

## ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ: Γ/20/81568/899/88

Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των μοτοσικλετών και συναφείς διατάξεις  
(ΦΕΚ 403/Β/21-06-88)

### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις :

- α. του άρθρου 84 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας»,
- β. του άρθρου 1, παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1982 (ΦΕΚ 34/Α/1983) «Εφαρμογή του Κοινοτικού δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70/Α/1984) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο , στα αποθεματικά, στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του Ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101/Α/24.5.1988) «Εταιρίες παροχής Επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις».
- γ. της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας Α 9211/1737/3.12.1987 (ΦΕΚ 702/Β/4.12.87) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στις Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας».
- δ. της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) «για την προστασία του περιβάλλοντος», αποφασίζουμε:

#### Άρθρο 1

Με την απόφαση αυτή αποσκοπείτε η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) και συγχρόνως η προσαρμογή της ελληνική νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ της 23<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1978 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των μοτοσικλετών» που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1980), κατηγορία 15 προστασία του περιβάλλοντος και του Καταναλωτή, τόμος 001, σελίδα 189), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις Οδηγίες : α. 87/56/ΕΟΚ της 18ης Δεκεμβρίου 1986 «για την Τροποποίηση της Οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξάτμισης των μοτοσικλετών» που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τεύχος L 24 της 27<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1987, σελίδα 42.

#### Άρθρο 2

1. Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται στα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν στις οδούς, με ή χωρίς πλάγιο καλάθι (side car), έχουν δυο τροχούς και μέγιστη ταχύτητα από κατασκευής μεγαλύτερη από 50 χλμ./ώρα.

2. Για να χορηγηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών το πιστοποιητικό μέτρησης της ηχητικής στάθμης, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του σχετική αίτηση.

Η αίτηση αυτή γίνεται δεκτή μόνον εφόσον δεν έχει υποβληθεί παρόμοια αίτηση για τον ίδιο τύπο του κατά το άρθρο 2 οχήματος, στην αρμόδια αρχή κάποιου άλλου Κράτους μέλους.

3. Μετά την πραγματοποίηση των δοκιμών, που προβλέπονται στο παράρτημα I της παρούσας απόφασης από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον υπάρχει αυτή η δυνατότητα, ή εφόσον δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα από αναγνωρισμένο ειδικό εργαστήριο κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκδίδεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το πιστοποιητικό, υπόδειγμα του όπου φαίνεται στο παράρτημα II της παρούσας, που καθορίζει αν στο συγκεκριμένο τύπο του κατά το άρθρο 2 οχήματος τηρούνται ή όχι οι προδιαγραφές του πίνακα του παραρτήματος I.

Από ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού στέλνεται στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, μέσα σ'ένα μήνα από τη σύνταξη του. Επίσης ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού χορηγείται στον αιτούντα.

### Άρθρο 3

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ασκεί επίβλεψη, στην ανάγκη και με συνεργασία των υπόλοιπων κρατών μελών, στο μέτρο που αυτή είναι απαραίτητη και δειγματοληπτικά, για την εξασφάλιση της πιστότητας των κατά το άρθρο 2 οχημάτων, με το πρωτότυπο που εξετάστηκε και για το οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό του άρθρου 2.

2. Επίσης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών παίρνει τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να ενημερώνεται για τυχόν διακοπή της παραγωγής ή οποιασδήποτε μεταβολής του τύπου του κατά το άρθρο 2 οχήματος που εγκρίθηκε.

3. Αν το Υπουργείο κρίνει, ότι κάποια μεταβολή δεν επηρεάζει τα δεδομένα, με βάση τα οποία έδωσε το παραπάνω πιστοποιητικό, κάνει γνωστό στον κατασκευαστή ή στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του στην Ελλάδα, ότι το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί, ισχύει.

4. Εφόσον όμως, κρίνει ότι η μεταβολή επηρέασε τα δεδομένα, με τρόπο ώστε να είναι ανάγκη να τροποποιηθεί το πιστοποιητικό ή να εκδοθεί νέο, τότε πληροφορεί τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του για την ανάγκη να γίνουν νέοι έλεγχοι και δοκιμές.

