

Τμήμα Οδικών Μεταφορών

Πρόσκληση για Απόψεις

ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

Τροποποίηση των περί Μηχανοκινήτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών για σκοπούς εναρμόνισης με την Ευρωπαϊκή Οδηγία (ΕΕ) 2015/719 που αφορά τις μάζες και διαστάσεις των φορτηγών και λεωφορείων και για σκοπούς ρύθμισης των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις εμπορευματικές μεταφορές που γίνονται στην Κύπρο

Το προσχέδιο αυτό τίθεται στις 06/10/2017 για απόψεις από κάθε ενδιαφερόμενο.

Πρόσκληση για απόψεις αποστάληκε σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς που είναι σε γνώση του Τμήματος Οδικών Μεταφορών και δημοσιοποιείται στο διαδίκτυο στη διεύθυνση <http://www.mcw.gov.cy/mcw/rtd/rtd.nsf> για σκοπούς πρόσβασης και κατάθεσης απόψεων από οποιονδήποτε ενδιαφέρεται.

Σχετικά με το θέμα, σημειώνονται τα ακόλουθα:

1. Οι τεχνολογικές εξελίξεις που επήλθαν στον τομέα των βαρέων οχημάτων, επιβάλλουν την αναθεώρηση της βασικής ευρωπαϊκής Οδηγίας (96/53/ΕΚ) για τις μάζες και διαστάσεις τους, κυρίως των φορτηγών. Για το σκοπό αυτό, με την Οδηγία (ΕΕ) 2015/719, τα κράτη μέλη καλούνται να αναπροσαρμόσουν τις νομοθεσίες τους ανάλογα.
 2. Η πιο πάνω αναγκαιότητα περιγράφεται με λεπτομέρεια στο προοίμιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/719¹. Περιληπτικά, αναφέρονται τα ακόλουθα:
 - (α) Η προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων και η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης επιφέρει σημαντικά οφέλη στις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων. Όμως αυτό προϋποθέτει την αύξηση του μήκους των οχημάτων αυτών.
 - (β) Η χρήση εναλλακτικών συστημάτων μετάδοσης της κίνησης στα βαρέα οχήματα, όπως τα υβριδικά συστήματα μετάδοσης της κίνησης, καθώς και ειδικές τεχνολογίες για μελλοντικά οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα, οδηγεί σε αύξηση του βάρους αλλά τα καθιστά λιγότερο ρυπογόνα.
- Οπότε, με την Οδηγία (ΕΕ) 2015/719, γίνονται οι απαραίτητες ρυθμίσεις ώστε για τα πιο πάνω οχήματα, να επιτρέπεται η εγγραφή και κυκλοφορία τους, με δυνατότητα αυξημένου μέγιστου μήκους και μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους, σε σύγκριση με άλλα οχήματα που δεν διαθέτουν τις τεχνολογίες αυτές.
3. Επιπρόσθετα, γίνεται ρύθμιση ώστε στις διατροφικές μεταφορές (όπου χρησιμοποιούνται διάφορα μέσα μεταφοράς, π.χ. τρένο – φορτηγό), στην περίπτωση μεταφοράς οποιουδήποτε εμπορευματοκιβωτίου 45 ποδών, να επιτρέπεται υπέρβαση του μέγιστου μήκους του συνδυασμού οχημάτων κατά 15cm,
 4. Επίσης, με την Οδηγία (ΕΕ) 2015/719, τα κράτη μέλη καλούνται να υιοθετήσουν τρόπους άμεσης διαπίστωσης κάθε ενδεχόμενης παρανομίας στο θέμα της κυκλοφορίας υπερφορτωμένων οχημάτων καθώς και κυρώσεις που πρέπει να είναι αποτελεσματικές,

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:32015L0719>

C:/Δημόσια Διαβούλευση-Μάζες και Διαστάσεις-ΓΝ-5/10/2017

χωρίς διακρίσεις, αναλογικές και αποτρεπτικές, ώστε να αντιμετωπιστούν κατάλληλα οι παραβάσεις που αφορούν την υπερφόρτωση οχημάτων, προκειμένου να αποφεύγεται οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού και να εξασφαλίζεται η οδική ασφάλεια.

5. Ενόψει των εκτεταμένων τροποποιήσεων που επέφερε η Οδηγία (ΕΕ) 2015/719 και επειδή έγιναν κατά καιρούς και άλλες αλλαγές στους σχετικούς με το θέμα Κανονισμούς που ρυθμίζουν το θέμα στην Κύπρο, κρίθηκε ορθό, για σκοπούς ευκολότερης κατανόησης του περιεχομένου των Κανονισμών, να αντικατασταθούν πλήρως οι παράγραφοι (1) μέχρι (4) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών που ρυθμίζουν το θέμα.
6. Πέραν της εναρμόνισης με την Οδηγία (ΕΕ) 2015/719, στο προσχέδιο Κανονισμών περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που αφορούν μόνο εμπορευματικές μεταφορές που διενεργούνται αποκλειστικά στην Κύπρο και συγκεκριμένα γίνονται ειδικές ρυθμίσεις διαφοροποιημένα μέγιστα αξονικά και μεικτά βάρη για ορισμένα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων (π.χ. ρυμουλκό που σύρει ημιρυμουλκούμενο). Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε για να διευκολύνεται η μεταφορά και να γίνεται χρήση του καταλληλότερου οχήματος σε σχέση με τα είδη αξόνων που διαθέτουν πλέον τα σύγχρονα φορτηγά.
7. Παράλληλα και σε συνάφεια με τα αναφερόμενα στο σημείο 6 πιο πάνω, γίνεται στους προτεινόμενος Κανονισμούς πρόβλεψη ποινών που είναι άμεσες και αποτρεπτικές, ώστε να αποφεύγεται η υπερφόρτωση. Σημειώνεται πάντως ότι το Τμήμα Οδικών Μεταφορών εξοπλίστηκε πρόσφατα με κινητές μηχανές ζύγισης με απόκλιση μέτρησης κατά την ζύγιση μικρότερη του 1%, οπότε, ενόψει της χρήσης των μηχανών αυτών, τα καθορισμένα μέγιστα βάρη θα ελέγχονται και επιβάλλονται επακριβώς.
8. Με βάση τα πιο πάνω, επισυνάπτεται προσχέδιο Πρότασης Κανονισμών που ετοίμασε το Τμήμα Οδικών Μεταφορών και παρακαλούνται οι ενδιαφερόμενοι να αποστείλουν τις απόψεις τους, εφόσον το επιθυμούν, το αργότερο μέχρι την 6^η Νοεμβρίου 2017, ηλεκτρονικά, με τηλεομοιότυπο ή ταχυδρομικώς, χρησιμοποιώντας τις πιο κάτω διευθύνσεις:

Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: ynicolaides@rtd.mcw.gov.cy

Τηλεομοιότυπο: 22354030

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Τμήμα Οδικών Μεταφορών
1425 Λευκωσία

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ
1972 ΕΩΣ (ΑΡ. 3) ΤΟΥ 2016

Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 5(1).

Επίσημη
Εφημερίδα
της Ε.Ε.:
L235,
19.09.1996,
σ.59.

Για τους σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί μέχρι και την Οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2015.

L115,
06.05.2015,
σ.1.

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 έως (Αρ. 3) του 2016, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς:

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

61 (I) του 2000
80 (I) του 2000
81 (I) του 2000
110 (I) του 2000
38 (I) του 2001
98 (I) του 2001
20 (I) του 2002
237 (I) του 2002
146 (I) του 2003
174 (I) του 2003
243 (I) του 2004
255 (I) του 2004
270 (I) του 2004
153 (I) του 2005
6 (I) του 2006
71 (I) του 2006
145 (I) του 2006
107 (I) του 2007
5 (I) του 2008
102(I) του 2008
113(I) του 2009
5(I) του 2010
8(I) του 2010
93(I) του 2011
109(I) του 2012
166(I) του 2012
100(I) του 2013
1(I) του 2014
11(I) του 2014
121(I) του 2014
143(I) του 2014
172(I) του 2014
189(I) του 2014
10(I) του 2015
24(I) του 2015
29(I) του 2015
202(I) του 2015
1(I) του 2016
12(I) του 2016
14(I) του 2016.

