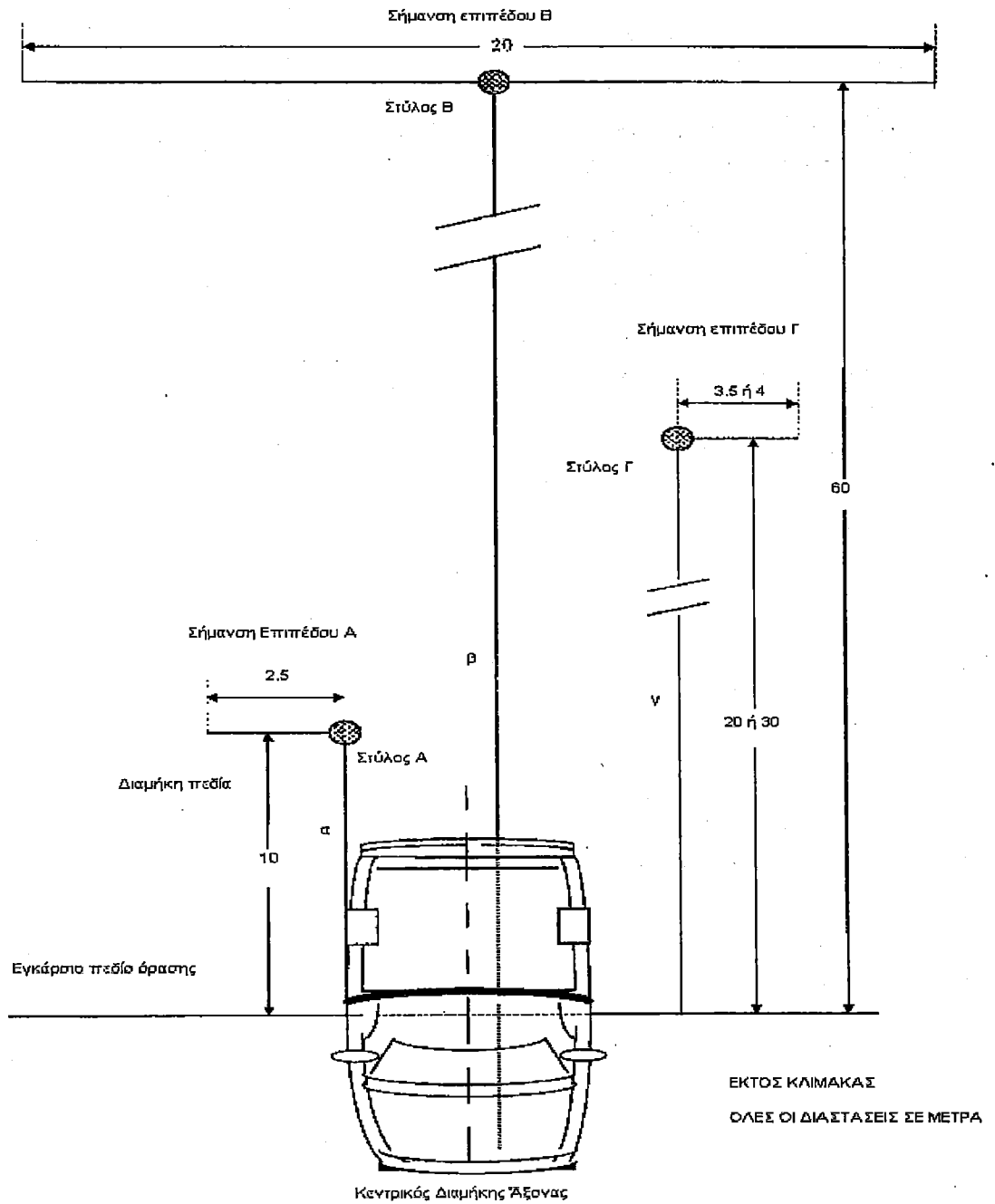
9. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) οι όροι «εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης» και «εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης» έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς στο Παράρτημα Ι της Οδηγίας 71/127/ΕΟΚ