5. Στην περίπτωση αυτή το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών πρέπει να στείλει αντίγραφο του πιστοποιητικού που τροποποιήθηκε ή του νέου πιστοποιητικού, μέσα σ'ένα μήνα, στις αρμόδιες αρχές των υπόλοιπων κρατών μελών, και τους γνωρίζει τον αριθμό του παλαιού του τελευταίου, του κατά το άρθρο 2 οχήματος που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το παλαιό πιστοποιητικό και αριθμό πλαισίου του πρώτου οχήματος που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το νέο ή με αυτό που τροποποιήθηκε.

6. Το παράρτημα I της παρούσας τροποποιείται και τα σημεία 2.1.1., 2.1.4.3.1. και 2.1.4.3.2. αντικαθίσταται από την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1988 από τα αντίστοιχα σημεία σύμφωνα με το παράρτημα 1Α της παρούσας.

### Άρθρο 4

1. Από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας δεν επιτρέπεται η χορήγηση έγκρισης τύπου από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών του κατά το άρθρο 2 οχήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι της παρούσας.

2. Από την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1988 οι αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες :

-για τις κατηγορίες μοτοσικλετών που αποτελούν αντικείμενο έγκρισης από εθνικής πλευράς εφαρμόζουν, έπεται από αίτηση του κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του και ως βάση μιας έγκρισης από εθνικής πλευράς, τις εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας αντί των αντίστοιχων εθνικών προδιαγραφών, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 6 της παρούσας.

- για τις κατηγορίες των μοτοσικλετών που δεν αποτελούν αντικείμενο έγκρισης από εθνικής πλευράς, δεν δύνανται να αρνηθούν τη καταχώριση στα μητρώα ούτε να απαγορεύσουν την πώληση, την κυκλοφορία ή τη χρήση των μοτοσικλετών αυτών με το πρόσχημα ότι τηρούνται οι εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας και όχι οι αντίστοιχες εθνικές προδιαγραφές.

3. Από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον πίνακα του σημείου 2.1.1 του παραρτήματος 1Α και όσον αφορά τη λήψη της έγκρισης από εθνικής πλευράς για τις κατηγορίες μοτοσικλετών, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές:

- δεν μπορούν πλέον αν χορηγούν το πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 2 για τύπο μοτοσικλέτας του οποίου το ηχητικό επίπεδο και η διάταξη εξάτμισης δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας.

-μπορούν να αρνηθούν την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου μοτοσικλέτας του όπου το ηχητικό επίπεδο ή η διάταξη εξάτμισης δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

4. Δυο χρόνια μετά από τις ημερομηνίες που αναφέρει η παρ. 3 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές μπορούν να απαγορεύσουν την έναρξη κυκλοφορίας κάθε νέας μοτοσικλέτας αν η ηχητική στάθμη και η διάταξη εξάτμισης της δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

## Άρθρο 5

Τα παραρτήματα που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της παρούσας απόφασης και έχουν ως ακολούθως :

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

#### ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΗΧΗΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ

##### 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Τύπος μοτοσικλέτας όσον αφορά στην ηχητική στάθμη και στην διάταξη εξάτμισεως.

Ως «τύπος μοτοσικλέτας όσον αφορά στην ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισεως» νοούνται οι μοτοσικλέτες που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές ως προς τα εξής βασικά στοιχεία:

1.1.1. στον τύπο του κινητήρα (δύχρονος ή τετράχρονος, με έμβολο παλινδρομικό ή περιστροφικό, αριθμός και όγκος των κυλίνδρων, αριθμός και τύπος εξαερωτήρων ή συστημάτων εγχύσεως, διάταξη βαλβίδων, μέγιστη ισχύς και αντίστοιχη κατάσταση λειτουργίας περιστροφής). Κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, αρμόζει, για τους κινητήρες με περιστροφικό έμβολο, να θεωρηθεί ως κυλινδρισμός ο διπλάσιος όγκος του θαλάμου.