Συνοπτικός
τίτλος.
Επίσημη

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2017 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας

Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):

8.3.1984
22.6.1984
8.3.1985
13.6.1986
24.3.1989
8.4.1989
21.7. 1989
27.12.1991
12.2.1993
11.4.1996
31.12.1996
12.2.1999
12.3.1999
7.7.2000
7.7.2000
14.7.2000
22.12.2000
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
30.1.2004
13.2.2004
20.2.2004
30.4.2004
12.11.2004
10.12.2004
31.12.2004
24.3.2005
15.4.2005
8.6.2005
8.7.2005
29.7.2005

Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι 2014 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «οι βασικοί κανονισμοί») και οι βασικοί κανονισμοί και οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι 2017.

24.3.2006
15.12.2006
19.5.2008
22.5.2009
22.5.2009
12.3.2010
9.7.2010
17.12.2010
6.7.2012
30.11.2012
25.7.2014.

Τροποποίηση
του
Κανονισμού 50
των βασικών
κανονισμών.

2. Ο Κανονισμός 50 των βασικών κανονισμών τροποποιείται με την αντικατάσταση των παραγράφων (1) μέχρι (4) αυτού με τις ακόλουθες παραγράφους (1) μέχρι (4):

«(1) Για τους σκοπούς των παραγράφων (2) μέχρι (4) του παρόντος Κανονισμού

–

(α) «αδιαχώριστο φορτίο» σημαίνει το φορτίο το οποίο, για τους σκοπούς της μεταφοράς του επί της οδού, δεν μπορεί να διαχωρισθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής του και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των μαζών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα με κινητήρα, ρυμουλκούμενο, οδικό συρμό ή αρθρωτό όχημα, το οποίο συμμορφώνεται με τις πρόνοιες των παραγράφων (2) μέχρι (4) του παρόντος Κανονισμού σε όλα τα ζητήματα:

(β) «αρθρωτό λεωφορείο» σημαίνει λεωφορείο που αποτελείται από δύο άκαμπτα τμήματα, συνδεδεμένα μεταξύ τους με συνάρθρωση η οποία επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών μεταξύ των άκαμπτων τμημάτων, τα διαμερίσματα δε των επιβατών που βρίσκονται στο καθένα από τα δύο άκαμπτα τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους, η δε σύνδεση και αποσύνδεση των άκαμπτων αυτών τμημάτων μπορεί να γίνεται μόνο σε συνεργείο.

(γ) «διατροφικές μεταφορές» σημαίνει -

(i) τις συνδυασμένες μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ στις οποίες γίνεται χρήση στη μεταφορά ενός ή περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών, ή

(ii) τις μεταφορές στις οποίες γίνεται χρήση στη μεταφορά ενός ή περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών, που χρησιμοποιούν πλωτές μεταφορές, εφόσον η απόσταση της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής δεν υπερβαίνει τα 150 km στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

Νοείται ότι η προαναφερθείσα απόσταση των 150 km μπορεί να υπερβαίνει το όριο αυτό προκειμένου η μεταφορά να φτάνει μέχρι τον πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό για τη σκοπούμενη υπηρεσία, στην περίπτωση –

(Α) οχημάτων που συμμορφώνονται με τα αναφερόμενα στις παραγράφους (3)(β)(ii)(B)(αα) ή (3)(β)(ii)(B)(ββ) του παρόντος Κανονισμού, ή

(Β) οχημάτων που συμμορφώνονται με τα αναφερόμενα στις παραγράφους (3)(β)(ii)(B)(γγ) ή (3)(β)(ii)(B)(δδ) του παρόντος Κανονισμού, για απεριόριστη απόσταση στην Κυπριακή Δημοκρατία ή, στις περιπτώσεις που η μεταφορά γίνεται σε άλλο κράτος μέλος, για την απόσταση που αυτό το άλλο κράτος μέλος επιτρέπει:

Νοείται περαιτέρω ότι για τις διατροφικές μεταφορές, ο πλησιέστερος κατάλληλος τερματικός σταθμός που παρέχει υπηρεσία μπορεί να βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο έχει φορτωθεί ή εκφορτωθεί η αποστολή.

(δ) «εναλλακτικά καύσιμα» σημαίνει τα καύσιμα ή τις πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις

ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, τα οποία περιλαμβάνουν –

- (i) την ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,
- (ii) το υδρογόνο,
- (iii) το φυσικό αέριο, περιλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή, δηλαδή συμπιεσμένο φυσικό αέριο — CNG και σε υγροποιημένη μορφή δηλαδή υγροποιημένο φυσικό αέριο — LNG,
- (vi) το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο, δηλαδή το υγραέριο — LPG, και
- (v) τη μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος ή από πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας

(ε) «ημιρυμουλκούμενο» σημαίνει κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα με τρόπο ώστε ένα μέρος του ρυμουκλούμενου αυτού να στηρίζεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του και του βάρους του φορτίου του να αναλαμβάνεται από το εν λόγω όχημα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων

(στ) «Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 19/2011» σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής της 11ης Ιανουαρίου 2011 σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την προβλεπόμενη από το νόμο πινακίδα του κατασκευαστή και τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 008 της 12.01.2011, σ. 1), όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

(ζ) «Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον

αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/EK του Συμβουλίου (EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51)), όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται:

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

(θ) «μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις» σημαίνει τις μέγιστες διαστάσεις για τη χρησιμοποίηση οχήματος που προβλέπονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού:

(ι) «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος» σημαίνει το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση εμφόρτου οχήματος:

(ια) «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα» σημαίνει το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση ενός εμφόρτου άξονα ή ομάδας αξόνων:

(ιβ) «Μεταφορέας» σημαίνει το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκτελεί μια μεταφορά είτε κατ' επάγγελμα είτε για ίδιο λογαριασμό:

(ιγ) «Οδηγία 76/114/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 76/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 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 κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους (EE L 024 της 30.01.1976, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε:

(ιδ) «Οδηγία 92/106/ΕΟΚ» σημαίνει την Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ

των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38), όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται:

(ιε) «Οδηγία 2007/46/ΕΚ» σημαίνει την Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1), όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται:

(ιστ) «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα» σημαίνει όχημα με κινητήρα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

(ιζ) «όχημα με κλιματισμό» σημαίνει κάθε όχημα του οποίου οι μόνιμες ή κινητές υπερκατασκευές είναι εξοπλισμένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, και του οποίου το πάχος κάθε πλευρικού τοιχώματος, μαζί με τη μόνωση, είναι τουλάχιστον 45 χιλιοστάμετρα.

(ιη) «όχημα με κινητήρα» σημαίνει κάθε αυτοπρωθούμενο οδικό όχημα με κινητήρα.

(ιθ) «ρυμουλκούμενο» σημαίνει κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα, εκτός από τα ημιρυμουλκούμενα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

(κ) «συνδυασμός οχημάτων» σημαίνει, είτε ένα οδικό συρμό που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ένα ρυμουλκούμενο, είτε ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ημιρυμουλκούμενο.

(κα) «τόνος» σημαίνει το βάρος που εξασκείται από τη μάζα ενός τόνου και αντιστοιχεί σε 0,980665 kilonewtons (KN).

(κβ) «φορτωτής» σημαίνει νομική οντότητα ή φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο όνομα ή για λογαριασμό του οποίου γίνεται η μεταφορά ή έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς με τη μεταφορική εταιρεία ή που κατονομάζεται στη φορτωτική ή σε ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς, όπως τη φορτωτική «μεταβίβασης» ως φορτωτής.

