



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
204

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

530. Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα». 1
531. Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 76/114/ΕΟΚ της 18.12.1975 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στις βάσεις κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους αναποθέσεώς τους όταν αφορά στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμολκούμενά τους», όπως τροποποιήθηκε με την 78/507/ΕΟΚ της 19.5.1978 οδηγία του ίδιου Συμβουλίου. 2

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 530

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/

τ. Α'/17.3.83) σε συνδυασμό με εκείνες του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της συνθήκης Προσχώσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενεργείας» ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος», και β) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ. Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 3 του Π. Δ/τος 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/τ. Α'/30.8.82).

2. Την 721/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13. Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 149).

Άρθρο 2

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του διατάγματος αυτού νοούνται τα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται για μεταφορά προσώπων, διακρίνουν όχι περισσότερες των οκτώ (8) θέσεων επιβατών, εκτός από τη θέση του οδηγού, προορίζονται να κυκλοφορούν επί οδών, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και έχουν από κατασκευής, ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Το διάταγμα αυτό αφορά στις αγκυρώσεις (σημεία στερεώσεως) των ζωνών ασφαλείας των καθισμάτων των παραπάνω οχημάτων, τα οποία προορίζονται για τους ενήλικους επιβάτες, που κάθονται με μέτωπο προς τα εμπρός.

Άρθρο 3

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν.614/1977 (ΦΕΚΑ/167/1977) ή έγκρισης ΕΟΚ, ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, αν αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I, III και IV.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση ή απαγόρευση της πώλησης, της απογραφής και ταξινόμησης, σύμφωνα με το άρθρο 87 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή της χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 88 του ίδιου Κώδικα οχημάτων εφόσον

ρεθύνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων I, III και IV που αφορούν στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας αυτών.

Άρθρο 4

Η αρμοδία υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών η οποία χορηγεί την κατά το άρθρο 3 παρ.1 του παρόντος έγκριση οφείλει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να ενημερώνεται περί της τυχόν μεταβολής οποιαδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στην παρ. του παραρτήματος I του διατάγματος αυτού προκειμένου να κρίνει εάν η μεταβολή αυτή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια ελέγχου και δοκιμών επί του οχήματος που τροποποιήθηκε, προς έκδοση (σε καταμετακινή περίπτωση), νέου πιστοποιητικού και να μην εγκρίνει τη μεταβολή εφόσον από τους σχετικούς ελέγχους διαπιστωθεί ότι, για το τροποποιημένο όχημα δεν πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 5

Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΟΛΗΓΙΕΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσης οδηγίας νοείται:

- 1.1. 'Ός «τύπος οχήματος», όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, τα όχηματα τα όποια δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές, κυρίως στα ακόλουθα σημεία:

διαστάσεις, μορφές και ύλικά των στοιχείων της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή τυχόντος άλλου τμήματος του οχήματος στο όποιο είναι στερεωμένες οι αγκυρώσεις.
- 1.2. 'Ός «αγκυρώσεις», τα τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή οποιαδήποτε άλλα τμήματα του οχήματος στα όποια πρέπει να στερεώνονται οι ζώνες ασφαλείας.
- 1.3. 'Ός «ζώνη ασφαλείας» ή «ζώνη», ένα σύνολο ιμάντων με πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρυθμίσεως και εξαρτήματα στερεώσεως, το όποιο δύναται να αγκυρωθεί στο έσωτερικό ενός οχήματος και το όποιο έχει σχεδιασθεί κατά τρόπον ώστε να μειώνει τόν κίνδυνο τραυματισμού του ατόμου πού το χρησιμοποιεί σε περίπτωση συγκρούσεως ή απότομης επιβραδύνσεως του οχήματος, περιορίζοντας τις δυνατότητες κινήσεως του σώματος του ατόμου αυτού. Τό σύνολο αυτό ορίζεται κατά γενικών τρόπο ως «σύνολο». 'Ο όρος αυτός περιλαμβάνει επίσης κάθε μηχανισμό απορροφήσεως ενέργειας ή συσπειρώσεως της ζώνης.
- 1.4. 'Ός «όδηγός ιμάντος», ένας μηχανισμός πού τροποποιεί τη θέση του ιμάντος συναρτήσει της θέσεως του φέροντος τη ζώνη ασφαλείας.
- 1.5. 'Ός «πραγματική αγκύρωση», τό σημείο πού χρησιμοποιείται για τόν προσδιορισμό της γωνίας κάθε τμήματος της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τόν φέροντα όπως προβλέπεται στο σημείο 4.4, δηλαδή τό σημείο όπου θά έπρεπε να είναι δεμένος ένας ιμάντας για να δίνει την ίδια θέση με εκείνη ή όποια προβλέπεται όταν ή ζώνη είναι σε χρήση. Τό σημείο αυτό μπορεί να είναι ή όχι ή πραγματική αγκύρωση σύμφωνα με τό είδος της ζώνης και με τόν τρόπο πού είναι στερεωμένη σ' αυτό.
 - 1.5.1. Στην περίπτωση κατά την όποια μία ζώνη ασφαλείας περιλαμβάνει ένα άκαμπτο τμήμα πού είναι στερεωμένο στην κάτω αγκύρωση και τό όποιο είναι είτε σταθερό είτε ελεύθερο να περιστρέφεται, ή πραγματική αγκύρωση για όλες τις θέσεις ρυθμίσεως του καθίσματος είναι τό σημείο όπου ό ιμάντας στερεώνεται σ' αυτό τό στερεό τμήμα.
 - 1.5.2. 'Όταν ένας οδηγός ιμάντος χρησιμοποιείται επί της δομής του οχήματος ή του καθίσματος, τό ενδιάμεσο σημείο του οδηγού ιμάντος στο σημείο στο όποιο ό ιμάντας παύει να τόν ακολουθεί από την πλευρά του φέροντος τη ζώνη θά θεωρηθεί σαν πραγματική αγκύρωση. 'Η εϋθυγράμμιση της ζώνης μεταξύ της πραγματικής αγκυρώσεως και του φέροντος πρέπει να τηρηθεί.
 - 1.5.3. 'Αν ή ζώνη περνά κατευθείαν από τόν φέροντα σε ένα συσπειρωτήρα στερεωμένον στη δομή του οχήματος ή στη δομή του καθίσματος χωρίς την επέκταση ενός οδηγού ιμάντος, ή πραγματική αγκύρωση θά θεωρηθεί ως ή τομή του άξονος του κυλίνδρου έναποθηκέυσεως με τό διάμεσο επίπεδο του ιμάντος πάνω στον κύλινδρο.

- 1.6. 'Ως «κάθισμα», μία δομή ή όποια αποτελεί ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, περιλαμβανομένης της επενδύσεώς του, και ή όποια προσφέρει μία θέση καθήμενου για έναν ενήλικο. 'Ο όρος προσδιορίζει ένα ατομικό κάθισμα όσο και τό τμήμα ενός πάγκου τό όποιο αντιστοιχεί σε μία θέση καθήμενου.
- 1.7. 'Ως «πάγκος», μία πλήρης δομή μέ την επένδυσή της, ή όποια παρέχει τουλάχιστον δύο θέσεις καθήμενων για ενήλικες επιβάτες.
- 1.8. 'Ως «όμάδα καθισμάτων», είτε ένα κάθισμα του τύπου πάγκος είτε κεχωρισμένα καθίσματα αλλά τοποθετημένα τό ένα δίπλα στό άλλο (δηλαδή στερεωμένα μέ τρόπον ώστε οι εμπρόσθιες άγκυρώσεις ενός από τά καθίσματα νά είναι εύθυγραμμισμένες μέ τις εμπρόσθιες ή όπίσθιες άγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος, ή νά εύρίσκονται μεταξύ των άγκυρώσεων του δευτέρου) και τά όποια παρέχουν μία ή περισσότερες θέσεις καθήμενων για ενήλικες.
- 1.9. 'Ως «πτυσσόμενο κάθισμα», ένα βοηθητικό κάθισμα προορισμένο για περιστασιακή χρήση και τό όποιο εύρίσκεται κανονικά εν συμπτύξει.
- 1.10. 'Ως «τύπος καθίσματος», μία κατηγορία καθισμάτων τά όποια δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές σε ούσιώδη σημεία, όπως:
- 1.10.1. σχήμα και διαστάσεις της δομής του καθίσματος και των υλικών από τά όποια αποτελείται·
- 1.10.2. τύπος και διαστάσεις των συστημάτων ρυθμίσεως και όλων των συστημάτων ασφάλσεως·
- 1.10.3. τύπος και διαστάσεις των άγκυρώσεων της ζώνης επί του καθίσματος, της άγκυρώσεως του καθίσματος και των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.
- 1.11. 'Ως «άγκυρωση του καθίσματος», τό σύστημα στερεώσεως του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, περιλαμβανομένων των σημείων τά όποια εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.
- 1.12. 'Ως «σύστημα ρυθμίσεως», ό μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για μία καθήμενη θέση του επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του. Αύτός ό μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται ιδίως νά επιτρέπει:
- 1.12.1. μία μετατόπιση κατά τό μήκος·
- 1.12.2. μία μετατόπιση κατά τό ύψος·
- 1.12.3. μία γωνιακή μετατόπιση.
- 1.13. 'Ως «σύστημα μετατοπίσεως», ένας μηχανισμός που επιτρέπει μία γωνιακή ή κατά μήκος μετατόπιση, χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση, του καθίσματος ή ενός των τμημάτων του, για νά διευκολύνει την πρόσβαση των επιβατών,
- 1.14. 'Ως «σύστημα ασφάλσεως», ένας μηχανισμός ό όποιος εξασφαλίζει, σε κάθε θέση χρήσεως, τη συγκράτηση του καθίσματος και των τμημάτων του και που περιλαμβάνει μηχανισμούς για την ασφάλιση του έρεισινώτου σε σχέση μέ τό κάθισμα και του καθίσματος σε σχέση μέ τό όχημα.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