(β) «Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ με αρ. 46.01» σημαίνει τον Κανονισμό 46.01 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο «Uniform Provisions Concerning the Approval of Rear-View Mirrors and of Motor Vehicles With Regard to the Installation of Rear-View Mirrors» που εκδόθηκε με βάση τη Συμφωνία που Αφορά στην Υιοθέτηση Ομοιόμορφων Προϋποθέσεων Έγκρισης και Αμοιβαίας Αναγνώρισης της Έγκρισης για Εξοπλισμό και Εξαρτήματα Μηχανοκινήτων Οχημάτων, η οποία καταρτίσθηκε στη Γενεύη από τα Ηνωμένα Έθνη την 20η Μαρτίου του 1958

(γ) «Οδηγία 71/127/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 1^{ης} Μαρτίου 1971 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στα κάτοπτρα οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 88/321/ΕΟΚ της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 1988 (ΕΕ L 068 της 22.03.1971, σ. 1).

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 7 του Παραρτήματος)



Οι στύλοι σημειώνονται στα σημεία του πιο πάνω σχεδίου για να δεικνύουν την κάθετη γραμμή από το οριζόντιο επίπεδο της επιφάνειας του δαπέδου μέχρι το υψηλότερο σημείο της αντανακλώσας επιφάνειας του αντίστοιχου κατόπτρου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVIII

ΠΕΔΗΣΗ - ΦΡΕΝΑ

1. Τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου 3 του παρόντος Παραρτήματος κάθε όχημα θα συνάδει με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.1 και 2.2 του Παραρτήματος 1 της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε μέχρι την Οδηγία 85/647/ΕΟΚ, νοουμένου ότι –

(α) η δεύτερη πρόταση της παραγράφου 2.2.1.2.4 δε θα εφαρμόζεται,

(β) η παράγραφος 2.2.1.4.2 δε θα εφαρμόζεται σε σχέση με όχημα εφοδιασμένο με εξοπλισμό πέδησης που διαθέτει σύστημα μετάδοσης διαιρεμένου τύπου (split-circuit transmission), το οποίο παρέχει δυνατότητα να υπάρχει πέδηση σε περισσότερους από ένα τροχό σε κάθε πλευρά του οχήματος σε περίπτωση αστοχίας του συστήματος μετάδοσης ή του κυρίως συστήματος πέδησης πορείας, και

(γ) η τελευταία πρόταση της παραγράφου 2.2.1.5.1 θα διαβάζεται ως: «Ο όρος αυτός πρέπει να ικανοποιείται με αυτόματα μέσα».

2. Αν το όχημα είναι εφοδιασμένο με διάταξη αντιμεπλοκής κατά την πέδηση, θα συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.2.1.23 της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε μέχρι την Οδηγία 88/194/ΕΟΚ.

3. Το όχημα θα συνάδει με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.2.1.11.1 και 2.2.1.11.2 του Παραρτήματος 1 της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε μέχρι την Οδηγία 91/422/ΕΟΚ καθώς και με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.1.1.3 του παραρτήματος 1 της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε μέχρι την Οδηγία 98/12/ΕΚ.

4. Το δευτερεύων σύστημα πέδησης και το κυρίως σύστημα πέδησης πορείας θα έχουν τα ίδια όργανα χειρισμού.

5. Η αποτελεσματικότητα πέδησης δεν πρέπει–

(α) σε σχέση με το κυρίως σύστημα πέδησης πορείας να είναι λιγότερη του 60%,

(β) σε σχέση με το δευτερεύων σύστημα πέδησης, όταν ο σερβομηχανισμός αποτύχει και δύναμη 50 κιλών ασκηθεί επί του οργάνου χειρισμού ή στην περίπτωση που το όργανο χειρισμού του δευτερεύοντος συστήματος πέδησης ενεργοποιείται χωρίς τη χρήση ποδιού δύναμη 40 κιλών, να είναι λιγότερη του 30%,

(γ) σε σχέση με την πέδηση στάθμευσης να είναι λιγότερη του 18%.