(2)(α) Οι παράγραφοι (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού εφαρμόζονται για τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών M2 και M3 και για τα ρυμουλκούμενα τους της κατηγορίας 0 καθώς και για τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών N2 και N3 και για τα ρυμουλκούμενα τους της κατηγορίας 03 και 04, όπως οι κατηγορίες αυτές και τα ρυμουλκούμενα ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK.

(β) Οι παράγραφοι (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού δεν εφαρμόζονται στα αρθρωτά λεωφορεία που περιλαμβάνουν άνω του ενός αρθρωτά τμήματα, τα δε οχήματα αυτά απαγορεύεται να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο της Κυπριακής Δημοκρατίας εκτός δυνάμει ειδικής άδειας του Εφόρου και υπό τους όρους που επιβάλλει κατά περίπτωση.

(γ) Εκτός δυνάμει ειδικής άδειας του Εφόρου και υπό τους όρους που επιβάλλει κατά περίπτωση απαγορεύεται η υπέρβαση των βαρών που καθορίζονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού:

Νοείται ότι τα εν λόγω καθορισμένα βάρη αποτελούν κανόνες κυκλοφορίας αναφορικά με τις συνθήκες φόρτωσης των οχημάτων και δεν επηρεάζουν τα πρότυπα παραγωγής και κατασκευής αυτών.

(δ) Οι επιτρεπόμενες μέγιστες διαστάσεις που καθορίζονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού μετρούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2007/46/EK, χωρίς θετικό περιθώριο ανοχής.

(ε) Ανεξάρτητα από οποιαδήποτε πρόνοια των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984 μέχρι 2017 αλλά με επιφύλαξη ως προς τις πρόνοιες της υποπαραγράφου (ιστ) της παρούσας παραγράφου, ουδείς αρνείται ή απαγορεύει τη χρησιμοποίηση, περιλαμβανομένης και της εγγραφής οχήματος, στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας –

- (i) για διεθνείς μεταφορές, οχήματος που ενεγράφη ή τέθηκε σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος, για λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις του,
- (ii) για μεταφορές στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας, οχήματος που ενεγράφη ή τέθηκε σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος, για λόγους που αφορούν τις διαστάσεις του,

εφόσον το εν λόγω όχημα είναι σύμφωνο με τις οριακές τιμές που καθορίζονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού.

(στ) Οι πρόνοιες της υποπαραγράφου (ε) εφαρμόζονται ανεξάρτητα εάν –

- (i) το όχημα που αναφέρεται στην υποπαραγράφο (ε) δεν πληροί τις πρόνοιες των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984 μέχρι 2017 όσον αφορά ορισμένα χαρακτηριστικά σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις που δεν προβλέπονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, ή
- (ii) η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα ενεγράφη ή τέθηκε σε κυκλοφορία έχει επιτρέψει όρια που δεν αναφέρονται στην υποπαραγράφο (ζ) της παρούσας παραγράφου, μεγαλύτερα από αυτά που καθορίζονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού.

(ζ) Με επιφύλαξη ως προς τις πρόνοιες της υποπαραγράφου (η) της

παρούσας παραγράφου, απαγορεύεται η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Κυπριακής Δημοκρατίας–

- (i) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για την εθνική μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στα εδάφια (i), (ii), (iv), (v) (vi), (vii), (viii), (ix), και (x) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού, και
- (ii) οχημάτων, για την εθνική μεταφορά προσώπων, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στα εδάφια (i), (ii (x), και (xi) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού.

(η) Παρά τις απαγορευτικές πρόνοιες της υποπαραγράφου (ζ) της παρούσας παραγράφου, επιτρέπεται η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Κυπριακής Δημοκρατίας στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- (i) Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών τα οποία υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που προβλέπονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται χωρίς διακρίσεις από τον Έφορο ή βάσει διαδικασιών μη συνεπαγομένων διακρίσεις, που συμφωνούνται για κάθε μεμονωμένη περίπτωση μεταξύ του ενδιαφερόμενου μεταφορέα και του Εφόρου, όταν τα οχήματα αυτά ή συνδυασμοί οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.
- (ii) Μετά από άδεια από τον Έφορο, η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, οι διαστάσεις των οποίων αφίστανται εκείνων που αναφέρονται στα εδάφια (i), (ii), (iv), (v) (vi), (vii), (viii), (ix), και (x) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού και εκτελούν ορισμένες εθνικές μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών:

Νοείται ότι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών εάν οι μεταφορές πραγματοποιούνται στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας από εξειδικευμένα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων, υπό συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη:

Νοείται περαιτέρω ότι, οι μεταφορές που αναφέρονται στο παρόν εδάφιο επιτρέπεται να εκτελούνται επίσης με τη χρήση οχημάτων με κινητήρα, ρυμουλκωμένων και ημιρυμουλκωμένων συμφώνων προς τις διαστάσεις που καθορίζονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, συνδυασμένων κατά τρόπον ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται με βάση την εν λόγω παράγραφο, ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων συνθηκών ανταγωνισμού.

- (iii) Μετά από άδεια από τον Έφορο, η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με μία ή περισσότερες απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, με σκοπό να πραγματοποιούν ορισμένες τοπικές μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο:

Νοείται ότι, όταν ο Έφορος παραχωρεί άδεια που αναφέρεται στο παρόν εδάφιο ενημερώνει σχετικά τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- (iv) Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020 η κυκλοφορία λεωφορείων τα οποία έχουν εγγραφεί ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία πριν από τις 17 Σεπτεμβρίου 1997 και έχουν διαστάσεις που υπερβαίνουν εκείνων που καθορίζονται στα εδάφια (i), (ii (x), και (xi) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού.

- (v) Από τις ημερομηνίες και υπό τους όρους που προβλέπονται στο εδάφιο (vi), η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμού οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που καθορίζονται στο εδάφιο (i) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού, ώστε να είναι δυνατή η προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων αυτών προκειμένου να βελτιωθεί η ενεργειακή τους απόδοση, νοουμένου ότι τα οχήματα ή οι συνδυασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα καθοριζόμενα στο εδάφιο (x) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού και τυχόν υπέρβαση των προβλεπόμενων ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση του μήκους φόρτωσης αυτών των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων.
- (vi) Οι ημερομηνίες και οι όροι που αναφέρονται στο εδάφιο (v) της παρούσας υποπαραγράφου καθορίζονται ως ακολούθως:
- (A) Αναφορικά με τη διάθεση στην αγορά αεροδυναμικών διατάξεων που αναφέρονται στο εδάφιο (v), σε διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 12 των περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμων του 2005 και 2010, βάσει σχετικού Ευρωπαϊκού νομοθετήματος που εκδίδεται για την τροποποίηση των σχετικών κανόνων για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK ή, εφόσον το εν λόγω Ευρωπαϊκό νομοθέτημα είναι Ευρωπαϊκός Κανονισμός, στα καθοριζόμενα αυτού του Ευρωπαϊκού Κανονισμού.
- (B) Αναφορικά με άλλους όρους που πρέπει να πληρούνται, ιδιαίτερα για τη χρήση των αεροδυναμικών διατάξεων που αναφέρονται στο εδάφιο (v), σε Γνωστοποίηση του Εφόρου που εκδίδεται δυνάμει του παρόντος σημείου και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, βάσει σχετικού Ευρωπαϊκού νομοθετήματος που εκδίδεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή, εφόσον το εν λόγω

Ευρωπαϊκό νομοθέτημα είναι Ευρωπαϊκός Κανονισμός, στα καθοριζόμενα αυτού του Ευρωπαϊκού Κανονισμού.