- 2.1. 'Η αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος όσον άφορά τις άγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας ύποβάλλεται από τόν κατασκευαστή ή τόν εντολοδόχο του.
- 2.2. Συνοδεύεται από τά ακόλουθα στοιχεία εις τριπλούν και από τις ακόλουθες ένδείξεις:
- 2.2.1. σχέδια του συνόλου της δομής του οχήματος σε κατάλληλη κλίμακα, τά όποια νά ύποδεικνύουν τη θέση των άγκυρώσεων και λεπτομερή σχέδια των άγκυρώσεων και της δομής επί της όποιας είναι συνδεδεμένα·
- 2.2.2. ένδειξη της φύσεως των υλικών τά όποια μπορούν νά επιδράσουν στην άντοχή των άγκυρώσεων·
- 2.2.3. τεχνική περιγραφή των άγκυρώσεων·
- 2.2.4. για τις άγκυρώσεις που είναι στερεωμένες στη δομή του καθίσματος, λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον άφορά την κατασκευή των καθισμάτων, των άγκυρώσεών τους και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσεώς τους·
- 2.2.5. σχέδια των καθισμάτων, της άγκυρώσεώς τους επί του οχήματος και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσεώς τους, σε κατάλληλη κλίμακα και έπαρκώς λεπτομερή.

- 2.3. 'Ο κατασκευαστής πρέπει να υποβάλει στην επιφορτισμένη με τις δοκιμές εγκρίσεως τεχνική υπηρεσία είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος είτε τα τμήματα του οχήματος τα όποια θεωρούνται ουσιώδη για τις δοκιμές των στηριγμάτων από την τεχνική υπηρεσία.
3. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ
- 3.1. Στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ επισυνάπτεται ένα δελτίο σύμφωνο με το υπόδειγμα το οποίο εμφανίζεται στο παράρτημα II.
4. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ
- 4.1. Χαρακτηρισμοί (βλέπε παράρτημα III)
- 4.1.1. Το σημείο H είναι ένα σημείο αναφοράς το οποίο προσδιορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία υποδεικνύεται στο παράρτημα IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 4.1.2. 'Η γραμμή αναφοράς είναι μία ευθεία η οποία διέρχεται από το σημείο άρθρώσεως της κνήμης στη λεκάνη και από το σημείο άρθρώσεως του λαιμού στο θώρακα του ανδρικού το οποίο αναπαριστάται στην εικόνα 2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ και το οποίο αντιπροσωπεύει έναν άρρενα ενήλικο αντιπροσωπευτικόν του 51 % του πληθυσμού.
- 4.1.3. Τα σημεία L₁ και L₂ είναι οι κατώτερες πραγματικές άγκυρώσεις.
- 4.1.4. Το σημείο C είναι ένα σημείο το οποίο εδρiscεται 450 μμ πάνω από το σημείο H και στην κατακόρυφόν του.
- 4.1.5. Οι γωνίες α₁ και α₂ είναι αντίστοιχως οι γωνίες οι οποίες σχηματίζονται από ένα οριζόντιο επίπεδο και τα επίπεδα τα κάθετα στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και οι οποίες διέρχονται από το σημείο H και τα σημεία L₁ και L₂.
- 4.1.6. S είναι η απόσταση σε χιλιοστόμετρα η οποία χωρίζει την άνω πραγματική άγκυρωση από ένα επίπεδο αναφοράς P παράλληλο στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και το οποίο ορίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:
- 4.1.6.1. αν η θέση καθήμενου καθορίζεται σαφώς από το σχήμα του καθίσματος, το επίπεδο P θά είναι το διάμεσο επίπεδο του καθίσματος αυτού·
- 4.1.6.2. αν δεν υπάρχει σαφής καθορισμός της θέσεως καθήμενου:
- 4.1.6.2.1. το σχετικό με τον οδηγό επίπεδο P θά είναι αυτό το οποίο είναι παράλληλο στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και το οποίο διέρχεται κατακορύφως από το κέντρο του πηδαλίου, ενώ αυτό εδρiscεται στη μεσαία θέση του, αν είναι ρυθμιζόμενο·
- 4.1.6.2.2. το επίπεδο P το σχετικό με τον εμπρόσθιο επιβάτη καθήμενον προς την εξωτερική πλευρά θά είναι συμμετρικό προς εκείνο το σχετικό με τον οδηγό·
- 4.1.6.2.3. το επίπεδο P το σχετικό με έναν οπίσθιο επιβάτη καθήμενον προς την εξωτερική πλευρά θά είναι εκείνο το οποίο καθορίζεται από τον κατασκευαστή υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ακόλουθα όρια για την απόσταση A μεταξύ του διαμήκους στο μέσο του οχήματος επιπέδου και του επιπέδου P:
- A ≥ 200 μμ αν ο πάγκος προβλέπεται από τον κατασκευαστή για 2 επιβάτες μόνο,
- A ≥ 300 μμ αν ο πάγκος προβλέπεται για 2 ή 3 επιβάτες.
- 4.2. Γενικές εξειδικεύσεις
- 4.2.1. Οι άγκυρώσεις πρέπει να έχουν σχεδιασθεί, κατασκευαστεί και τοποθετηθεί κατά τρόπον ώστε:
- 4.2.1.1. να επιτρέπουν την εγκατάσταση της κατάλληλης ζώνης ασφαλείας. Οι άγκυρώσεις των εμπρόσθιων πλευρικών θέσεων πρέπει να επιτρέπουν την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας οι οποίες περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα και άξονα μεταδόσεως επί του ορθοστάτη, λαμβανομένων υπόψη ιδίως των χαρακτηριστικών αντοχής των άγκυρώσεων, εκτός αν ο κατασκευαστής παρέχει το όχημα με άλλους τύπους ζωνών οι οποίες περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες. 'Αν οι άγκυρώσεις δεν ταιριάζουν παρά σε ήμισυ των τύπων ζωνών, το είδος τους πρέπει να υποδεικνύεται στο δελτίο που αναφέρεται στο σημείο 3.1·