6. Η πλευρική κατανομή δύναμης που ασκείται από τα συστήματα πέδησης σε σχέση με κάθε άξονα και για όλες τις δυνάμεις πέδησης και τις ταχύτητες που αναπτύσσει το όχημα δε θα είναι λιγότερη του 70%.

7. Η διαμήκης κατανομή δύναμης που ασκείται από τα συστήματα πέδησης θα πρέπει, για όλες τις τιμές δυνάμεων πέδησης, ταχυτήτων που αναπτύσσει το όχημα και ρυθμίσεων, να είναι μεγαλύτερη από το λόγο της κατακόρυφης δύναμης που μεταφέρεται επί της οδού από τον μπροστινό και πισινό άξονα, αντίστοιχα, όταν το όχημα βρίσκεται σε κατάσταση λειτουργίας και η πέδηση ενεργοποιείται σε επίπεδη επιφάνεια:

Νοείται ότι η παρούσα παράγραφος δεν τυγχάνει εφαρμογής σε οχήματα στα οποία υπάρχει εκ κατασκευής τοποθετημένη διάταξη ανιεμπλοκής κατά την πέδηση στους πισινούς τροχούς.

8. Η δυνατότητα των διατάξεων πέδησης να απορροφούν και να σπαταλούν ενέργεια θα πρέπει να είναι επαρκής για να διασφαλίζει ότι, από κάθε άποψη, η απόδοση της πέδησης μπορεί να διατηρείται σε όλες τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας του οχήματος, περιλαμβανομένων καταβάσεων μακρών κατήφορων, και λαμβάνοντας υπόψη το βάρος, την κατανομή βάρους και τη δυνατότητα ανάπτυξης ταχύτητας του οχήματος.

9. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) οι όροι «διάταξη ανιεμπλοκής κατά την πέδηση», «διάταξη πέδησης», «όργανο χειρισμού» «μετάδοση», «κυρίως συστήματος πέδησης πορείας», «δευτερεύουσα πέδηση» και «πέδηση στάθμευσης», έχουν την έννοια που αποδίδει σε αυτούς η παράγραφος 1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε μέχρι την Οδηγία 98/12/ΕΟΚ:

(β) «αποτελεσματικότητα πέδησης» σημαίνει τη μέγιστη ολική δύναμη πέδησης εκφρασμένη ως επί τοις εκατόν ποσοστό του μέγιστου μικτού βάρους του οχήματος:

(γ) «διαμήκης κατανομή δύναμης» σημαίνει το λόγο των δυνάμεων πέδησης που μεταφέρεται από τα επίσωτρα προς την επιφάνεια του δρόμου μέσω των μπροστινών και των πισινών τροχών, αντίστοιχα, με το όχημα σε κατάσταση λειτουργίας και την πέδηση να ενεργοποιείται σε επίπεδη επιφάνεια:

(δ) «μέγιστη ολική δύναμη πέδησης» σημαίνει την ολική δύναμη πέδησης όταν η πέδηση ενεργοποιείται στο μέγιστο δυνατό:

(ε) «Οδηγία 71/320/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26^{ης} Ιουλίου 1971 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 202 της 06.09.1971, σ. 37)

(στ) «Οδηγία 85/647/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 85/647/ΕΟΚ της Επιτροπής της 23ης Δεκεμβρίου 1985 με την οποία προσαρμόζεται στην τεχνική πρόοδο η οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις διατάξεις πέδησης ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και ρυμουλκούμενων οχημάτων τους (ΕΕ L 380 της 31.12.1985, σ. 1)

(ζ) «Οδηγία 88/194/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 88/194/ΕΟΚ της Επιτροπής της 24ης Μαρτίου 1988 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 092 της 09.04.1988, σ. 47)