1.1.2. στο σύστημα μεταδόσεως, ιδίως στον αριθμό των λόγων των ταχυτήτων και στον υποπολλαπλασιασμό τους

1.1.3. στον αριθμό, στον τύπο και στη διευθέτηση των διατάξεων εξατμίσεως.

1.2. Διάταξη εξατμίσεως

Ως «διάταξη εξατμίσεως» νοείται μια πλήρης συλλογή στοιχείων αναγκαίων για να περιορίζουν το θόρυβο που προκαλείται από τον κινητήρα της μοτοσυκλέτας και από την εξάτμισή της.

1.3. Διάταξη εξατμίσεως διαφορετικών τύπων

Ως «διατάξεις εξατμίσεως διαφορετικών τύπων» νοούνται οι διατάξεις που παρουσιάζουν μεταξύ τους βασικές διαφορές. Αυτές οι διαφορές δύνανται να αναφέρονται στα ακόλουθα χαρακτηριστικά :

1.3.1. οι διατάξεις των οποίων τα στοιχεία φέρουν διαφορετικά βιομηχανικά ή εμπορικά σήματα.

1.3.2. οι διατάξεις για τις οποίες τα χαρακτηριστικά των υλικών που αποτελούν ένα οιονδήποτε στοιχείο είναι διαφορετικά ή των οποίων τα στοιχεία έχουν ένα διαφορετικό σχήμα ή μέγεθος.

1.3.3. οι διατάξεις για τις οποίες οι αρχές λειτουργίας ενός τουλάχιστον στοιχείου είναι διαφορετικές.

1.3.4 οι διατάξεις των οποίων τα στοιχεία συνδυάζονται διαφόρων.

1.4. Στοιχείο μιας διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως ή εισαγωγής.

Ως «στοιχείο μιας διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως ή εισαγωγής» νοείται ένα εκ των απομονωμένων συστατικών στοιχείων των οποίων το σύνολο σχηματίζει τη διάταξη εξατμίσεως (παραδείγματος χάρη: σωλήνες ή σωληνώσεις εξατμίσεως, ο κυρίως ονομαζόμενος σιγαστήρας) ή η διάταξη εισαγωγής(φίλτρο αέρος).

Αν ο κινητήρας είναι εφοδιασμένος με ένα φίλτρο αέρος και / ή με ένα αποσβεστήρα θορύβων εισαγωγής απαραίτητο για να τηρηθούν οι οριακές τιμές της ηχητικής στάθμης αυτό το φίλτρο και /ή αυτός ο αποσβεστήρας πρέπει να θεωρηθούν ως στοιχεία που έχουν την αυτή σημασία με τη διάταξη εξατμίσεως.

## 2. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΗΧΗΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ

2.1. Θόρυβος μοτοσυκλέτας σε κίνηση

2.1.1. Όρια

Η ηχητική στάθμη των μοτοσυκλετών που μετράται υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στα σημεία 2.1.2. έως 2.1.5. δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια :

Κατηγορία κυλίνδρου σε εκ. 3	Οριακές τιμές της ηχητικής στάθμης σε db(A)
≤ 80	78
≤ 125	80
≤ 350	83
≤ 500	85
> 500	86

2.1.2. Συσκευές μετρήσεως

2.1.2.1. Ακουστικές μετρήσεις

Η συσκευή ακουστικής μετρήσεως είναι ένα ηχόμετρο ακριβείας, σύμφωνο προς το πρότυπο που περιγράφεται στη δημοσίευση αριθ. 179 ηχόμετρα ακρίβειας» δεύτερη έκδοση της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (CEI). Για τις μετρήσεις χρησιμοποιείται η απάντηση «ταχεία» του ηχομέτρου καθώς και το δίκτυο ισοσταθμίσεως «Α», που περιγράφονται επίσης σ' αυτή τη δημοσίευση.

Στην αρχή και στο τέλος κάθε σειράς μετρήσεων το ηχόμετρο βαθμονομείται συμφώνως προς τις ενδείξεις του κατασκευαστικού μέσω μιας καταλλήλου ηχητικής πηγής (παραδείγματος χάρη ενός εμβολοφώνου (pistonphone)).