- 4.2.1.2. να μειώνουν στο ελάχιστο τόν κίνδυνο ολισθήσεως της ζώνης όταν φέρεται ορθώς·
- 4.2.1.3. να μειώνουν στο ελάχιστο τόν κίνδυνο φθοράς του λιάντος από την επαφή του με τα άκαμπτα αιχμηρά τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος.
- 4.2.2. Όταν πρόκειται για άγκυρώσεις που λαμβάνουν διαφορετικές θέσεις για να επιτρέψουν στα άτομα να εισέλθουν στο όχημα και να συγκρατήσουν τούς επιβάτες σε περίπτωση προσκρούσεως, οι εξειδικεύσεις της παρούσας οδηγίας πρέπει να εφαρμόζονται στις άγκυρώσεις στη θέση πραγματικής συγκρατήσεως.
- 4.3. **Ελάχιστος αριθμός προβλεπόμενων άγκυρώσεων**
- 4.3.1. Για τις εμπρόσθιες θέσεις πρέπει να προβλέπονται δύο κάτω και μία άνω άγκυρώσεις.
- 4.3.1.1. Για τις εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις, δύο κάτω άγκυρώσεις θεωρούνται επαρκείς όταν το άλεξινημο βρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς ή οποία ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ. Όσον αφορά τις άγκυρώσεις, το άλεξινημο θεωρείται ότι αποτελεί τμήμα της ζώνης αναφοράς όταν δύναται να έλθει σε στατική επαφή με το μηχανισμό δοκιμής συμφώνως με τη μέθοδο ή οποία περιγράφεται στο παράρτημα αυτό.
- 4.3.1.2. Κατά παρέκκλιση των σημείων 4.3.1 και 4.3.1.1. και έως την 1η Ιανουαρίου 1979, κάθε κεντρική θέση δύναται να μην εφοδιάζεται παρά μόνο με δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 4.3.2. Για τις οπίσθιες πλευρικές θέσεις, πρέπει να προβλέπονται δύο κάτω άγκυρώσεις και μία άνω άγκυρωση, αλλά όταν δεν είναι δυνατόν να προσαρμοσθεί καμία άνω άγκυρωση, παραδείγματος χάριν σε όρισμένα οχήματα με πτυσσόμενη ή αποκαλυπτόμενη σκεπή, δύο κάτω άγκυρώσεις είναι δεκτές.
- 4.3.3. Για όλες τις άλλες θέσεις, εκτός των πτυσσόμενων καθισμάτων, πρέπει να υπάρχουν δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 4.3.4. Για τα πτυσσόμενα καθίσματα δεν προδιαγράφονται άγκυρώσεις. Πάντως αν το όχημα έχει άγκυρώσεις για τέτοια καθίσματα, οι εν λόγω άγκυρώσεις πρέπει να πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.
- 4.4. **Θέση των άγκυρώσεων ζώνης**
- 4.4.1. Η θέση της άγκυρώσεως ή οποία προβλέπεται στο σημείο 4.3 πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 4.4.2. **Γενικότητες**
- 4.4.2.1. Οι άγκυρώσεις μιας και της αυτής ζώνης δύνανται να διευθετηθούν όλες μέσα στη δομή του οχήματος ή του καθίσματος, ή σε οποιοδήποτε άλλο τμήμα του οχήματος, ή να κατανεμηθούν μεταξύ των θέσεων αυτών.
- 4.4.2.2. Η αυτή άγκυρωση δύναται να δεχθεί τα άκρα δύο προκείμενων ζωνών, με τόν όρο να πληρούνται οι σχετικές προδιαγραφές δοκιμών.
- 4.4.2.3. Για τους πάγκους οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με άγκυρώσεις για τουλάχιστον δύο θέσεις καθήμενων, οι κάτω άγκυρώσεις πρέπει όλες είτε να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του καθίσματος είτε να είναι διευθετημένες εντός της δομής του καθίσματος. Η ίδια προδιαγραφή έχει εφαρμογή στις άνω άγκυρώσεις.
- 4.4.3. **Θέση των κάτω πραγματικών άγκυρώσεων**
- 4.4.3.1. Οι γωνίες α1 και α2 πρέπει να εύρισκονται μεταξύ 30 και 80 μοιρών σε όλες τις κανονικές θέσεις οδήγησης του καθίσματος. Στην περίπτωση κατά την οποία, όσον αφορά τα εμπρόσθια καθίσματα, δεν υπάρχει ρύθμιση του καθίσματος, ή στην περίπτωση κατά την οποία οι άγκυρώσεις είναι τροποποιημένες πάνω στο ίδιο το κάθισμα, οι γωνίες α1 και α2 πρέπει να είναι 60 ± 10 μοίρες.
- 4.4.3.2. Στην περίπτωση των οπίσθιων καθισμάτων, οι γωνίες α1 και α2 δύνανται να είναι μικρότερες από το ελάχιστο, που εξειδικεύεται στο σημείο 4.4.3.1, με τόν όρο να μην είναι μικρότερες των 20 μοιρών.
- 4.4.3.3. Η απόσταση μεταξύ των δύο κατακόρυφων επιπέδων, παραλλήλων προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο, τα οποία διέρχονται από καθεμία από τις κάτω πραγματικές άγκυρώσεις L1 και L2 της αυτής ζώνης, δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 350 μμ.
- Τα σημεία L1 και L2 πρέπει να εύρισκονται εκατέρωθεν του διαμήκους στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και σε απόσταση τουλάχιστον 120 μμ από το τελευταίο.

4.4.4. Θέση των άνω πραγματικών άγκυρώσεων

4.4.4.1. Όταν χρησιμοποιείται ένας οδηγός ιμάντος ή ένας ανάλογος μηχανισμός που επηρεάζει τη θέση της άνω πραγματικής άγκυρώσεως, αυτή θα προσδιορισθεί συμβατικά θεωρουμένης της θέσεως της άγκυρώσεως, όταν η κεντρική διαμήκης γραμμή του ιμάντος διέρχεται από το σημείο J το οποίο ορίζεται εκ του σημείου H, με τα τρία ακόλουθα διαδοχικά εὐθύγραμμα τμήματα:

HZ: τμήμα της γραμμής αναφοράς μετρούμενο εκ του σημείου H προς τα άνω και μήκους 530 μμ.

ZX: τμήμα κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο μετρούμενο εκ του σημείου Z προς την πλευρά της άγκυρώσεως και μήκους 120 μμ.

XJ: τμήμα κάθετο προς το επίπεδο το οποίο ορίζεται από τα τμήματα HZ και ZX μετρούμενο εκ του σημείου X προς τα εμπρός και μήκους 60 μμ.

4.4.4.2. Αν εὑρίσκεται οπισθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου εκ της γραμμής αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εὑρίσκεται κάτωθεν του επιπέδου FN το οποίο είναι κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και το οποίο σχηματίζει γωνία 65 μοιρών με τη γραμμή αναφοράς. Για τα όπισθια καθίσματα, η γωνία αυτή δύναται να περιορισθεί σε 60 μοίρες. Το επίπεδο FN τοποθετείται με τρόπον ώστε να τέμνει τη γραμμή αναφοράς σε ένα σημείο D τέτοιον ώστε $DH = 315 \mu\text{m} + 1,6 S$.

Αν εὑρίσκεται επί ή εμπροσθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου από τη γραμμή αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εὑρίσκεται κάτω από το επίπεδο F_1N_1 το οποίο είναι κάθετο στο διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και το οποίο σχηματίζει γωνία 65 μοιρών με τη γραμμή αναφοράς. Για τα όπισθια καθίσματα, η γωνία αυτή δύναται να περιορισθεί σε 60 μοίρες. Το επίπεδο F_1N_1 τοποθετείται με τρόπον ώστε να τέμνει τη γραμμή αναφοράς σε ένα σημείο D' τέτοιον ώστε $D'H = 315 \mu\text{m} + 1,8 S$.

4.4.4.3. Αν εὑρίσκεται οπισθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου από τη γραμμή αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εὑρίσκεται οπισθεν του επιπέδου FK το οποίο είναι κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και το οποίο τέμνει τη γραμμή αναφοράς υπό γωνία 120 μοιρών σε ένα σημείο B τέτοιον ώστε $BH = 260 \mu\text{m} + 1,2 S$.

Αν εὑρίσκεται επί ή εμπροσθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου από τη γραμμή αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εὑρίσκεται οπισθεν του επιπέδου F_1K_1 το οποίο είναι κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και τέμνοντος τη γραμμή αναφοράς υπό γωνία 120 μοιρών σε ένα σημείο B' τέτοιον ώστε $B'H = 260 \mu\text{m} + S$.

4.4.4.4. Η τιμή του S δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 140 μμ.

4.4.4.5. Η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να είναι τοποθετημένη οπισθεν ενός κατακόρυφου επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και διερχομένου από το σημείο H όπως υποδεικνύεται στο παράρτημα III.

4.4.4.6. Η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εὑρίσκεται άνωθεν του οριζοντίου επιπέδου το οποίο διέρχεται από το σημείο C.

4.4.4.7. Κατά παρέκκλιση της προδιαγραφής του σημείου 4.4.4.6 και μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1979, η άνω πραγματική άγκυρώση δύναται να διευθετείται εντός της ζώνης που περιέχεται μεταξύ του οριζοντίου επιπέδου CY και του επιπέδου CM καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο, και το οποίο σχηματίζει γωνία 20 μοιρών με το επίπεδο CY, αν το είδος του οχήματος δεν επιτρέπει την τοποθέτηση της άγκυρώσεως αυτής άνωθεν του επιπέδου CY. Το ύψος του έρεισινώτου του καθίσματος δεν πρέπει να είναι κατώτερο του ύψους του οριζοντίου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο C, και πρέπει να προβλέπεται ένας μηχανισμός συγκρατήσεως ο οποίος να εμποδίζει τόν ιμάντα να ολισθαίνει από τόν ώμο.