- (vii) Από τις ημερομηνίες και υπό τους όρους που προβλέπονται στο εδάφιο (viii), η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμού οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που καθορίζονται στο εδάφιο (i) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού, στα οποία ο θάλαμος οδήγησης τους παρέχει βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση και επιδόσεις ασφαλείας, νοουμένου ότι τα οχήματα ή οι συνδυασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα καθοριζόμενα στο εδάφιο (x) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού και τυχόν υπέρβαση των προβλεπόμενων ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας αυτών των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων.
- (viii) Οι όροι που αναφέρονται στο εδάφιο (vii) της παρούσας υποπαραγράφου καθορίζονται, αναφορικά με τη διάθεση στην αγορά οχημάτων που αναφέρονται στο εδάφιο (vii), σε διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 12 των περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμων του 2005 και 2010, βάσει σχετικού Ευρωπαϊκού νομοθετήματος που εκδίδεται για την τροποποίηση των σχετικών κανόνων για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK ή, εφόσον το εν λόγω Ευρωπαϊκό νομοθέτημα είναι Ευρωπαϊκός Κανονισμός, στα καθοριζόμενα αυτού του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, η δε ημερομηνία που αναφέρεται στο εδάφιο (vii) της παρούσας υποπαραγράφου καθορίζεται ως τρία (3) έτη από την ημερομηνία έκδοσης του προαναφερθέντος διατάγματος ή την ημερομηνία εφαρμογής του προαναφερθέντος Ευρωπαϊκού Κανονισμού, ανάλογα με την περίπτωση.
- (ix) Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών, που εμπίπτουν στις πρόνοιες του εδαφίου (vii) της παρούσας υποπαραγράφου και για τα οποία συντρέχει περίπτωση υπέρβασης της μέγιστης απόστασης

που καθορίζεται στο εδάφιο (iv) της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού κατά 15 cm, τα οποία εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών ή κινητών αμαξωμάτων γνωστών ως «swap bodies» 45 ποδών, κενών ή φορτωμένων, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εν λόγω εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

(θ) Για τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα εφαρμόζονται, επιπρόσθετα των προνοιών των παραγράφων (1) μέχρι (4) του παρόντος Κανονισμού, τα ακόλουθα:

- (i) Το επιπλέον βάρος που απαιτούν τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση τύπου του εν λόγω οχήματος που εκδίδεται με βάση την Οδηγία 2007/46/EK ή, εφόσον το εν λόγω όχημα δεν έχει εγκριθεί με βάση την εν λόγω Οδηγία, κατά την έγκριση του οχήματος για σκοπούς εγγραφής του.
- (ii) Το επιπλέον βάρος που αναφέρεται στο εδάφιο (i) επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του εδαφίου (i) της υποπαραγράφου (i) της παρούσας παραγράφου.
- (iii) Με Γνωστοποίηση του Εφόρου που εκδίδεται δυνάμει του παρόντος σημείου και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, βάσει σχετικού Ευρωπαϊκού νομοθετήματος που εκδίδεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή, εφόσον το εν λόγω Ευρωπαϊκό νομοθέτημα είναι Ευρωπαϊκός Κανονισμός, όπως καθορίζεται στον εν λόγω Ευρωπαϊκό Κανονισμό, αναπροσαρμόζεται ο κατάλογος εναλλακτικών καυσίμων που αναφέρεται στην υποπαραγράφο (δ) της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, που απαιτούν επιπλέον βάρος και το αναπροσαρμοσμένο βάρος εφαρμόζεται για τους σκοπούς

εφαρμογής των σχετικών με τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα προνοιών των παραγράφων (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού.

(ι) Για τους σκοπούς της επιτήρησης της εφαρμογής των προνοιών των παραγράφων (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού –

(i) Τα οχήματα που αναφέρονται στην υποπαραγράφο (α) της παρούσας παραγράφου πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα από τα αποδεικτικά συμμόρφωσης που αναφέρονται στα σημεία (Α), (Β) και (Γ) του παρόντος εδαφίου:

(Α) Το συνδυασμό των εξής δύο πινακίδων που αναφέρονται στα σημεία (Α1) και (Α2) κατωτέρω:

(Α1) Πινακίδα του κατασκευαστή, όπως αυτή καθορίζεται, καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την Οδηγία 76/114/ΕΟΚ ή τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011.

(Α2) Πινακίδα για τις διαστάσεις, η οποία καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την Οδηγία 76/114/ΕΟΚ ή τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011 και όπως καθορίζεται στο σημείο Α3 κατωτέρω.

(Α3) Πρότυπο της πινακίδας που αναφέρεται στο σημείο Α2 καθορίζεται με Γνωστοποίηση του Εφόρου που εκδίδεται δυνάμει του παρόντος σημείου και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, στερεώνεται, στο μέτρο του δυνατού, δίπλα στην πινακίδα που προβλέπει η Οδηγία 76/114/ΕΟΚ ή ο Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011, οι τιμές που αναφέρονται σε αυτήν επαναλαμβάνουν ακριβώς τα εξαγόμενα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν απευθείας στο όχημα και έχει το ακόλουθο περιεχόμενο:

1. Όνομα του κατασκευαστή.
2. Αριθμό αναγνώρισης του οχήματος:

Νοείται ότι, τα αναφερόμενα στα σημεία 1 και 2 ανωτέρω δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνονται όταν το όχημα είναι εφοδιασμένο με πινακίδα που περιλαμβάνει τα στοιχεία που αφορούν το βάρος και τις διαστάσεις του.

3. Μήκος του οχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου (L).
4. Πλάτος του οχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου (W).
5. Στοιχεία για τη μέτρηση του μήκους των συνδυασμών οχημάτων:

— απόσταση (a) μεταξύ του εμπρόσθιου μέρους του οχήματος με κινητήρα και του κέντρου του συστήματος ζεύξης (άγκιστρο ή πέταλο ζεύξης), στη δε περίπτωση πετάλου πολλαπλών σημείων ζεύξης, πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και οι μέγιστες τιμές (a min και a max),

— απόσταση (b) μεταξύ του κέντρου του συστήματος ζεύξης του ρυμουλκούμενου (δακτύλιος) ή του ημιρυμουλκούμενου (πέιρος ζεύξης) και του οπίσθιου μέρους του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου, στη δε περίπτωση συστήματος με πολλαπλά σημεία ζεύξης, πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και μέγιστες τιμές (b min και b max):

Νοείται ότι το μήκος των συνδυασμών

οχημάτων μετράται όταν το όχημα με κινητήρα, το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο διατάσσονται σε ευθεία γραμμή.

- (B) Μία πινακίδα που καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την Οδηγία 76/114/ΕΟΚ ή τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 19/2011 και περιέχει τις πληροφορίες των δύο πινακίδων που αναφέρονται στο στοιχείο (Α).
- (Γ) Ένα έγγραφο, πρότυπο του οποίου καθορίζεται με Γνωστοποίηση του Εφόρου που εκδίδεται δυνάμει του παρόντος σημείου και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, που παραχωρείται από τον Έφορο κατά την εγγραφή του οχήματος –
- (1) στο οποίο αναγράφονται τα ίδια στοιχεία και πληροφορίες που περιέχονται στις πινακίδες που αναφέρονται στο στοιχείο (Α),
 - (2) στην κεντρική στήλη του οποίου αναγράφονται οι τιμές που ισχύουν για το βάρος του οχήματος για διεθνείς μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού και, για τα οχήματα που αναφέρονται στα υποσημεία (γγ) και (δδ) του σημείου (B) του εδαφίου (ii) της υποπαραγράφου (β) της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού, αναγράφεται εντός παρενθέσεων η ένδειξη «44 t» κάτω από το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνδυασμού οχημάτων,
 - (3) στην αριστερή στήλη του οποίου αναγράφονται οι τιμές που ισχύουν για το βάρος του οχήματος για εθνικές μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο (4) του παρόντος Κανονισμού 50 και στη δεξιά στήλη του αναγράφονται τα τεχνικά αποδεκτά βάρη του οχήματος, και
 - (4) το οποίο φυλάγεται, επαρκώς προστατευμένο,

εντός του οχήματος και επιδεικνύεται από τον οδηγό στις περιπτώσεις ελέγχων.