(η) «Οδηγία 91/422/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 91/422/ΕΟΚ της Επιτροπής της 15ης Ιουλίου 1991 περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις διατάξεις πέδησης ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 233 της 22.08.1991, σ. 21)

(θ) «Οδηγία 98/12/ΕΚ» σημαίνει την Οδηγία 98/12/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιανουαρίου 1998 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 081 της 18.03.1998, σ. 1)

(ι) «ολική δύναμη πέδησης» σημαίνει το σύνολο της δύναμης πέδησης που μεταφέρεται από τα επίσωτρα προς την επιφάνεια του δρόμου όταν ενεργοποιείται η πέδηση

(ια) «όχημα σε κατάσταση λειτουργίας» σημαίνει όχημα –

(ι) με όλα τα υγρά, όπως λάδια, νερά και ψυκτικό μηχανής τα οποία χρειάζονται για να είναι δυνατόν να οδηγείται το όχημα, με τη δεξαμενή καυσίμου γεμάτη, με ανταλλακτικό τροχό και τα βασικά εργαλεία του οχήματος, και

(ii) που μεταφέρει ένα οδηγό που ζυγίζει 68 κιλά

(ιβ) «πλευρική κατανομή δύναμης» σε σχέση με ένα άξονα σημαίνει το λόγο (εκφρασμένο ως επί τοις εκατό ποσοστό) της μικρότερης προς τη μεγαλύτερη δύναμη πέδησης που μεταφέρεται από τα επίσωτρα προς την επιφάνεια του δρόμου για δύο τροχούς, στις απέναντι πλευρές του οχήματος στον ίδιο άξονα

(ιγ) «σερβομηχανισμός» σημαίνει το μηχανισμό παροχής ενέργειας ο οποίος συμπληρώνει τη μυϊκή δύναμη που ασκείται από τον οδηγό στο όργανο χειρισμού της πέδησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΧ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

1. Εξαιρουμένων των επιφανειών των παραθύρων, καμία άλλη επιφάνεια στο εσωτερικό οχήματος που είναι δυνατό να έρθει σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 165 χιλιοστομέτρων και που βρίσκεται εντός της καθορισμένης περιοχής κινδύνου δεν πρέπει να περιέχει κατασκευαστικά στοιχεία, όπως όργανα ελέγχου και μηχανισμούς ή εκ σχεδιασμού χαρακτηριστικά που να έχουν επικίνδυνη τραχύτητα ή αιχμηρό άκρο:

Νοείται ότι η παρούσα παράγραφος δεν ισχύει για:

(α) τα άκρα εσωτερικών εξαρτημάτων που είναι τοποθετημένα το ένα δίπλα στο άλλο αν τα άκρα αυτά είναι αμβλυμμένα, χωρίς αιχμές και αν η απόσταση που τα χωρίζει είναι μικρότερη των 20 χιλιοστομέτρων,

(β) τις γρίλιες των συστημάτων θέρμανσης, κλιματισμού και αερισμού και τα όργανα χειρισμού που είναι εφαρμοσμένα στα εν λόγω συστήματα αν αυτά είναι αμβλυμμένα χωρίς αιχμηρά άκρα,

(γ) στα πεντάλ που ενεργοποιούνται με το πάτημα ποδιού,

(δ) σε ότι αφορά επιφάνεια πίνακα οργάνων χειρισμού αν το όχημα είναι εφοδιασμένο με αερόσακο για την προστασία του οδηγού και των επιβατών των μπροστινών θέσεων και αν ο αερόσακος είναι τοποθετημένος εκ κατασκευής.