Όταν η δοκιμή πραγματοποιείται συμφώνως προς τις προδιαγραφές του σημείου 5, το σημείο στηρίξεως του ιμάντος επί του έρεισινώτου πρέπει να παραμένει άνωθεν του επιπέδου CM.

4.5. Διαστάσεις των ελικοτομημένων όπων της άγκυρώσεως

4.5.1. Η άγκυρώση πρέπει να παρουσιάζει ελικοτομημένη όπή των 11,11 μμ (7/16) 20 UNF 2B.

5. ΔΟΚΙΜΕΣ

5.1. Γενικότητες

5.1.1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του σημείου 5.2 και σύμφωνα με την αίτηση του κατασκευαστή:

5.1.1.1. Οι δοκιμές δύνανται να αφορούν είτε τη δομή του οχήματος είτε ένα τελείως έτοιμο όχημα.

- 5.1.1.2. Τά παράθυρα και οι θύρες μπορεί να είναι τοποθετημένα ή όχι, και να είναι κλειστά ή άνοιχτά.
- 5.1.1.3. Κάθε στοιχείο που προβλέπεται στον τύπο του οχήματος, ικανό να συντελέσει στη άκαμψία της δομής του οχήματος, μπορεί να είναι τοποθετημένο.
- 5.1.2. Τά καθίσματα πρέπει να είναι εγκατεστημένα και τοποθετημένα στη θέση οδήγησης ή χρήσεως την οποία επιλέγει ή επιφορτισμένη με τις δοκιμές τεχνική υπηρεσία ως την πλέον μειονεκτική από άποψης αντίστασης. Η θέση των καθισμάτων πρέπει να αναφέρεται στο πρακτικό. Η γωνία του έρσεινώντου σε σχέση με το οριζόντιο τμήμα του καθίσματος, αν ρυθμίζεται, πρέπει να προσδιορισθεί όπως εξειδικεύεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 5.2. **Σταθεροποίηση του οχήματος**
- 5.2.1. Η μέθοδος ή όποια χρησιμοποιείται για τη σταθεροποίηση του οχήματος κατά τη δοκιμή δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση των άγκυρώσεων ή των περιοχών άγκυρώσεως, ή την ελάττωση της κανονικής παραμορφώσεως της δομής.
- 5.2.2. Ένας μηχανισμός σταθεροποίησης θεωρείται ικανοποιητικός όταν δεν ασκεί καμία δράση σε μία περιοχή που εκτείνεται σε όλο το πλάτος της δομής, και το όχημα ή η δομή μετ'οκράεται ή σταθεροποιείται εμπροσθεν σε απόσταση τουλάχιστον 500 μμ από την άγκυρωση ή όποια δοκιμάζεται και συγκρατείται ή σταθεροποιείται οπισθεν σε απόσταση τουλάχιστον 300 μμ από την άγκυρωση αυτή.
- 5.2.3. Συνιστάται να τοποθετηθεί η δομή σε υποστηρίγματα διαταγμένα περίπου κάτω από τους άξονες των τροχών ή, αν αυτό δεν είναι δυνατόν, κάτω από τα σημεία στερεώσεως της ανάρτησεως.
- 5.3. **Γενικές μέθοδοι δοκιμών**
- 5.3.1. Όλες οι άγκυρώσεις της ίδιας ομάδας καθισμάτων πρέπει να δοκιμάζονται συγχρόνως.
- 5.3.2. Η δύναμη έλξεως πρέπει να εφαρμόζεται προς τα εμπρός υπό γωνία 10 + 5 μοιρών άνω της οριζοντίου επί ενός επιπέδου παραλλήλου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο.
- 5.3.3. Η θέση υπό φορτίο πρέπει να διενεργείται σε όσο το δυνατόν μικρότερο χρονικό διάστημα. Οι άγκυρώσεις πρέπει να άντεχουν το εξειδικευόμενο φορτίο τουλάχιστον επί 0,2 δευτερόλεπτα.
- 5.3.4. Οι μηχανισμοί έλξεως οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν στις δοκιμές οι οποίες περιγράφονται στο σημείο 5.4 απεικονίζονται στο παράρτημα IV.
- 5.3.5. Οι άγκυρώσεις των θέσεων που έχουν άνω άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμές υπό τις ακόλουθες συνθήκες:
- 5.3.5.1. Έμπροσθιες πλευρικές θέσεις:
- Οι άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.1, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων και που περιλαμβάνει ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως ή έναν οδηγό ιμάντος στην άνω άγκυρωση.
- 5.3.5.1.1. Αν ο συσπειρωτήρας δεν είναι στερεωμένος στην προδιαγραφόμενη κάτω εξωτερική άγκυρωση ή αν είναι στερεωμένος στην άνω άγκυρωση, οι κάτω άγκυρώσεις πρέπει επίσης να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3.
- 5.3.5.1.2. Στην περίπτωση που προβλέπει το σημείο 5.3.5.1.1, οι προδιαγραφόμενες στά σημεία 5.4.1 και 5.4.3 δοκιμές δύναται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.
- 5.3.5.2. Όπισθιες πλευρικές θέσεις και όλες οι κεντρικές θέσεις:
- Οι άγκυρώσεις υποβάλλονται στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.2, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων χωρίς συσπειρωτήρα, και στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3 κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται στις δύο κάτω άγκυρώσεις διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης. Οι δύο δοκιμές δύναται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.
- 5.3.5.3. Κατά παρέκκλιση των προδιαγραφών των σημείων 5.3.5.1 και 5.3.5.2, όταν ένας κατασκευαστής παραδίδει το όχημά του με εγκατεστημένες ζώνες ασφαλείας οι οποίες περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες, οι αντίστοιχες άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμή κατά τη διάρκεια της οποίας οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία των ζωνών ασφαλείας για τις οποίες πρέπει να εγκριθούν οι άγκυρώσεις.