- (ii) Όταν τα χαρακτηριστικά οχήματος, που αναφέρεται στην παράγραφο 2(α) του παρόντος Κανονισμού και είναι εγγεγραμμένο στο μητρώο του Εφόρου, δεν ανταποκρίνονται πλέον σε εκείνα που αναγράφονται στα αποδεικτικά συμμόρφωσης που αναφέρονται στο εδάφιο (i) της υποπαραγράφου (i) της παρούσας παραγράφου, ο κάτοχος του οφείλει να παρουσιάσει το όχημα στον Έφορο για να τροποποιηθούν αναλόγως και εφόσον επιτρέπεται τα εν λόγω αποδεικτικά συμμόρφωσης.
- (iii) Οι πινακίδες και τα έγγραφα που αναφέρονται στο εδάφιο (i) της παρούσας υποπαραγράφου που εκδόθηκαν από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναγνωρίζονται στην Κυπριακή Δημοκρατία ως αποδεικτικά συμμόρφωσης που εκδίδονται από τον Έφορο με βάση το εν λόγω εδάφιο.
- (iv) Ο Έφορος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος ενδεδειγμένο κατά την κρίση του αριθμό ελέγχων του βάρους των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο, ανάλογο με τον συνολικό αριθμό οχημάτων που ελέγχονται κάθε έτος στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- (v) Στα πλαίσια των ελέγχων που γίνονται με βάση το εδάφιο (iv) της παρούσας υποπαραγράφου, τα οχήματα που εκτελούν διεθνής μεταφορές στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας και είναι εφοδιασμένα με αποδεικτικό συμμόρφωσης που αναφέρεται στο εδάφιο (i) υποβάλλονται –
 - (A) όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τα βάρη που αναφέρονται στην παράγραφο (3) του παρόντος

Κανονισμού, σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, και

- (B) όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, σε ελέγχους μόνο εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με τις πρόνοιες της εν λόγω παραγράφου.
- (vi) Ο Έφορος φροντίζει ώστε, για παραβάσεις και κυρώσεις σχετικές με τις παραγράφους (1) μέχρι (4) του παρόντος Κανονισμού 50, υφίσταται η απαραίτητη τεχνική υποδομή και διενεργείται ανταλλαγή πληροφοριών με τα άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 18 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.
- (vii) Ο Έφορος φροντίζει ώστε, μέχρι τις 27 Μαΐου 2021, να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ώστε, μέσω μετρήσεων που πραγματοποιούνται με τη βοήθεια αυτόματων συστημάτων ταυτοποίησης που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές, να εντοπίζονται οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.
- (viii) Ανά διετία, και το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που ακολουθεί τη λήξη της αντίστοιχης διετίας, ο Έφορος διαβιβάζει στην Επιτροπή τις αναγκαίες πληροφορίες όσον αφορά –
- (A) τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τα προηγούμενα δύο ημερολογιακά έτη, και
- (B) τον αριθμό των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που βρέθηκαν υπερφορτωμένα:

Νοείται ότι η πρώτη διαβίβαση των πληροφοριών που

αναφέρονται στο παρόν εδάφιο γίνεται μέχρι την 30^η Σεπτεμβρίου του έτους 2019 και αφορά την περίοδο από την 7^η Μαΐου του έτους 2017 μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου του έτους 2018.

(ια) Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και κινητών αμαξωμάτων που διενεργείται για διεθνείς μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, ο φορτωτής αποστέλλει ή παραδίδει στον μεταφορέα στον οποίο αναθέτει τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος δήλωση του βάρους του μεταφερόμενου εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος ανάλογα με την περίπτωση.

(ιβ) Για οποιαδήποτε μεταφορά για εθνικές μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο (4) του παρόντος Κανονισμού ο φορτωτής αποστέλλει ή παραδίδει στον μεταφορέα στον οποίο αναθέτει τη μεταφορά δήλωση, το περιεχόμενο της οποίας καθορίζεται με Γνωστοποίηση του Εφόρου που εκδίδεται δυνάμει της παρούσας υποπαραγράφου και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

108(Ι) του 2010.

(ιγ) Ο οδηγός οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμού, ο μεταφορέας και ο φορτωτής παρέχουν πρόσβαση σε Επόπτη, όπως αυτός ορίζεται στον περί των Εποπτών Οδικών Μεταφορών (Εξουσίες και Ευθύνες) Νόμο του 2010, σε μέλος της Αστυνομίας, ή εξουσιοδοτημένο από τον Έφορο πρόσωπο, σε όλα τα συναφή έγγραφα τεκμηρίωσης του φορτωτή ή που παρέχονται από τον φορτωτή με βάση τις υποπαραγράφους (ια) και (ιβ) της παρούσας παραγράφου.

(ιδ) Ο Έφορος δύναται να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο στον οδηγό οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμού, στον μεταφορέα, στον φορτωτή ή σε προσωπικό που απασχολείται από αυτούς ή στο πρόσωπο που διενήργησε τη φόρτωση στο όχημα, εφόσον διαπιστώσει παράβαση από αυτούς, όπως καθορίζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- (i) Όταν οι πληροφορίες που αναφέρονται στα έγγραφα τεκμηρίωσης που παρέχονται από τον φορτωτή με βάση τις υποπαραγράφους (ια) ή (ιβ) της παρούσας παραγράφου είναι ελλιπείς ή ανακριβείς το διοικητικό πρόστιμο δύναται να ανέλθει στο ποσό των πεντακοσίων Ευρώ (€500) προς έκαστο για τον οποίο διαπιστώθηκε ότι προέβη στην παράβαση ή συνέβαλε σε αυτήν ή την προκάλεσε ή ανέχτηκε.
- (ii) Όταν οι πληροφορίες που αναφέρονται στα έγγραφα τεκμηρίωσης που παρέχονται από τον φορτωτή με βάση τις υποπαραγράφους (ια) ή (ιβ) της παρούσας παραγράφου είναι ελλιπείς ή ανακριβείς και το όχημα ή ο συνδυασμός οχημάτων υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα, το διοικητικό πρόστιμο δύναται να ανέλθει στο ποσό των χίλιων Ευρώ (€1.000) προς έκαστο για τον οποίο διαπιστώθηκε ότι προέβη στην παράβαση ή συνέβαλε σε αυτήν ή την προκάλεσε ή ανέχτηκε και, επιπρόσθετα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο –
- (A) στον οδηγό του οχήματος ίσο με οχτώ Ευρώ (€8) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος καθώς και οχτώ Ευρώ (€8) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ανά άξονα για τον οποίο διαπιστώνεται υπέρβαση, και
- (B) στον μεταφορέα, στον φορτωτή και στο πρόσωπο που διενήργησε τη φόρτωση στο όχημα, ίσο με σαράντα Ευρώ (€40) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος καθώς και σαράντα Ευρώ (€40) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ανά άξονα για τον οποίο διαπιστώνεται υπέρβαση:
- Νοείται ότι, αν ο οδηγός είναι και ο μεταφορέας επιβάλλεται το πρόστιμο που προβλέπεται στο παρόν σημείο (B).