#### 2.1.2.2. Μετρήσεις ταχύτητας

Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα και η ταχύτητα της μοτοσικλέτας επί της διαδρομής δοκιμής καθορίζονται με μία ακρίβεια κατά το μάλλον ή ήττων ίση προς 3%.

#### 2.1.3. Συνθήκες μετρήσεως

##### 2.1.3.1. Κατάσταση μοτοσικλέτας

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων ή μοτοσικλέτα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα κινήσεως (με υγρό ψύξεως, λιπαντικά, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό). Πριν από την αρχή των μετρήσεων ο κινητήρας της μοτοσικλέτας φέρεται σε θερμοκρασία κανονικής λειτουργίας. Αν η μοτοσικλέτα είναι εφοδιασμένη με ανεμιστήρες αυτομάτου χειρισμού, κάθε επέμβαση επ' αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση του ηχητικού επιπέδου. Για τις μοτοσικλέτες που έχουν πλέον του ενός κινητήριου τροχού χρησιμοποιείται μόνο η μετάδοση που προβλέπεται για την κανονική οδήγηση επί οδού. Στην περίπτωση που η μοτοσικλέτα είναι εφοδιασμένη με ένα side-car, αυτό αφαιρείται για τη δοκιμή.

##### 2.1.3.2. Γήπεδο δοκιμής

Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να αποτελείται από μία κεντρική διαδρομή επιταχύνσεως περιβαλλόμενη από μία επιφάνεια δοκιμής πρακτικώς επίπεδη. η διαδρομή επιταχύνσεως πρέπει να είναι επίπεδη. Ο διάδρομος κυλίσεως πρέπει να είναι στεγνός και σχεδιασμένος κατά τρόπο ώστε ο θόρυβος κυλίσεως να παραμένει ασθενής.

Στο γήπεδο δοκιμής οι συνθήκες ελευθέρου ακουστικού πεδίου πρέπει να τηρούνται με ακρίβεια σε 1 dB μεταξύ της ηχητικής πηγής, που τοποθετείται στο μέσον της διαδρομής επιταχύνσεως, και του μικροφώνου. Αυτή η συνθήκη θεωρείται ότι πληρούται όταν δεν υπάρχουν σημαντικά πετάσματα ανακλώντα το θόρυβο, όπως φράκτες, βράχοι, γέφυρες ή κτίρια σε απόσταση 50μ. περί το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως. Η επιφάνεια του γηπέδου πρέπει να αποτελείται, σε ελάχιστη ακτίνα 10μ. περί το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως, από κλήρο υλικό, όπως σκυρόδεμα, άσφαλτος, ή κάθε άλλο υλικό ακουστικώς ισοδύναμο. Δεν πρέπει να καλύπτεται ούτε από φρέσκο χιόνι, ούτε από υψηλή χλόη, ούτε από μόρια γης, ούτε από στάκτη.

Κανένα εμπόδιο ικανό να επιδράσει από ηχητικό πεδίο δεν πρέπει να ευρίσκεται πλησίον του μικροφώνου και ουδείς πρέπει να παρεμβάλλεται μεταξύ του μικροφώνου και της ηχητικής πηγής. Ο επιφορτισμένος με τις μετρήσεις παρατηρητής πρέπει να τοποθετείται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε παραποίηση των ενδείξεων της συσκευής μετρήσεως.

##### 2.1.3.3. Διάφορα

Οι μετρήσεις δεν δύνανται να πραγματοποιούνται σε περίπτωση δυσμενών ατμοσφαιρικών συνθηκών, και ιδίως σε περίπτωση καταιγίδων.

Για τις μετρήσεις, η ισοσταθμισμένη (A) ηχητική στάθμη ακουστικών πηγών άλλων από αυτές της υπό δοκιμή μοτοσικλέτας, ως επίσης και η ηχητική στάθμη που προκύπτει εκ του ανέμου, πρέπει να είναι κατώτερα τουλάχιστον κατά 10 dB(A) από την ηχητική στάθμη που προκαλείται από τη μοτοσικλέτα. Το μικρόφωνο δύναται να είναι εφοδιασμένο με ένα κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά του ανέμου, λαμβανόμενης υπόψη της επιδράσεως του επί της ευαισθησίας και των χαρακτηριστικών διευθύνσεως του μικροφώνου.