- 5.3.6. Όταν οι όπισθιες πλευρικές θέσεις και οι κεντρικές θέσεις δέν διαθέτουν άνω άγκυρώσεις, οι κάτω άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή ή οποία προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης.
- 5.3.7. Αν τό όχημα έχει σχεδιασθεί για να δέχεται άλλους μηχανισμούς οι όποιοι έμποδίζουν τούς ιμάντες να συνδεθούν κατευθείαν στις άγκυρώσεις χωρίς παρέμβαση κυλίνδρων κλπ., ή οι όποιοι απαιτούν άγκυρώσεις επιπλέον αυτών οι όποιες αναφέρονται στο σημείο 4.3, ή ζώνη ασφαλείας ή ένα σύστημα καλωδίων, κυλίνδρων κλπ., αντιπροσωπευτικό των εξαρτημάτων της ζώνης ασφαλείας, θά συνδεθεί με έναν τέτοιο μηχανισμό στις άγκυρώσεις έντός του οχήματος, και αυτές θά υποβληθούν στις δοκιμές συμφώνως προς τό σημείο 5.4, αναλόγως με την περίπτωση.
- 5.3.8. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μέθοδος δοκιμής άλλη από αυτές που προδιαγράφονται στο σημείο 5.3, αλλά στην περίπτωση αυτή πρέπει να αποδειχθεί ή ισοδυναμία της.
- 5.4. **Ειδικές μέθοδοι δοκιμών**
- 5.4.1. Δοκιμή στο είδος ζωνών ασφαλείας τριών σημείων τά όποια περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως επί του όρθοστάτου στερεωμένον στη άνω άγκύρωση
- 5.4.1.1. Μία τρυχαλία ή άξονας μεταδόσεως καλωδίου ή ιμάντος ειδικά προσαρμοσμένως για να μεταδίδει τις δυνάμεις οι όποιες προέρχονται από τόν μηχανισμό έλξεως, ή ο άξονας μεταδόσεως που παρέχει ο κατασκευαστής, τοποθετείται στην άνω άγκύρωση.
- 5.4.1.2. Ένα φορτίο δοκιμής των $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 2) συνδεδεμένον στις άγκυρώσεις της αυτής ζώνης, διά μέσου ενός μηχανισμού που αναπαράγει τη γεωμετρία του ιμάντα που εύρίσκεται στο άνω μέρος του κορμού.
- 5.4.1.3. Συγχρόνως μία δύναμη έλξεως των $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 1) συνδεδεμένον στις δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 5.4.2. Δοκιμή στο είδος ζωνών ασφαλείας τριών σημείων χωρίς ή με συσπειρωτήρα στην άνω άγκύρωση
- 5.4.2.1. Ένα φορτίο δοκιμής $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 2) συνδεδεμένον με την άνω άγκύρωση και με την κάτω άγκύρωση της ίδιας ζώνης την εύρισκόμενη στην αντίθετη πλευρά, διά της χρησιμοποιήσεως, άν τόν προμηθεύει ο κατασκευαστής, ενός συσπειρωτήρος στερεωμένου στην άνω άγκύρωση.
- 5.4.2.2. Συγχρόνως μία δύναμη $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 1) συνδεδεμένον στις δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 5.4.3. Δοκιμή στο είδος των κάτω του υπογαστρίου ζωνών ασφαλείας
Εφαρμόζεται ένα φορτίο δοκιμής $2\ 225\ daN \pm 20\ daN$ σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 1) συνδεδεμένον στις δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 5.4.4. Δοκιμή για άγκυρώσεις διευθετημένες έξ ολοκλήρου μέσα στη δομή του καθίσματος ή κατανεμημένες μεταξύ της δομής του οχήματος και αυτής του καθίσματος.
- 5.4.4.1. Έκτελούνται, αναλόγως της περιπτώσεως, οι δοκιμές οι όποιες προσδιορίζονται στα σημεία 5.4.1, 5.4.2 και 5.4.3 προσθέτοντας, για κάθε κάθισμα και κάθε ομάδα καθισμάτων τη συμπληρωματική δύναμη που υποδεικνύεται πιο κάτω.
- 5.4.4.2. Έπιπλέον των δυνάμεων που υποδεικνύονται στα σημεία 5.4.1, 5.4.2 και 5.4.3, εφαρμόζεται επί της δομής του καθίσματος μία διαμήκης και όριζόντια δύναμη διερχόμενη από τό κέντρο βάρους του καθίσματος και ίση με 20 φορές τό βάρος του πλήρους καθίσματος.
- 5.5. **Αποτελέσματα των δοκιμών**
- 5.5.1. Όλες οι άγκυρώσεις πρέπει να δύνανται να άντέξουν στη δοκιμή ή οποία προβλέπεται στα σημεία 5.3 και 5.4. Μία μόνη παραμόρφωση δύναται να γίνη δεκτή, περιλαμβανόμενης και της μερικής θραύσεως μιας άγκυρώσεως ή της περιοχής που την περιβάλλει, υπό τόν όρο ότι ή προδιαγραφόμενη δύναμη συγκρατείται κατά την προβλεπόμενη χρονική διάρκεια. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής οι ελάχιστες άπωστάσεις για τις κάτω πραγματικές άγκυρώσεις για τις όποιες επιλαμβάνεται τό σημείο 4.4.3.3 και οι απαιτήσεις οι όποιες αναφέρονται στα σημεία 4.4.4.6 και 4.4.4.7 για τις άνω πραγματικές άγκυρώσεις πρέπει να είναι σεβαστές.

- 5.5.2. Σε ένα όχημα με δύο πόρτες τα συστήματα μετατοπίσεως και ασφαλίσσεως που επιτρέπουν στους επιβάτες των πίσω καθισμάτων να βγουν από το όχημα πρέπει επίσης να μπορούν να ενεργοποιηθούν διά της χειρός μετά την παύση της δυνάμεως Ελξεως.
- 5.5.3. Μετά τις δοκιμές καταγράφονται όλες οι φθορές των άγκυρώσεων και των δομών οι οποίες συνεκράτησαν το φορτίο κατά τις δοκιμές.
6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 6.1. Για να εξασφαλιστεί η πιστότης του έγκριμένου τύπου, διενεργείται επαρκής αριθμός ελέγχων διά δειγματοληψίας στα όχημα σε σειράς.
- 6.2. Κατά κανόνα οι εξακριβώσεις αυτές περιορίζονται σε μετρήσεις των διαστάσεων. Πάντως, αν αυτό κριθεί αναγκαίο, τα όχημα υποβάλλονται σε δοκιμές συμφώνως με τις προδιαγραφές του σημείου 5.
7. ΟΔΗΓΙΕΣ
- Για κάθε όχημα σύμφωνο προς τον τύπο ο οποίος έχει εγκριθεί, ο κατασκευαστής πρέπει να υποδεικνύει με σαφή τρόπο στις οδηγίες χρήσεως του οχήματος:
- τη θέση των στηριγμάτων,
 - τους τύπους ζώνης για τους οποίους προβλέπονται οι άγκυρώσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ένδειξη της
διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους)

- Αριθμός έγκρισεως ΕΟΚ
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος με κινητήρα
 2. Τύπος του οχήματος
 3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή
 4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου του
 5. Χαρακτηρισμός των τύπων ζώνης που επιτρέπεται να στερεωθούν στις άγκυρώσεις που διαθέτει το όχημα:

				Στερεωμένη άγκυρώση ⁽¹⁾	
				στή δομή του όχηματος	στή δομή του καθίσματος
ΕΜΠΡΟΣ	Δεξιό κάθισμα	{	κάτω άγκυρώσεις	έξωτερική	
			άνω άγκυρώση	έσωτερική	
	Κεντρικό κάθισμα	{	κάτω άγκυρώσεις	δεξιά	
			άνω άγκυρώση	άριστερά	
	Άριστερό κάθισμα	{	κάτω άγκυρώσεις	έξωτερική	
			άνω άγκυρώση	έσωτερική	
ΠΙΣΩ	Δεξιό κάθισμα	{	κάτω άγκυρώσεις	έξωτερική	
			άνω άγκυρώση	έσωτερική	
	Κεντρικό κάθισμα	{	κάτω άγκυρώσεις	δεξιά	
			άνω άγκυρώση	άριστερά	
	Άριστερό κάθισμα	{	κάτω άγκυρώσεις	έξωτερική	
			άνω άγκυρώση	έσωτερική	

Παρατηρήσεις:

6. Περιγραφή των καθισμάτων (ε)
7. Περιγραφή των συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως και ασφάλισεως του καθίσματος ή των τμημάτων τους (α)
8. Περιγραφή της άγκυρώσεως του καθίσματος (α)
9. Περιγραφή του ειδικού τύπου ζώνης που απαιτείται στην περίπτωση άγκυρώσεως στερεωμένης στο έρεισινωτο του καθίσματος, ή που περιλαμβάνει μηχανισμό απορροφήσεως ενέργειας
10. Άριθμός του πινακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή
11. Η έγκυρωση χορηγήθηκε/άπερρίφθη (β)
12. Τόπος
13. Ημερομηνία
14. Υπογραφή
15. Έπισυνάπτονται τά ακόλουθα έγγραφα, τά όποια φέρουν τόν άριθμό έγκρίσεως που αναφέρεται άνωτέρω:
 - σχέδια, τεχνικές περιγραφές των άγκυρώσεων και της δομής του όχηματος, που περιλαμβάνουν φωτογραφίες άν είναι άναγκαίο.
 - σχέδια, τεχνικές περιγραφές των καθισμάτων, των άγκυρώσεών τους στό όχημα και των συστημάτων ρυθμίσεώς τους, μετατοπίσεως και ασφάλισεώς τους, που περιλαμβάνουν φωτογραφίες, άν είναι άναγκαίο.

(1) Έγγραψατε στην κατάλληλη θέση τό ή τά ακόλουθα γράμματα:

«Α» γιά ζώνη τριών σημείων περιλαμβανόμενης της περιπτώσεως όπου ένας συσπειρωτήρας είναι κατευθείαν συνδεδεμένος στην άγκυρώση χωρίς οδηγό ιμάντος στην άνω άγκυρώση.

«Β» γιά κάτω του ύπογαστρίου ζώνη.

«S» γιά ειδικούς τύπους ζωνών. Στην περίπτωση αυτή προσδιώρισατε τή φύση των τύπων αυτών στις «Παρατηρήσεις»

«A1», «B1» ή «S1» γιά ζώνη που περιλαμβάνει συσπειρωτήρα ακολουθούμενον από οδηγό ιμάντος.

«Ae», «Be» ή «Se» γιά ζώνη έφοδιασμένη μέ μηχανισμό άπορροφήσεως ενέργειας.

«A1e», «B1e» ή «S1e» γιά ζώνη έφοδιασμένη μέ συσπειρωτήρα ακολουθούμενον από οδηγό ιμάντος και μηχανισμό άπορροφήσεως ενέργειας σέ μία τουλάχιστον άγκυρώση.