(iii) Όταν οι πληροφορίες που αναφέρονται στα έγγραφα τεκμηρίωσης που παρέχονται από τον φορτωτή με βάση τις υποπαραγράφους (ια) ή (ιβ) της παρούσας παραγράφου είναι ορθά αλλά το όχημα ή ο συνδυασμός οχημάτων υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο –

(A) στον οδηγό του οχήματος ίσο με οχτώ Ευρώ (€8) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος καθώς και οχτώ Ευρώ (€8) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ανά άξονα για τον οποίο διαπιστώνεται υπέρβαση, και

(B) στον μεταφορέα, στον φορτωτή και στο πρόσωπο που διενήργησε τη φόρτωση στο όχημα, ίσο με σαράντα Ευρώ (€40) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος καθώς και σαράντα Ευρώ (€40) ανά επί τοις εκατό ποσοστιαία μονάδα (%) υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ανά άξονα για τον οποίο διαπιστώνεται υπέρβαση:

Νοείται ότι, αν ο οδηγός είναι και ο μεταφορέας επιβάλλεται το πρόστιμο που προβλέπεται στο παρόν σημείο (B).

(iv) Όταν το όχημα ή ο συνδυασμός οχημάτων υπερβαίνει τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις ή όταν δεν τηρείται όρος που επιβλήθηκε από τον Έφορο με βάση την επιφύλαξη της παραγράφου 4(β) των παρόντων Κανονισμών, το διοικητικό πρόστιμο δύναται να ανέλθει στο ποσό των χιλίων Ευρώ (€1.000) προς έκαστο για τον οποίο διαπιστώθηκε ότι προέβη στην παράβαση ή συνέβαλε σε αυτήν ή την προκάλεσε ή ανέχτηκε.

(ιε) Για τους σκοπούς της υποπαραγράφου (ιδ) της παρούσας παραγράφου –

- (i) Το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται με αιτιολογημένη γραπτή απόφαση του Εφόρου.
- (ii) Ο Έφορος πριν προβεί στην έκδοση της απόφασής του για επιβολή διοικητικού προστίμου, κοινοποιεί εγγράφως την πρόθεσή του στον ενδιαφερόμενο και παραθέτει τους λόγους που δικαιολογούν την απόφασή του παραχωρώντας τουλάχιστον δύο (2) εβδομάδες διορία για να υποβληθούν τυχόν παραστάσεις, τις οποίες μελετά πριν εκδώσει την απόφασή του.
- (iii) Το ποσό του διοικητικού προστίμου εισπράττεται από τον Έφορο εάν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Διοικητικού Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε ημερών (75) από της κοινοποίησης της σχετικής απόφασης ή σε περίπτωση που ασκήθηκε προσφυγή, μετά την έκδοση μη ακυρωτικής δικαστικής απόφασης.
- (iv) Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής των επιβαλλομένων διοικητικών προστίμων, ο Έφορος λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.

(ιστ) Τίποτα στους παρόντες Κανονισμούς δεν εμποδίζει τη ρύθμιση, για σκοπούς οδικής κυκλοφορίας, που αφορά στο βάρος και στις διαστάσεις οχημάτων, σε ορισμένους δρόμους ή τεχνικά έργα, ιδίως την επιβολή τοπικών περιορισμών ως προς τα μέγιστα επιτρεπτά βάρη και τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές ή συγκεκριμένους δρόμους, όταν η υποδομή δεν προσφέρεται για μεγάλων διαστάσεων και βαριά οχήματα, όπως στο κέντρο των πόλεων, σε μικρά χωριά ή σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος.

3(α) Οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και τα συναφή με αυτές χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2(α) του παρόντος Κανονισμού και χρησιμοποιούνται στις διεθνής μεταφορές είναι τα ακόλουθα:

(i)	Μέγιστο μήκος:	
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	16,50 m
	— οδικός συρμός	18,75 m
	— αρθρωτό λεωφορείο	18,75 m
	— λεωφορείο με 2 άξονες	13,50 m
	— λεωφορείο με περισσότερους από 2 άξονες	15,00 m
	— λεωφορείο + ρυμουλκούμενο	18,75 m:

Νοείται ότι, εάν σε λεωφορείο προσαρτάται προσθαιρούμενο τμήμα, το μέγιστο μήκος του οχήματος, περιλαμβανομένου του πρόσθετου τμήματος, δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο μήκος που προβλέπεται στο παρόν εδάφιο.

(ii)	Μέγιστο πλάτος:	
(A)	οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο (B) του παρόντος εδαφίου	2,55 m
(B)	υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή μεταφερόμενων από οχήματα εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό	2,60 m

(iii)	Μέγιστο ύψος:	
	οχήματα οποιουδήποτε τύπου	4,00 m

- (iv) Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και του οπισθίου άκρου του ημιρυμουλκουμένου 12,00 m
- (v) Μέγιστο μήκος της οριζόντιας προβολής της απόστασης μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπροσθεν άκρου ημιρυμουλκουμένου 2,04 m

Νοείται ότι τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1^η Ιανουαρίου 1991 και τα οποία δεν πληρούν τις πρόνοιες των εδαφίων (iv) και (v) της παρούσας υποπαραγράφου, θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτές για τους σκοπούς των παραγράφων 2(ε) και 2(στ) του παρόντος Κανονισμού εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15,50 μέτρων.

- (vi) Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άκρου του ρυμουλκού και του εμπρόσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου 15,65 m
- (vii) Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το 16,40 m

απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού

(viii) Σε σχέση με τους οδικούς συρμούς, ελάχιστη απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκούμενου 3,00 m

(ix) Στις αναφερόμενες στις υποπαραγράφους (α)(i) μέχρι (α)(vi) της παρούσας παραγράφου διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.

(x) Τηρουμένων των προνοιών του εδαφίου (xi) της παρούσας υποπαραγράφου, κάθε όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός οχημάτων που βρίσκεται σε κίνηση πρέπει να μπορεί να ολοκληρώσει κυκλική διαδρομή σε επιφάνεια που ορίζεται μεταξύ εξωτερικής ακτίνας 12,50 m και εσωτερικής ακτίνας 5,30 m.

(xi) Για τους σκοπούς του εδαφίου (x) της παρούσας υποπαραγράφου αναφορικά με λεωφορείο, όταν αυτό είναι σταθμευμένο, ορίζεται κατακόρυφο επίπεδο επαπτόμενο στην πλευρά του οχήματος και με κατεύθυνση προς το εξωτερικό του κύκλου, χαράσσοντας γραμμή επί του εδάφους, στη δε περίπτωση αρθρωτού λεωφορείου, τα δύο άκαμπτα τμήματα του ευθυγραμμίζονται με το εν λόγω επίπεδο και, όταν το λεωφορείο εισέρχεται από ευθύγραμμη πορεία εντός της κυκλικής επιφανείας που καθορίζεται στο εδάφιο (x), κανένα σημείο του δεν δύναται να εξέχει άνω των 0,60 m από αυτό το κατακόρυφο επίπεδο.

3(β) Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα, σε τόνους, και τα συναφή με αυτά χαρακτηριστικά των οχημάτων που

αναφέρονται στην παράγραφο 2(α) του παρόντος Κανονισμού και χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές είναι τα ακόλουθα:

(i)	Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων:	
	(A) Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 t
	(B) Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 t
(ii)	Συνδυασμοί οχημάτων:	
	(A) Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες:	
	(αα) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 t
	(ββ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 t
	(B) Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες:	
	(αα) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 t
	(ββ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 t
	(γγ) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που μεταφέρει, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα, μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών	42 t
	(δδ) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που μεταφέρει, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα	44 t

εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα, μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών

- | | | |
|------|--|-------|
| (Γ) | Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ρυμουλκούμενο | 36 t |
| (Δ) | Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση των αξόνων του ημιρυμουλκούμενου: | |
| (αα) | Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m | 36 t |
| (ββ) | Είναι μεγαλύτερη από 1,8 m | 36 t: |

Νοείται ότι στην περίπτωση αυτή, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος αυξάνεται κατά δύο (2) τόνους, νοουμένου ότι δεν υπάρχει υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος με κινητήρα που αναφέρεται στο σημείο (Α)(αα) του παρόντος εδαφίου καθώς και του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκούμενου που αναφέρεται στο σημείο (Β)(δδ) του εδαφίου (iv) της παρούσας υποπαραγράφου και νοουμένου ότι ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς

αυτές που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (γ) της παρούσας παραγράφου.