2. Διακόπτες και άλλα όργανα ελέγχου που βρίσκονται τοποθετημένα σε πίνακα οργάνων τα οποία προεξέχουν πέραν των 9,5 χιλιοστομέτρων από την επιφάνεια του πίνακα οργάνων και είναι δυνατό να έρθουν σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 165 χιλιοστομέτρων πρέπει, αν βρίσκονται εντός της καθορισμένης ζώνης κινδύνου, να είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα και τοποθετημένα ώστε είτε να μπορούν να επανεισέρχονται στην επιφάνεια του πίνακα οργάνου ή να αποσπώνται από την επιφάνεια αυτή όταν εφαρμοστεί σε αυτά οριζόντια δύναμη αντίστοιχη 40 κιλών:

Νοείται ότι η παρούσα παράγραφος δεν ισχύει για επιφάνεια πίνακα οργάνων χειρισμού αν το όχημα είναι εφοδιασμένο με αερόσακο για την προστασία του οδηγού και των επιβατών των μπροστινών θέσεων και αν ο αερόσακος είναι τοποθετημένος εκ κατασκευής.

3. Το κατώτατο άκρο πίνακα οργάνων χειρισμού που βρίσκεται εντός της καθορισμένης ζώνης κινδύνου πρέπει να είναι στρογγυλεμένο, με ακτίνα καμπυλότητας όχι μικρότερη των 19 χιλιοστομέτρων ή, αν καλύπτεται με μαλακό υλικό, με ακτίνα καμπυλότητας όχι μικρότερη των 5 χιλιοστομέτρων.

4. Το πίσω και άνω μέρος του πλαισίου καθίσματος, πίσω από το οποίο υπάρχει θέση καθήμενου επιβάτη, όταν τα μέρη αυτά βρίσκονται εντός της περιοχής πρόσκρουσης κεφαλής, θα είναι καλυμμένα με μαλακό υλικό και θα έχει ακτίνα καμπυλότητας όχι μικρότερη των 5 χιλιοστομέτρων.

5. Το όργανο χειρισμού του χειρόφρενου όταν βρίσκεται στη θέση πλήρους απεμπλοκής και ο μοχλός ταχυτήτων όταν βρίσκεται σε θέση εμπλοκής ταχύτητας με κατεύθυνση προς τα εμπρός, θα έχουν, αναφορικά με επιφάνειες που είναι δυνατό να έρθουν σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 165 χιλιοστομέτρων, ακτίνα καμπυλότητας όχι μικρότερη των 3,2 χιλιοστομέτρων:

Νοείται ότι η παρούσα παράγραφος δεν τυγχάνει εφαρμογής για –

(α) χειρόφρενο εμπεδωμένο στο πάτωμα του οχήματος αν, όταν αυτό βρίσκεται στη θέση πλήρους απεμπλοκής, κανένα μέρος του δε βρίσκεται εντός της καθορισμένης ζώνης κινδύνου,

(β) χειρόφρενο τοποθετημένο πάνω ή κάτω από πίνακα οργάνων χειρισμού που, όταν αυτό βρίσκεται στη θέση πλήρους απεμπλοκής, κανένα μέρος του δεν είναι δυνατό να έρθει σε επαφή με επιβαίνοντα στο όχημα σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης.

6. Ράφια, τραπεζίδια και άλλα παρόμοια αντικείμενα και κατασκευές που είναι τοποθετημένα κάτω από το επίπεδο που οριοθετείται με βάση του ψηλότερο μέρος του πίνακα οργάνων χειρισμού, πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα ώστε –

(α) τα στηρίγματα τους να μην έχουν προεξέχοντα άκρα, και

(β) όλα τα μέρη τους που έχουν όψη προς την καμπίνα επιβατών να έχουν επιφάνεια καλυμμένη με μαλακό υλικό, το ύψος της οποίας δε θα είναι μικρότερο των 25 χιλιοστομέτρων και τα άκρα της θα είναι καμπυλωμένα άκρα σε ακτίνα καμπυλότητας όχι μικρότερη των 3,2 χιλιοστομέτρων.