(2) Μόνο άν ή άγκυρώση εύρίσκεται επί του καθίσματος ή άν ό ιμάντας της ζώνης στηρίζεται στό κάθισμα.

(3) Διαγράψατε τήν περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ

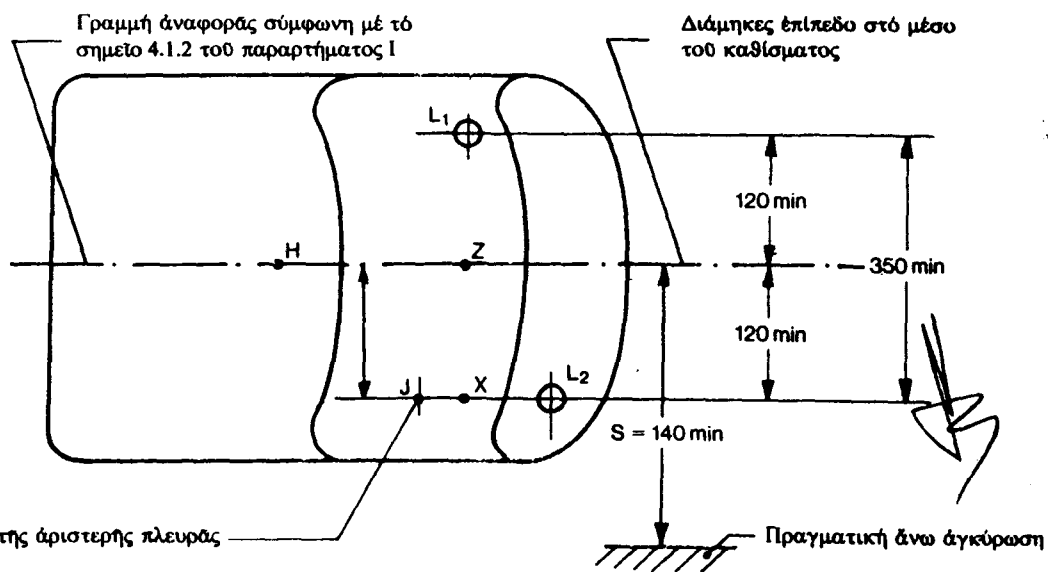
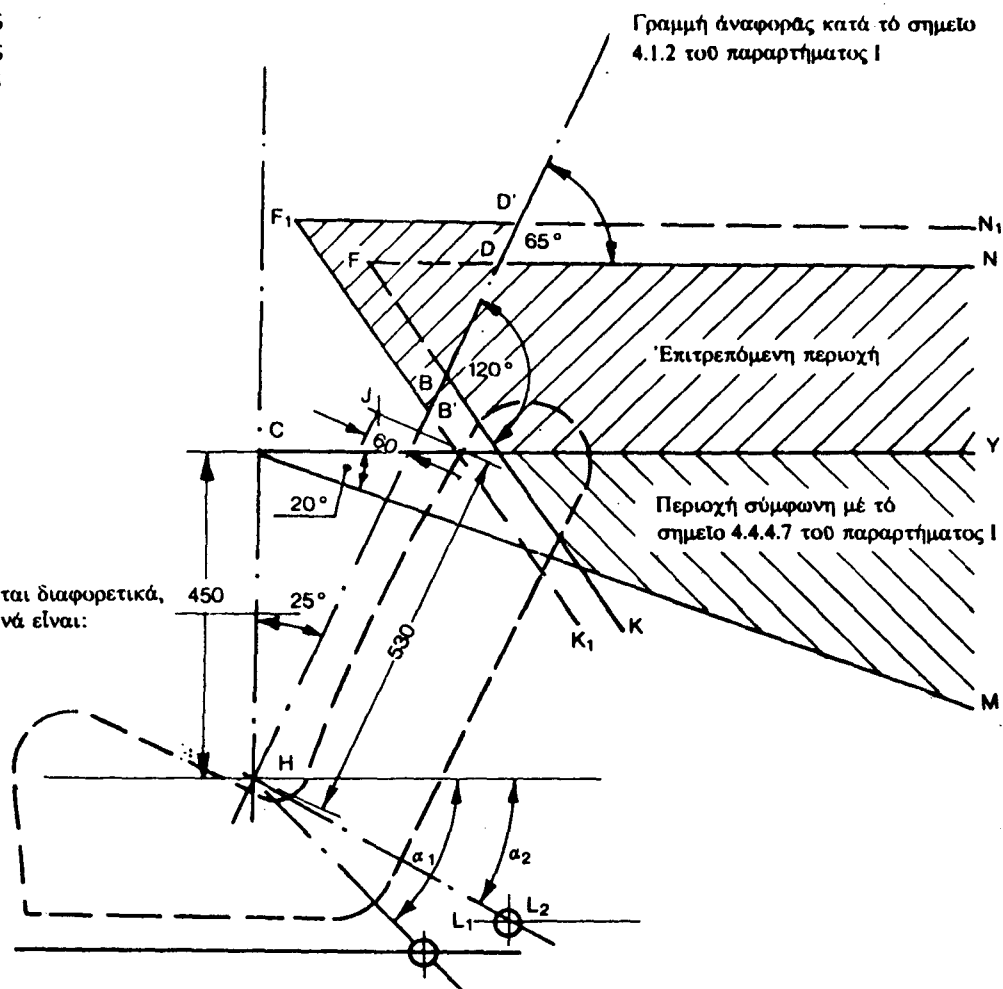
$$DH = 315 + 1,6 S$$

$$BH = 260 + 1,2 S$$

$$DH = 315 + 1,8 S$$

$$BH = 260 + S$$

Εκτός αν υποδεικνύεται διαφορετικά,
η γωνία αυτή πρέπει να είναι:



Για το κάθισμα της άριστερης πλευράς

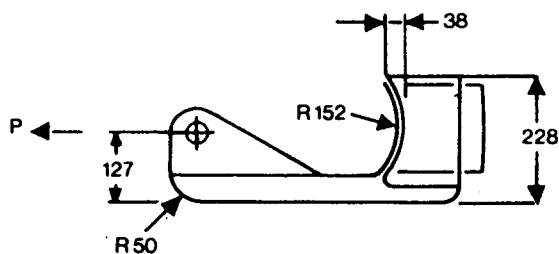
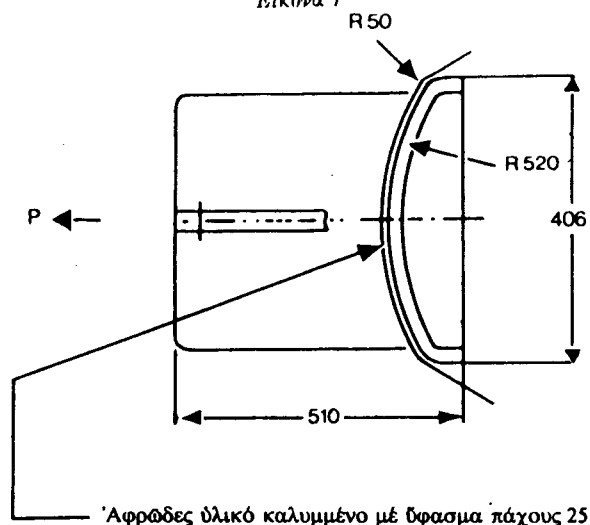
Πραγματική άνω αγκύρωση

Όλες οι διαστάσεις είναι σε χιλιοστά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

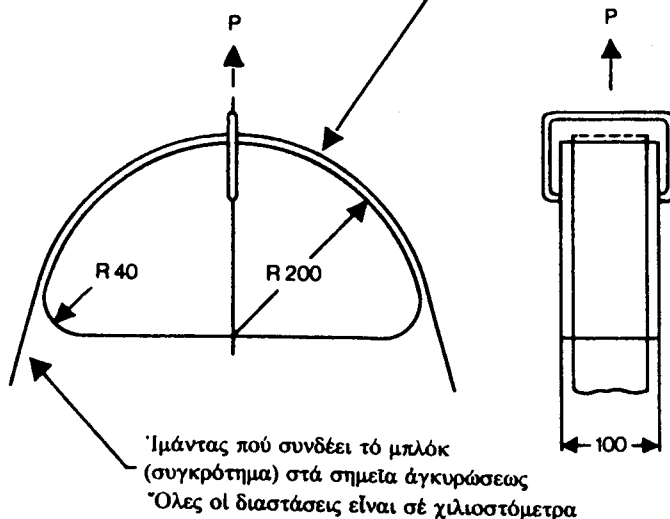
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΞΕΩΣ

Εικόνα 1



Εικόνα 2

Αφρώδες υλικό, καλυμμένο με ύφασμα πάχους 25



Όλες οι διαστάσεις είναι σε χιλιοστόμετρα

Άρθρο 6

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣ ΔΡΑΚΕΛΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΑΝΗΣ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΚΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 531

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 76/114/ΕΟΚ της 18ης/12/1975 " περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους εναποθέσεώς τους όσον αφορά στα οχήματα με κίνητρά και τα ρυμουλκούμενά τους", όπως τροποποιήθηκε με την 78/507/ΕΟΚ της 19ης/5/1978 οδηγία του Συμβουλίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν.1338/83 " εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου " (ΦΕΚ 34/τ.Α/17.3.83), σε συνδυασμό με εκείνες του άρθρου 2 του Ν.945/1978 (ΦΕΚ 170/Α/79).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν.1104/80 " περί εκπροσώπησης της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινοότητες, ιδρύσεως διπλωματικών και προξενικών αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων " (ΦΕΚ 298/τ.Α/29.12.80) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ.574 /1982 "Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων " (ΦΕΚ 104/τ.Α/30.6.82).