#### 2.1.4. Μέθοδος μετρήσεως

##### 2.1.4.1. Φύση και αριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη ισοσταθμισμένη (A) ηχητική στάθμη εκφρασμένη σε dB, μετράται κατά τη διάρκεια της διελεύσεως της μοτοσικλέτας μεταξύ των γραμμών AA' και BB' (εικόνα 1). Η μέτρηση δεν ισχύει όταν καταγραφεί μια τιμή αιχμής που αποκλίνει ανωμάτως εκ της γενετικής ηχητικής στάθμης.

Δυο τουλάχιστον μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιηθούν από κάθε πλευρά της μοτοσικλέτας.

#### 2.1.4.2. Θέση του μικροφώνου

Το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση 7,5 μ. από τη γραμμή αναφοράς (CC' (εικόνα 1) του διαδρόμου, και σε ύψος 1,2 μ. υπεράνω του επιπέδου του εδάφους.

#### 2.1.4.3. Συνθήκες οδηγήσεως

Η μοτοσικλέτα προσεγγίζει τη γραμμή AA' με μία αρχική σταθεροποιημένη ταχύτητα, συμφώνως προς τα σημεία 2.1.4.3.1. και 2.1.4.3.2. Μόλις το εμπρόσθιο άκρο της μοτοσικλέτας προσεγγίσει τη γραμμή AA', το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως πρέπει να φέρεται, όσο είναι δυνατόν πρακτικώς ταχύτερον, στη θέση που αντιστοιχεί, σε πλήρη ισχύ. Αυτή η θέση του οργάνου χειρισμού επιταχύνσεως διατηρείται μέχρι τη στιγμή που το οπίσθιο άκρο της μοτοσικλέτας προσεγγίσει τη γραμμή BB'. Το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως επανέρχεται τότε όσο το δυνατόν ταχύτερον στη θέση λειτουργίας ρελαντί.

Για όλες τις μετρήσεις, η μοτοσικλέτα οδηγείται επί ευθείας γραμμής στη διαδρομή επιταχύνσεως κατά τέτοιο τρόπο ώστε το ίχνος του διαμήκου στο μέσον της μοτοσικλέτας επιπέδου να είναι το πλησιέστερο δυνατόν στη γραμμή CC'.

2.1.4.3.1. Χρησιμοποίηση του κιβωτίου ταχυτήτων, εφ' όσον η μοτοσικλέτα διαθέτει Όταν η μοτοσικλέτα είναι εφοδιασμένη με ένα μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων που περιλαμβάνει το μέγιστο τέσσερις λόγους, χρησιμοποιείται ο δεύτερος λόγος.

Όταν η μοτοσικλέτα είναι εφοδιασμένη με ένα μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων που περιλαμβάνει πλέον των τεσσάρων λόγων :

-ο τρίτος λόγος χρησιμοποιείται για τις μοτοσικλέτες των οποίων ο κυλινδρισμός δεν υπερβαίνει τα 350 εκ.<sup>3</sup>

-ο δεύτερος λόγος χρησιμοποιείται για τις μοτοσικλέτες των οποίων ο κυλινδρισμός υπερβαίνει τα 350 εκ.<sup>3</sup>.

Όταν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων που είναι εφοδιασμένο με διαλογέα, αυτός τοποθετείται στην αμέσως κατώτερη θέση της αντίστοιχης με τη μέγιστη ταχύτητα της μοτοσικλέτας θέσεως.