- (iii) Οχήματα με κινητήρα:
- (A) Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα:
- (αα) Όλα τα διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία 18 t:

Νοείται ότι στην περίπτωση τέτοιων οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 18 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την εναλλακτική τεχνολογία καυσίμων με ανώτατο όριο τον ένα (1) τόνο.

- (ββ) Διαξονικά λεωφορεία 19,5 t

- (B) Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα: 25 t:

Νοείται ότι στην περίπτωση αυτή, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος αυξάνεται στους 26 τόνους όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (γ) της παρούσας παραγράφου, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους:

Νοείται περαιτέρω ότι στην

περίπτωση τέτοιων οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 25 ή ανάλογα με την περίπτωση των 26 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την εναλλακτική τεχνολογία καυσίμων με ανώτατο όριο τον ένα (1) τόνο.

- (Γ) Τετραξονικά οχήματα με κινητήρα με δύο κατευθυντήριους άξονες, 32 t
 όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (γ) της παρούσας παραγράφου, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους.

- (Δ) Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία 28 t:

Νοείται ότι στην περίπτωση τέτοιων οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την εναλλακτική τεχνολογία καυσίμων με ανώτατο όριο τον ένα (1) τόνο.

- (iv) Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα:

(A)	Απλοί άξονες – Απλός μη κινητήριος άξονας	10 t
(B)	Ως προς τους δίδυμους άξονες, γνωστούς ως «tandem», ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων, το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αυτών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες είναι –	
(αα)	μικρότερη από 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
(ββ)	ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
(γγ)	ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
(δδ)	ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
(Γ)	Ως προς τους τρίδυμους άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων, το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αυτών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες είναι –	
(αα)	Μικρότερη ή ίση με 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
(ββ)	Μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t

- (Δ) Κινητήριος άξονας
- (αα) Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία (Α) και (Β) του εδαφίου (ii) της παρούσας υποπαραγράφου 11,5 t
- (ββ) Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία (Γ) και (Δ) του εδαφίου (ii) καθώς και στο εδάφιο (iii) της παρούσας υποπαραγράφου. 11,5 t
- (Ε) Ως προς τους δίδυμους άξονες οχημάτων με κινητήρα, το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αυτών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες είναι –
- (αα) μικρότερη από 1,0 m ($d < 1,0 \text{ m}$) 11,5 t
- (ββ) ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$) 16 t
- (γγ) ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) 18 t
- (δδ) ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) και είτε ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές που καθορίζονται 19 t

στην υποπαράγραφο (γ) της παρούσας παραγράφου, είτε σε περιπτώσεις όπου κάθε κινητήριο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους

(ν) Αναφορικά με τα συναφή με το βάρος χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2(α) του παρόντος Κανονισμού –

(Α) για οχήματα οποιοδήποτε τύπου, το βάρος που φέρει ο κινητήριο άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25% του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων·

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

3(γ) Οι προϋποθέσεις σχετικά με την ισοδυναμία ορισμένων αναρτήσεων που δεν χρησιμοποιούν πεπιεσμένο αέρα με τις αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα για τον ή τους κινητήριους άξονες του οχήματος, καθορίζονται ως ακολούθως:

(i) ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ:

Ένα σύστημα ανάρτησης ονομάζεται ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα, εφόσον τουλάχιστον το 75% της λειτουργίας του ως ελατηρίου πραγματοποιείται με σύστημα πεπιεσμένου αέρα.

(ii) ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ

Ένα σύστημα ανάρτησης αναγνωρίζεται ως ισοδύναμο προς ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα εφόσον πληροί τα ακόλουθα:

- (Α) Σε περίπτωση που η αναρτημένη μάζα σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα υφίσταται κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας, οι συχνότητες και αποσβέσεις, μετρούμενες όταν η ανάρτηση φέρει το μέγιστο φορτίο της, πρέπει να περιέχονται εντός των ορίων (αμορτισέρ) που καθορίζονται στα σημεία (Β) έως (Ε) του παρόντος εδαφίου.
- (Β) Κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων. Στους δίδυμους άξονες, οι εν λόγω υδραυλικοί αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των συζευγμένων αξόνων.
- (Γ) Ο μέσος συντελεστής απόσβεσης «D» πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20% της κρίσιμης απόσβεσης για ανάρτηση εφοδιασμένη με υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας.
- (Δ) Το μέγιστο επίπεδο απόσβεσης της ανάρτησης, όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες κραδασμών, πρέπει να μην υπερβαίνει το 50% του D.
- (Ε) Η μέγιστη συχνότητα της αναρτημένης μάζας του κινητήριου ή συζευγμένου άξονα κατά μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 Hz.
- (ΣΤ) Η συχνότητα και απόσβεση της ανάρτησης καθορίζονται στο εδάφιο (iii) και οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης καθορίζονται στο εδάφιο (iv) της παρούσας

υποπαράγραφου.

(iii) ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ

Ο παρών ορισμός αφορά μάζα M (kg) αναρτημένη σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα. Ο άξονας αυτός παρουσιάζει συνολική δυσκαμψία κατά την κατακόρυφη διεύθυνση μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας, έστω K newton/μέτρο (N/m) και συνολικό συντελεστή απόσβεσης C newton/μέτρο και ανά δευτερόλεπτο (N/ms).

Έστω ότι Z είναι η κατακόρυφη μετακίνηση της αναρτημένης μάζας.

Η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι:

$$M + \frac{D^2 Z}{Dt^2} + C \frac{DZ}{dt} + KZ = 0$$

Η συχνότητα της ταλάντωσης της ανηρτημένης μάζας F (rad/sec) είναι:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν $C = C_0$, όπου –

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Ο συντελεστής απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι C/C_0 .

Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της ανηρτημένης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβεννυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών κορυφών της ταλάντωσης προς την αυτή κατεύθυνση. Εάν τα πλάτη των κορυφών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A_1 και A_2 ο συντελεστής απόσβεσης D δίδεται από τη σχέση:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

όπου \ln είναι ο φυσικός λογάριθμος του συντελεστή πλάτους.

(iv) ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

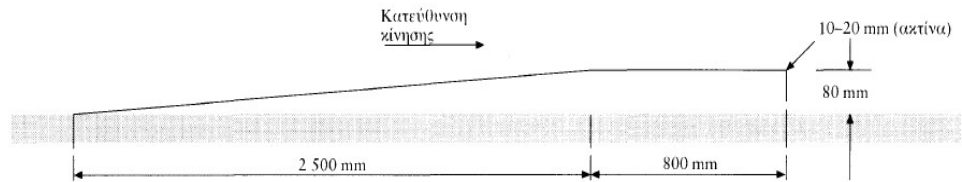
Προκειμένου να καθοριστούν με δοκιμή ο συντελεστής απόσβεσης D , ο συντελεστής απόσβεσης όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κραδασμών καθώς και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα, φορτωμένο πρέπει –

- (Α) να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα ($5 \text{ km/h} + 1 \text{ km/h}$) υπεράνω βαθμίδας 80 mm , της οποίας η κατατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα, ή
- (Β) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο στον κινητήριου άξονα φτάσει σε τιμή 50% μεγαλύτερη από την τιμή του μέγιστου στατικού φορτίου. Το όχημα που ωθείται προς τα κάτω απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει, ή
- (Γ) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα άνω μέχρις ότου η ανηρημένη μάζα να ανυψωθεί κατά 80 mm άνωθεν του κινητήριου άξονα. Το όχημα που ωθείται με τον τρόπο αυτό προς τα άνω αφήνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει, ή
- (Δ) να υποστεί άλλου είδους δοκιμές, των οποίων την ισοδυναμία ο κατασκευαστής έχει αποδείξει ικανοποιητικά στον Έφορο.