3. Την 762/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Το διάταγμα αυτό, αποσκοπεί στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/114/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975 που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 144), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την 78/507/ΕΟΚ οδηγία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 19ης Μαΐου 1978, που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 007, σελίδα 120).

Άρθρο 2

1. Τα οχήματα για την εφαρμογή του παρόντος, νοούνται τα οχήματα με κίνητρά που προορίζονται να κυκλοφορούν επί των οδών, με ή χωρίς αμάξια, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον

στον τροχός και μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα, καθώς και τα ρυμουλκούμενά τους.

2. Δεν υπόγονται στις διατάξεις του παρόντος, τα οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές, οι ελκυστήρες και τα γεωργικά μηχανήματα καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

Άρθρο 3

1. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν.614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977) ή έγκρισης ΕΟΚ οχημάτων που υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος αυτού, για λόγους αναφερομένους στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, καθώς και στις θέσεις τους και τους τρόπους εναποθέσεώς τους, εφόσον αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

2. Επίσης δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 παρ. 1 του Προεδρικού Διατάγματος 431/83 που έχει τίτλο "προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970 "περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κίνητρά και των ρυμουλκούμενων τους " όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ της 16 Δεκεμβρίου 1980-οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων " (ΦΕΚ 160/Α/1983): δελτίου έγκρισης ΕΟΚ καθώς και η απαγόρευση της πώλησης ή της θέσης σε κυκλοφορία κατά το άρθρο 88 του ΚΟΚ ή χρήσεως οχημάτων για λόγους αναφερομένους στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές τους ή τις θέσεις και τους τρόπους εναποθέσεώς τους, εφόσον αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

3. Οι αρμόδιες αρχές του Υπουργείου Συγκοινωνιών οφείλουν να αρνούνται να χορηγήσουν έγκριση κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οχημάτων των οποίων οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές ή οι θέσεις και οι τρόποι εναποθέσεώς τους δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παράρτημα του διατάγματος αυτού.

4. Δεν επιτρέπεται πάντως σε καμία περίπτωση η έκδοση δελτίου έγκρισης ΕΟΚ το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, όταν οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές του τύπου του οχήματος για το οποίο ζητείται έγκριση ΕΟΚ, ή οι θέσεις τους και οι τρόποι εναποθέσεώς τους, δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 4

Το παράρτημα που αναφέρεται στο προηγούμενο άρθρο είναι το παράρτημα της οδηγίας 76/114/ΕΟΚ όπως αυτό τροποποιήθηκε από το παράρτημα της οδηγίας 78/507/ΕΟΚ το οποίο προσαρτάται στο παρόν Προεδρικό Διάταγμα ως αναπόσπαστο μέρος αυτού και του οποίου το κείμενο έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 1.1. Κάθε όχημα πρέπει να διαθέτει μία πινακίδα και επιγραφές όπως περιγράφονται ακολούθως. Η πινακίδα αυτή και οι επιγραφές αυτές εναποτίθενται με τη φροντίδα του κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του.

2. ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

- 2.1. Η πινακίδα του κατασκευαστή της οποίας το υπόδειγμα παρουσιάζεται στο συμπληρωματικό του παρόντος παραρτήματος πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένη σε ένα σημείο ορατό και εύπρόσιτο επάνω σε ένα εξάρτημα το οποίο κανονικώς δεν επιδέχεται αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της χρήσεως. Πρέπει να είναι ευανάγνωστη και να φέρει τις ακόλουθες ανεξίτηλες ενδείξεις αριθμημένες κατά τη σειρά:

- 2.1.1. Όνομα του κατασκευαστή.

- 2.1.2. Αριθμό έγκρισης ΕΟΚ (1).

Ο αριθμός αποτελείται από το γράμμα «e» μικρό ακολουθούμενο κατά σειρά από τον αριθμό ή τα διακριτικά γράμματα του κράτους το οποίο παρέχώρησε την έγκριση ΕΟΚ (1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 6 για το Βέλγιο, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για το Λουξεμβούργο, 18 για τη Δανία και IRL για την Ιρλανδία) και από τον αριθμό έγκρισης ο οποίος αντιστοιχεί στον αριθμό του δελτίου έγκρισης ο οποίος συνετάγη για τον τύπο του οχήματος.

Μεταξύ του γράμματος «e» και του αριθμού ή των γραμμάτων των διακριτικών της χώρας η οποία παρέχώρησε την έγκριση ΕΟΚ τίθεται ένας αστερίσκος όπως και μεταξύ του αριθμού αυτού ή των γραμμάτων αυτών και του αριθμού έγκρισης.

- 2.1.3. Αριθμός αναγνώρισης του οχήματος.

- 2.1.4. Μέγιστη επιτρεπόμενη $m_{\max}$ του οχήματος με φορτίο.

- 2.1.5. Μέγιστη επιτρεπόμενη $m_{\max}$ του συνόλου με φορτίο σε περίπτωση κατά την οποία το όχημα χρησιμοποιείται ως ελκυστήρας.

- 2.1.6. Μέγιστη επιτρεπόμενη $m_{\max}$ για κάθε άξονα. Τα δεδομένα αυτά αναφέρονται αρχίζοντας από τον εμπρόσθιο άξονα και τελειώνοντας στον οπίσθιο.

- 2.1.7. Αν πρόκειται για ήμιρυμουλκούμενο, η μέγιστη επιτρεπόμενη $m_{\max}$ στο κάθισμα συζεύξεως.

- 2.1.8. Τα σημεία 2.1.4. έως 2.1.7. τίθενται σε ισχύ 12 μήνες μετά την υιοθέτηση της οδηγίας του Συμβουλίου περί των $m_{\max}$ και των διαστάσεων των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους. Πάντως μέχρι εκείνη τη στιγμή, ένα Κράτος μέλος δύναται να απαιτήσει την αναφορά στη πινακίδα κάθε οχήματος που τίθεται σε κυκλοφορία στο έδαφός του των μεγίστων $m_{\max}$ των επιτρεπόμενων από την εθνική του νομοθεσία.

Αν ο τεχνικός αποδεκτής $m_{\max}$ είναι ανώτερος από τις μέγιστες επιτρεπόμενες $m_{\max}$ το Κράτος αυτό δύναται να απαιτήσει επίσης την αναφορά τους. Στην περίπτωση αυτή οι $m_{\max}$ αναγράφονται σε δύο στήλες: στην αριστερή στήλη αναγράφονται η μέγιστη επιτρεπόμενη $m_{\max}$ και στη δεξιά στήλη οι τεχνικές αποδεκτές $m_{\max}$.

- 2.2. Ο κατασκευαστής δύναται να εναποθέσει τις συμπληρωματικές ενδείξεις από κάτω ή παραπλεύρως των προδιαγραφιστών επιγραφών στο εξωτερικό ενός εμφανώς σχηματισμένου ορθογωνίου το οποίο δεν περιλαμβάνει παρά τις ενδείξεις οι οποίες προδιαγράφονται στα σημεία 2.1.1. έως 2.1.8. (Βλέπε συμπληρωματικό του παρόντος παραρτήματος).