#### 2.1.4.3.2. Ταχύτητα προσεγγίσεως

Η μοτοσικλέτα προσεγγίζει τη γραμμή AA' με μια σταθεροποιημένη ταχύτητα

- ίση προς 50 χλμ. ανά ώρα της ταχύτητας περιστροφής του κινητήρα περιλαμβανόμενης μεταξύ 50% και 75% της καταστάσεως λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II, ή

- κατώτερη των 50 χλμ. ανά ώρα όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι ίση προς 75% της καταστάσεως λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II, ή

- ανώτερη των 50 χλμ. ανά ώρα, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι ίση προς 50% της καταστάσεως λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II.

#### 2.1.5. Αποτελέσματα (πρακτικό δοκιμής).

2.1.5.1. Το συνταχθέν πρακτικό δοκιμής εν όψει της χορηγήσεως του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II αναφέρει όλες τις συνθήκες και επιδράσεις που παρουσιάζουν σπουδαιότητα για τα αποτελέσματα της μετρήσεως.

2.1.5.2. Οι τιμές, στρογγυλεμένες προς το πλησιέστερο decibel, λαμβάνονται επί της συσκευής μετρήσεως.

Για τη χορήγηση του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II, λαμβάνονται υπόψη μόνον οι τιμές μετρήσεως που ελήφθησαν μετά την πραγματοποίηση δυο διαδοχικών μετρήσεων επί της αυτής πλευράς της μοτοσικλέτας, των οποίων η απόκλιση δεν είναι μεγαλύτερη των 2 dB(A).

2.1.5.3. Για να ληφθεί υπόψη η αβεβαιότητα των μετρήσεων, το αποτέλεσμα κάθε μετρήσεως είναι ίσο προς την τιμή που αναγιγνώσκεται επί της συσκευής μειωμένη κατά 1 dB(A).

2.1.5.4. Αν τα τέσσερα αποτελέσματα της μετρήσεως είναι κατώτερα ή ίσα προς τη μέγιστη αποδεκτή στάθμη για την κατηγορία στην οποία ανήκει η υπό δοκιμή μοτοσικλέτα, η προδιαγραφή που προβλέπεται στο σημείο 2.1.1 θεωρείται ότι πληρούται.

Εάν ένα μόνον εκ των τεσσάρων αποτελεσμάτων υπερβαίνει η μέγιστη αποδεκτή στάθμη και εάν αυτή η υπέρβαση δεν είναι μεγαλύτερη του 1dB(A), πραγματοποιείται μία δεύτερη σειρά τεσσάρων μετρήσεων. Σ' αυτή την περίπτωση η οριζόμενη στο σημείο 2.1.1. προδιαγραφή δεν θεωρείται ότι πληρούται παρά μόνον εάν αυτά τα τέσσερα νέα αποτελέσματα είναι κατώτερα ή ίσα προς τα μέγιστη αποδεκτή στάθμη.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις η προδιαγραφή που προβλέπεται στο σημείο 2.1.1 θεωρείται ότι δεν πληρούται.

2.2. Θόρυβος της μοτοσικλέτας εν στάσει.

2.1.1 Στάθμη ακουστικής πίεσεως πλησίον των μοτοσικλετών.

Εξάλλου, για να διευκολυνθεί ο τελευταίος έλεγχος των εν κινήσει μοτοσικλετών, η στάθμη ακουστικής πίεσεως μετράται πλησίον του στομίου της διατάξεως εξατμίσεως (σιγαστήρας), σύμφωνα με τις εξής προδιαγραφές, και το αποτέλεσμα της μετρήσεως εγγράφεται στο πρακτικό που συντάσσεται εν όψει της χορηγήσεως του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II.

2.2.2. Όργανα μετρήσεως

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ενός ηχομέτρου ακριβείας σύμφωνα με το σημείο 2.1.2.1.

2.2.3. Συνθήκες μετρήσεων

2.2.3.1. Κατάσταση μοτοσικλέτας.

Προ της αρχής των μετρήσεων ο κινητήρας της μοτοσικλέτας φέρεται σε θερμοκρασία κανονικής λειτουργίας. Αν η μοτοσικλέτα είναι εφοδιασμένη με ανεμιστήρες αυτομάτου χειρισμού, κάθε επέμβαση επ' αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση της ηχητικής στάθμης.