7. Το πλάτος προεξέχοντων στοιχείων κατασκευασμένων από σκληρό υλικό, που βρίσκονται σε μέρος της εσωτερικής επιφάνειας της οροφής της καμπίνας οχήματος πάνω ή μπροστά από τους επιβαίνοντες όταν το μέρος αυτό είναι δυνατό να έρθει σε επαφή με σφαίρα 165 χιλιοστομέτρων, δε θα είναι μικρότερο του μήκους της προεξοχής από την επιφάνεια, τα δε

άκρα των προεξοχών θα έχουν καμπυλότητας όχι μικρότερη των 5 χιλιοστομέτρων. Αψίδες και άκαμπτες νευρώσεις, με εξαίρεση τις ράγες πλαισίου υάλινων επιφανειών και θυρών, δε θα προεξέχουν προς τα κάτω περισσότερο από 19 χιλιοστόμετρα:

Νοείται ότι η παρούσα παράγραφος δεν ισχύει για τα πτυσσόμενα πλαίσια οχημάτων με πτυσσόμενη σκεπή. Σε ότι αφορά σε αποκαλυπτόμενη οροφή η παράγραφος ισχύει για κατασκευαστικά στοιχεία, όπως διατάξεις για άνοιγμα, κλείσιμο ή ρύθμιση της οροφής, όταν αυτή βρίσκεται στην καλυμμένη θέση.

7(A). Οποιοσδήποτε επιπλέον φορητός εξοπλισμός ή αντικείμενα μεταφέρονται εντός του εσωτερικού του οχήματος, θα πρέπει να είναι κατάλληλα φυλαγμένα ή στερεωμένα ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος να μετακινηθούν ή εκσφενδονιστούν σε περίπτωση απότομης στάσης του οχήματος ή άλλου μη συνηθισμένου συμβάντος.

8. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –

(α) «αερόσακος» σημαίνει σύστημα το οποίο, σε περίπτωση σύγκρουσης του οχήματος στην οποία εμπλέκεται το μπροστινό μέρος του οχήματος, αποκτά αυτόματα εύκαμπτη δομή που σκοπό έχει, με τη συμπίεση αερίου που περιέχει, να προστατεύσει τον οδηγό και τους μπροστινούς επιβάτες του οχήματος

(β) «αιχμηρό άκρο» σημαίνει άκρο σκληρού υλικού που έχει ακτίνα καμπυλότητας μικρότερη των 2,5 χιλιοστομέτρων, εκτός των περιπτώσεων προεξοχών μικρότερων των 3,2 χιλιοστομέτρων όπου η ακτίνα καμπυλότητας δε λαμβάνεται υπόψη, νοουμένου ότι το ύψος της προεξοχής δεν είναι μεγαλύτερο του μισού του πλάτους της και το άκρο έχει αμβλυνθεί

(γ) «καθορισμένη περιοχής κινδύνου» σημαίνει την περιοχή η οποία βρίσκεται –

(i) μπροστά από το εγκάρσιο επίπεδο της γραμμής του κορμού, όπως αυτή καθορίζεται στην παράγραφο 2.5 και στην Προσθήκη 1 του Παραρτήματος III της Οδηγίας 77/649/ΕΟΚ, όταν η θέση καθήμενου βρίσκεται στην απώτατη οπίσθια στάση,

(ii) υπεράνω του οριζόντιου επιπέδου που διαπερνά σημείο ευρισκόμενο 150 χιλιοστόμετρα πάνω από το χαμηλότερο σημείο του άνω μέρους του μαξιλαριού μπροστινού καθίσματος, και

(iii) εκτός των περιοχών που καθορίζονται στις παραγράφους 2.3.1, 2.3.2 και 2.3.3 του Παραρτήματος I της Οδηγίας 74/60/ΕΟΚ

- (δ) «μαλακό υλικό» σημαίνει υλικό με σκληρότητα λιγότερη των 50 shore A
- (ε) «Οδηγία 74/60/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1973 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτιση των οργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 2000/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2000 (ΕΕ L 038 της 11.02.1974, σ. 2)
- (στ) «Οδηγία 77/649/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 77/649/ΕΟΚ της 27ης Σεπτεμβρίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 90/630/ΕΟΚ της Επιτροπής της 30ής Οκτωβρίου 1990» (ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1)
- (ζ) «περιοχή πρόσκρουσης κεφαλής» σημαίνει την περιοχή που προσδιορίζεται με βάση το Παράρτημα II της Οδηγίας 74/60/ΕΟΚ
- (η) «σκληρό υλικό» σημαίνει υλικό με σκληρότητα όχι λιγότερη των 50 shore A.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