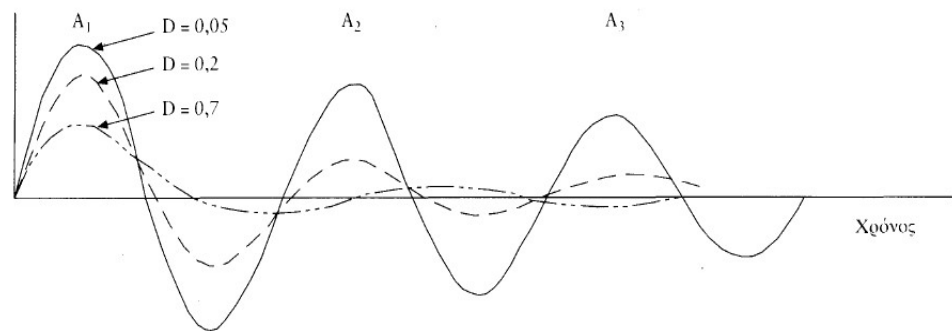
Νοείται ότι, στο όχημα όπου πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ κινητήριου άξονα και πλαισίου, αμέσως υπεράνω του κινητήριου άξονα, να έχει τοποθετηθεί αισθητήρας κατακόρυφων μετατοπίσεων. Η ανάγνωση του ίχνους επιτρέπει, αφενός, να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης βύθισης και, αφετέρου, να ληφθεί έτσι η συχνότητα F και ο συντελεστής πλάτους ώστε να

προκύψει η απόσβεση. Για τους συζευγμένους κινητήριους άξονες, πρέπει να τοποθετηθούν αισθητήρες μετατοπίσεων μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως επάνω από τον άξονα.

Σχήμα 1
Βαθμίδα του εδάφους για δοκιμές ανάρτησης



Σχήμα 2
Αποσβεννυμένη μη συντηρούμενη απόκριση



4(α) Εκτός δυνάμει αδείας του Εφόρου και τηρουμένων των όρων που κατά περίπτωση επιβάλλει, οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και τα συναφή με αυτές χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2(α) του παρόντος Κανονισμού και χρησιμοποιούνται στις μεταφορές στην Κυπριακή Δημοκρατία είναι αυτά που καθορίζονται στην παράγραφο 3(α) του παρόντος Κανονισμού.

4(β) Εκτός δυνάμει αδείας του Εφόρου και τηρουμένων των όρων που κατά περίπτωση επιβάλλει, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα, σε τόνους, και τα συναφή με αυτά

χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2(α) του παρόντος Κανονισμού και χρησιμοποιούνται στις μεταφορές στην Κυπριακή Δημοκρατία είναι αυτά που καθορίζονται στην παράγραφο 3(α) του παρόντος Κανονισμού, τηρουμένων των μέγιστων βαρών που καθορίζονται στους ακόλουθους πίνακες, νοουμένου ότι οι κατασκευαστικές προδιαγραφές των οχημάτων και των αξόνων τους επιτρέπουν τα αναφερόμενα στους πίνακες βάρη:

Νοείται ότι ο Έφορος δύναται, για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού, να επιβάλλει ειδικούς τεχνικούς όρους ως προς τη λήψη κατάλληλων μέτρων προς αποφυγή πτώσης, διαρροής ή έκχυσης οποιασδήποτε ποσότητας μεταφερόμενου εμπορεύματος, περιλαμβανομένου υλικού, ουσίας ή προϊόντος.

Πίνακας Α

(Μέγιστα βάρη ανά άξονα ή ομάδα αξόνων, για οχήματα με κινητήρα, ρυμουλκά και ημιρυμουλκούμενα, για μεταφορά φορτίου, που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές στην Κυπριακή Δημοκρατία)

Αριθμός Αξόνων	Κατηγορία Αξόνων	Μέγιστο Επιτρεπόμενο Βάρος (σε τόνους – t)	
Απλός άξονας	Διευθυντήριο (κινητήριο ή μη κινητήριο).	7t	
	Μη διευθυντήριο και μη κινητήριο.	10t	
	Κινητήριο μη διευθυντήριο.	13t	
Ζεύγος αξόνων	Με απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες μικρότερη ή ίση του ενός μέτρου, $d \leq 1m$.	10t	
	Με απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες μεγαλύτερη του ενός μέτρου και μικρότερη ή ίση των δύο μέτρων, $1m < d \leq 2m$: <ul style="list-style-type: none"> - Διευθυντήριοι και οι δύο 13t - Ο ένας διευθυντήριο και ο άλλος μη κινητήριο και μη διευθυντήριο 16t - Ο ένας διευθυντήριο και ο άλλος κινητήριο και μη διευθυντήριο 19t - Κανένας από τους δύο διευθυντήριοι 21t 		
			Οι άξονες δεν θεωρείται ότι αποτελούν ζεύγος και τυγχάνουν χειρισμού ως απλοί άξονες
	Με απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες μεγαλύτερη των δύο μέτρων, $d > 2m$.		
Σύστημα τριών αξόνων	Με απόσταση (d) μεταξύ των ακραίων αξόνων μικρότερη ή ίση των δύο μέτρων, $d \leq 2m$.	20t	
	Με απόσταση (d) μεταξύ των ακραίων αξόνων μεγαλύτερη των δύο μέτρων, $d > 2m$: <ul style="list-style-type: none"> - Κανένας διευθυντήριο 30t - Ο ένας διευθυντήριο 26t - Οι δύο διευθυντήριοι 23t - Όλοι διευθυντήριοι 20t 		
Σύστημα τεσσάρων αξόνων ή περισσότερων	Στην περίπτωση τεσσάρων αξόνων, θεωρείται ότι το σύστημα αποτελείται από δύο ζεύγη αξόνων και εφαρμόζονται τα ισχύοντα για τα ζεύγη αξόνων, σε δε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση καθορίζονται τα μέγιστα βάρη από τον Έφορο για κάθε συγκεκριμένο σχετικό όχημα.		

Πίνακας Β

(Μέγιστα βάρη για οχήματα με κινητήρα ή συνδυασμό οχημάτων, για μεταφορά φορτίου, που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές στην Κυπριακή Δημοκρατία)

Σημείο	Τύπος οχήματος με κινητήρα (φορτηγού) ή συνδυασμού οχημάτων	Μέγιστο Επιτρεπόμενο Μικτό Βάρος (σε τόνους – t)
Οχήματα με κινητήρα		
1	Διαξονικό όχημα με κινητήρα.	19t
2	Τριαξονικό όχημα με κινητήρα.	25t
3	Τριαξονικό όχημα με κινητήρα, με ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή ισοδύναμου, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 3(γ) του παρόντος Κανονισμού.	27t
4	Τετραξονικό όχημα με κινητήρα.	30t
5	Τετραξονικό όχημα με κινητήρα, με ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή ισοδύναμου, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 3(γ) του παρόντος Κανονισμού.	34t
6	Όχημα με κινητήρα με περισσότερους από τέσσερις άξονες.	Καθορίζεται από τον Έφορο για κάθε συγκεκριμένο σχετικό όχημα
Συνδυασμοί Οχημάτων		
7	Διαξονικό ρυμουλκό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο (νοουμένου ότι η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων του ημιρυμουλκούμενου είναι μεγαλύτερη των 1,8 μέτρων, $d > 1,8m$)	39t
7	Διαξονικό ρυμουλκό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο.	42t
8	Τριαξονικό ρυμουλκό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο.	42t
		44t όταν μεταφέρεται ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα, μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών.
9	Οποιοσδήποτε συνδυασμός οχημάτων, περιλαμβανομένων συρμών (ρυμουλκό – ρυμουλκούμενο) που δεν καθορίζεται ή προκύπτει από τα καθοριζόμενα στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού.	Καθορίζονται τα μέγιστα βάρη από τον Έφορο για κάθε συγκεκριμένο σχετικό όχημα/συνδυασμό