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων το όργανο χειρισμού του κιβωτίου ταχυτήτων ευρίσκεται στο νεκρό σημείο. Στην περίπτωση που είναι αδύνατο να αποσυνδεθεί η μετάδοση, αρμόζει να αφεθεί ο κινητήριος τροχός της μοτοσικλέτας να περιστρέφεται στο κενό, παραδείγματος χάρη δια της τοποθετήσεως αυτού επί στηριγμάτων.

2.2.3.2. Γήπεδο δοκιμής (Εικόνα 2)

Κάθε ζώνη που δεν υποβάλλεται σε σημαντικές ακουστικές διαταραχές δύναται να χρησιμοποιείται ως γήπεδο δοκιμής. Οι επίπεδες επιφάνειες καλυμμένες με σκυρόδεμα, άσφαλτο ή με κάθε άλλη σκληρή επένδυση, των οποίων ο βαθμός ανακλάσεως είναι υψηλός, αρμόζουν όλως ιδιαίτερος. Οι διάδρομοι συμπίεσμένου από οδοστρωτήρα χώματος αποκλείονται. Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να έχει, τουλάχιστον, τις διαστάσεις ενός ορθογωνίου του όπου οι πλευρές ευρίσκονται σε απόσταση 3μ. από το περίγραμμα της μοτοσικλέτας (δεν λαμβάνεται υπόψη το πεδάλιο). Κανένα σημαντικό εμπόδιο, όπως, παραδείγματος χάρη, ένα άλλο άτομο

εκτός από τον παρατηρητή και τον οδηγό, δεν πρέπει να ευρίσκεται στο εσωτερικό αυτού του ορθογωνίου. Η μοτοσυκλέτα τοποθετείται στο εσωτερικό του αναφερόμενου ορθογωνίου κατά τρόπο ώστε το μικρόφωνο μετρήσεως να απέχει τουλάχιστον ένα μέτρο από ενδεχόμενα όρια εκ λίθων.

#### 2.2.3.3. Διάφορα

Οι ενδείξεις του οργάνου μετρήσεως, που προκαλούνται από τον περιβάλλοντα θόρυβο και από τον άνεμο, πρέπει να είναι κατώτερες τουλάχιστον κατά 10 dB (A) από την υπό μέτρηση ηχητική στάθμη. Το μικρόφωνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα κατάλληλο πέτασμα προφυλάξεως κατά του ανέμου, λαμβανόμενης υπόψη της επιδράσεως του επί της ευαισθησίας του μικροφώνου.

#### 2.2.4. Μέθοδος μετρήσεως

##### 2.2.4.1. Φύση και αριθμός μετρήσεων.

Η μέγιστη ισοσταθμισμένη (A) ηχητική στάθμη εκφρασμένο σε dB(A), μετράται κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργία που προβλέπεται στο σημείο 2.2.4.3.

Τρεις μετρήσεις, τουλάχιστον, λαμβάνονται σε κάθε σημείο μετρήσεως.

##### 2.2.4.2. Θέση του μικροφώνου (Εικόνα 2)

Το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται στο ύψος του στομίου εξατμίσεως σε ουδεμία περίπτωση σε ύψος κατώτερο των 0,2 μ. υπεράνω της επιφάνειας του διαδρόμου. Η μεμβράνη του μικροφώνου πρέπει να είναι προσανατολισμένη προς το άνοιγμα εξατμίσεως των αερίων και να τοποθετείται σε απόσταση 0,5μ. από αυτό το άνοιγμα. Ο άξων μεγίστης ευαισθησίας του μικροφώνου πρέπει να είναι παράλληλος προς την επιφάνεια του διαδρόμου και να σχηματίζει γωνία  $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$  σε σχέση προς το κατακόρυφο επίπεδο που περιέχει τη διεύθυνση εξόδου των αερίων εξατμίσεως.

Σε σχέση προς αυτό το κατακόρυφο επίπεδο, το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται προς την πλευρά που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ του μικροφώνου και του περιγράμματος της μοτοσυκλέτας (δεν λαμβάνεται υπόψη το πηδάλιο).