Σημείωση (1):

τύπος οχήματος δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο έγκρισης ΕΟΚ και συνεπώς δεν έχει αριθμό έγκρισης ΕΟΚ, ένα Κράτος μέλος δύναται να απαιτήσει ώστε να εμφανίζεται ο αριθμός έγκρισης από εθνικής πλευράς. Αν πρέπει να εμφανίζεται ο αριθμός έγκρισης από εθνικής πλευράς, ο κατασκευαστής δύναται να τον επιθέσει είτε σε πινακίδα διαφορετική από την πινακίδα του κατασκευαστή είτε στην ίδια πινακίδα του κατασκευαστή.

Αν ένας

3. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ο αριθμός αναγνώρισεως του οχήματος αποτελείται από ένα συνδυασμό χαρακτήρων ο οποίος προσδίδεται σε κάθε όχημα από τον κατασκευαστή. Έχει σκοπό να επιτρέψει - χωρίς να είναι αναγκαία ή προσφυγή σε άλλες ένδείξεις - την αποκλειστική αναγνώριση κάθε οχήματος δια μέσου του κατασκευαστή για μία περίοδο διαρκείας 30 ετών. Ο αριθμός αναγνώρισεως πρέπει να ανταποκρίνεται στις ακόλουθες προδιαγραφές:

- 3.1. Πρέπει να σημειώνεται στην πινακίδα του κατασκευαστή, καθώς επίσης και στο άμαξωμα ή στο πλαίσιο ή σε άλλη ανάλογη υποδομή.

- 3.1.1. Πρέπει να αποτελείται από τρία μέρη.

- 3.1.1.1. Το πρώτο μέρος συνίσταται σε ένα κωδικό παραχωρούμενο στον κατασκευαστή του οχήματος ώστε να επιτρέπεται η αναγνώριση του κατασκευαστή. Ο κωδικός αυτός αποτελείται από τρεις χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία), χορηγούμενους από τις αρμόδιες αρχές της χώρας στην οποία ο κατασκευαστής έχει την εμπορική έδρα του σε συνεργασία με το διεθνές γραφείο που ενεργεί με άδεια του διεθνούς οργανισμού τυποποίησης (ISO). Ο πρώτος χαρακτήρας υποδηλοί μία γεωγραφική ζώνη, ο δεύτερος χαρακτήρας υποδηλοί μία χώρα στο εσωτερικό μιας γεωγραφικής ζώνης, ο τρίτος χαρακτήρας υποδηλοί έναν ορισμένο κατασκευαστή.

Στην περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής παράγει λιγότερο από 500 οχήματα τό έτος, ο τρίτος χαρακτήρας είναι πάντοτε 9. Για την αναγνώριση του κατασκευαστή αυτού, η προβλεπόμενη ανωτέρω αρχή χορηγεί επίσης τους τρίτο, τέταρτο και πέμπτο χαρακτήρες του τρίτου μέρους.

- 3.1.1.2. Το δεύτερο μέρος αποτελείται από έξη χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) που έχουν σαν σκοπό να υποδείξουν τα γενικά χαρακτηριστικά των οχημάτων. Αν ο κατασκευαστής δεν χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους από αυτούς τους χαρακτήρες, τα μη χρησιμοποιούμενα διαστήματα πρέπει να πληρούνται από αλφαριθμητικούς ή αριθμητικούς χαρακτήρες, ή έκλογη των οποίων αφήνεται στον κατασκευαστή.

- 3.1.1.3. Το τρίτο τμήμα, αποτελούμενο από οκτώ χαρακτήρες από τους οποίους οι τέσσερις τελευταίοι είναι υποχρεωτικά αριθμητικοί, πρέπει να επιτρέπει, σε συνδυασμό με τα άλλα δύο τμήματα, την αναγνώριση χωρίς αμφιβολία ενός ορισμένου οχήματος. Κάθε θέση που δεν χρησιμοποιείται πρέπει να πληροῦνται με τό μηδέν για να επιτευχθεί ο όλικός αριθμός χαρακτήρων που απαιτείται.

- 3.1.2. Πρέπει, κατά τό μέτρο του δυνατού, να σημειούνται επί μιας μόνο γραμμής.

Έξαιρετικά και για τεχνικούς λόγους, είναι δυνατόν επίσης να σημειούνται σε δύο γραμμές. Στην περίπτωση αυτή, δεν επιτρέπεται πάντως να γίνονται διαχωρισμοί στο εσωτερικό ενός οποιουδήποτε έκ των τριών μερών. Η αρχή και τό τέλος κάθε γραμμής πρέπει να περιορίζονται από ένα σύμβολο που δεν είναι ούτε αραβικό ψηφίο ούτε κεφαλαίο λατινικό γράμμα και τό οποίο δεν είναι δυνατόν να συγχέεται με τέτοιους χαρακτήρες. Η διάταξη αυτή είναι δυνατόν να μὴν ακολουθείται στην περίπτωση των πινακίδων του κατασκευαστή, όταν ο αριθμός σημειούται επί μιας μόνον γραμμής. Η παρεμβολή του συμβόλου στο εσωτερικό μιας γραμμής μεταξύ των τριών μερών (σημείο 3.1.1) είναι επίσης επιτρεπτή.

Δέν πρέπει να υπάρχουν διαστήματα μεταξύ των χαρακτήρων.

- 3.2. Ο αριθμός αναγνώρισεως πρέπει εξ άλλου:

- 3.2.1. να σημειώνεται στο άμαξωμα ή στο πλαίσιο ή σε άλλη ανάλογη υποδομή, στο δεξιό ήμισυ του οχήματος.

- 3.2.2. να είναι τοποθετημένος σε ευανάγνωστο και ευπρόσιτο σημείο, με μία μέθοδο όπως ή σφυρηλάτηση ή ή διάτρηση κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται τό σβήσιμο ή ή αλλοίωση.

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ

- 4.1. Για όλες τις επιγραφές οι οποίες προβλέπονται στο σημείο 2 και 3, πρέπει να χρησιμοποιούνται λατινικά γράμματα και αραβικά ψηφία. Επί πλέον τα λατινικά γράμματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ένδείξεις οι οποίες προβλέπονται στα σημεία 2.1.1., 2.1.3. και 3. πρέπει να είναι κεφαλαία.

- 4.2. Για τις ένδείξεις του αριθμού αναγνώρισεως του οχήματος:

- 4.2.1. ή χρήση των γραμμάτων I, O και Q όπως και της παύλας ή των άστερίσκων ή άλλων ειδικών συμβόλων εκτός των συμβόλων που ορίζονται στο σημείο 3.1.2. τελευταία παράγραφος, δεν επιτρέπεται.

- 4.2.2. Τα γράμματα και τα ψηφία πρέπει να έχουν τά ακόλουθα ελάχιστα ύψη:

- 4.2.2.1. 7 χιλιοστά για τους χαρακτήρες οι οποίοι σημειώνονται άπ' εθείας επάνω στο άμαξωμα ή στο πλαίσιο ή σε άλλη ανάλογη υποδομή του οχήματος.

- 4.2.2.2. 4 χιλιοστά για τους χαρακτήρες οι οποίοι σημειώνονται στη πινακίδα του κατασκευαστή.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Τά κατωτέρω παραδείγματα δέν προδικάζουν τίς ένδείξεις πού θά άπεικονισθούν πραγματικά έπί τών πινακίδων κατασκευαστή. Δίδονται μόνο ένδεικτικά.

Παράδειγμα 1

STELLA FABBRICA AUTOMOBILI e·3·1485 3 I S K L M 3 A C 8 B 1 2 3 9 5 4 1 500 kg 2 500 kg 1—730 kg 2—810 kg
--

Παράδειγμα άναφερόμενο σέ ένα όχημα τής κατηγορίας M₁.

Οί προβλεπόμενες στό σημείο 2.2 συμπληρωματικές πληροφορίες δύνανται νά έναποτεθούν κάτω ή παραπλεύρως τών προδιαγραφείων ένδείξεων. (Βλ. όρθογώνιο μέ διακεκομμένες γραμμές στό παράδειγμα άνωτέρω).

Παράδειγμα 2

MAYER KRAFTFAHRZEUGWERK e·1·501 3 G T W O 1 8 0 0 9 B S 5 1 3 1 2 22 000 kg 38 000 kg 1—7 000 kg 2—8 000 kg 3—8 000 kg
--

Παράδειγμα άναφερόμενο σέ ένα όχημα τής κατηγορίας N₃.

Οί συμπληρωματικές πληροφορίες του σημείου 2.2 δύνανται νά έναποτεθούν κάτω ή παραπλεύρως τών προδιαγραφείων ένδείξεων. (Βλ. όρθογώνιο μέ διακεκομμένη γραμμή στό άνωτέρω παράδειγμα).

Άρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτομεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