1. Οι προδιαγραφές σε σχέση με τις εξωτερικές προεξοχές οχήματος, είναι αυτές που καθορίζονται στις παραγράφους 5 και 6 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/483/ΕΟΚ.
2. Η μέθοδος προσδιορισμού διαστάσεων προεξοχών και μεσοδιαστημάτων για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος Παραρτήματος καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ Οδηγίας 74/483/ΕΟΚ.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος –
 - (α) ισχύουν οι ορισμοί που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 74/483/ΕΟΚ,
 - (β) «Οδηγία 74/483/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 74/483/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1974 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία 87/354/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 1987 (ΕΕ L 266 της 02.10.1974, σ. 4).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧΙ

ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΕΣ

1. Το όχημα θα διαθέτει ένα ή περισσότερους υαλοκαθαριστήρες, οι οποίοι όταν τεθούν σε λειτουργία θα εργάζονται αυτόματα και θα καθαρίζουν νερό από το αλεξήνεμο έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι ο οδηγός έχει ανά πάσα στιγμή επαρκή εικόνα του δρόμου και της τροχαίας κίνησης σε συνθήκες βροχερού καιρού καιρού.
2. Κάθε υαλοκαθαριστήρας θα λειτουργεί συνεχόμενα σε τουλάχιστον μια συχνότητα, η οποία δε θα είναι χαμηλότερη των 45 κύκλων ανά λεπτό.
3. Η λαστιχένια λεπίδα του υαλοκαθαριστήρα θα πρέπει να επιστρέφει αυτόματα στη θέση στάσης, η οποία θα βρίσκεται πάνω ή πέραν του απώτατου ορίου της επιφάνειας που σαρώνεται από τον υαλοκαθαριστήρα. Ο υαλοκαθαριστήρας θα είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένος ώστε να είναι δυνατό να μετατοπίζεται από το υάλινο μέρος του αλεξήνεμου για σκοπούς καθαρισμού του αλεξήνεμου.
4. Το όχημα θα διαθέτει σύστημα ξεπλύματος του αλεξήνεμου το οποίο –
 - (α) θα είναι ικανό να καθαρίζει, σε συνδυασμό με τους υαλοκαθαριστήρες, την επιφάνεια που σαρώνεται από τον υαλοκαθαριστήρα,
 - (β) όταν το ακροφύσιο εκτόξευσης ύδατος βρίσκεται σε λειτουργία, θα αντέχει στις πιέσεις που δημιουργούνται,
 - (γ) θα διαθέτει δεξαμενή αποθήκευσης νερού χωρητικότητας τουλάχιστον ενός λίτρου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXII

ΑΠΟΠΑΓΩΣΗ - ΑΠΟΘΑΜΠΩΣΗ

1. Το όχημα θα διαθέτει σύστημα για απομάκρυνση παγετού και πάγου από το αλεξήνεμο. Το σύστημα αυτό θα είναι αρκούντως αποτελεσματικό ώστε να διασφαλίζεται ότι ο οδηγός έχει ανά πάσα στιγμή επαρκή εικόνα του δρόμου και της τροχαίας κίνησης σε συνθήκες κρύου καιρού.
2. Το όχημα θα διαθέτει σύστημα για απομάκρυνση υγρασίας από το εσωτερικό του αλεξήνεμου. Το σύστημα αυτό θα είναι αρκούντως αποτελεσματικό ώστε να διασφαλίζεται ότι ο οδηγός έχει ανά πάσα στιγμή επαρκή εικόνα του δρόμου και της τροχαίας κίνησης σε συνθήκες βροχερού καιρού ή υγρασίας.