Αν το σύστημα εξατμίσεως περιλαμβάνει περισσότερα ανοίγματα των οποίων τα κέντρα δεν απέχουν λιγότερο ή ίσο με 0,3 μ. το μικρόφωνο πρέπει να προσανατολίζεται προς το στόμιο το πλησιέστερο προς το περίγραμμα της μοτοσυκλέτας (δεν λαμβάνεται υπόψη το πηδάλιο) ή προς το υψηλότερο ευρισκόμενο στόμιο σε σχέση προς την επιφάνεια του διαδρόμου. Αν οι αποστάσεις μεταξύ των κέντρων των ανοιγμάτων είναι μεγαλύτερες των 0,3μ. εφαρμόζονται διακριτές μετρήσεις σε κάθε στόμιο εξατμίσεως και λαμβάνεται υπόψη μόνον μεγαλύτερη τιμή.

##### 2.2.4.3. Συνθήκες λειτουργίας

Η κατάσταση λειτουργίας του κινητήρα σταθεροποιείται σε μία από τις ακόλουθες τιμές :

- S/2 εάν S είναι ανώτερο των 5.000 στροφών ανά λεπτό.

- 3S/4 εάν S είναι κατώτερο ή ίσο των 5.000 στροφών ανά λεπτό, «S» είναι η κατάσταση λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II.

Μόλις επιτευχθεί η σταθεροποιημένη κατάσταση λειτουργίας, το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως επαναφέρεται ταχέως στη θέση ρελαντί. Η ηχητική στάθμη μετράται κατά τη διάρκεια μιας περιόδου λειτουργίας που περιλαμβάνει σύντομη διατήρηση της σταθεροποιημένης καταστάσεως λειτουργίας καθώς και όλη τη διάρκεια της επιβραδύνσεως, του ισχύοντος αποτελέσματος μετρήσεως όντος αυτού που αντιστοιχεί στη μέγιστη ένδειξη του ηχομέτρου.

#### 2.2.5. Αποτελέσματα(πρακτικό δοκιμής)

2.2.5.1. Το πρακτικό δοκιμής που συντάσσεται εν όψει της χορηγήσεως του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II αναφέρει όλα τα αναγκαία



δεδομένα, ιδίως αυτά που εχρησίμευσαν για τη μέτρηση του θορύβου της μοτοσικλέτας εν στάσει.

2.2.5.2. Οι τιμές, στρογγυλευμένες προς το πλησιέστερο ακέραιο decibel, λαμβάνονται επί της συσκευής μετρήσεως.

Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι τιμές που λαμβάνονται κατά την έκβαση τριών διαδοχικών μετρήσεων και των οποίων οι αμοιβαίες αποκλείσεις δεν είναι ανώτερες των 2 dB (A).

2.2.5.3. Η λαμβανόμενη τιμή είναι το υψηλότερο αποτέλεσμα αυτών των τριών μετρήσεων.

### 3. ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ(ΣΙΓΑΣΤΗΡΑΣ)

3.1. Αν η μοτοσικλέτα είναι εφοδιασμένη με διατάξεις προοριζόμενες για τη μείωση του θορύβου της εξατμίσεως (σιγαστήρες), εφαρμόζονται οι προδιαγραφές του παρόντος σημείου 3. Αν ο σωλήν αναρροφήσεως του κινητήρα είναι εφοδιασμένος με ένα φίλτρο αέρος και /ή με έναν αποσβεστήρα θορύβων εισαγωγής, αναγκαίως (ους) για να εξασφαλισθεί η τήρηση της αποδεκτής ηχητικής στάθμης αυτό το φίλτρο και /η αυτός ο αποσηγαστήρας θεωρούνται ότι αποτελούν τμήμα του σιγαστήρα και εφαρμόζονται επίσης επ' αυτών οι προδιαγραφές του παρόντος σημείο 3.

3.2. Το σχήμα της διατάξεως εξατμίσεως πρέπει να συνάπτεται σε παράρτημα στο πιστοποιητικό που προβλέπεται στο παράρτημα II.

3.3. Ο σιγαστήρας πρέπει να έχει σημανθεί με το σήμα και τον τύπο κατά τρόπο ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

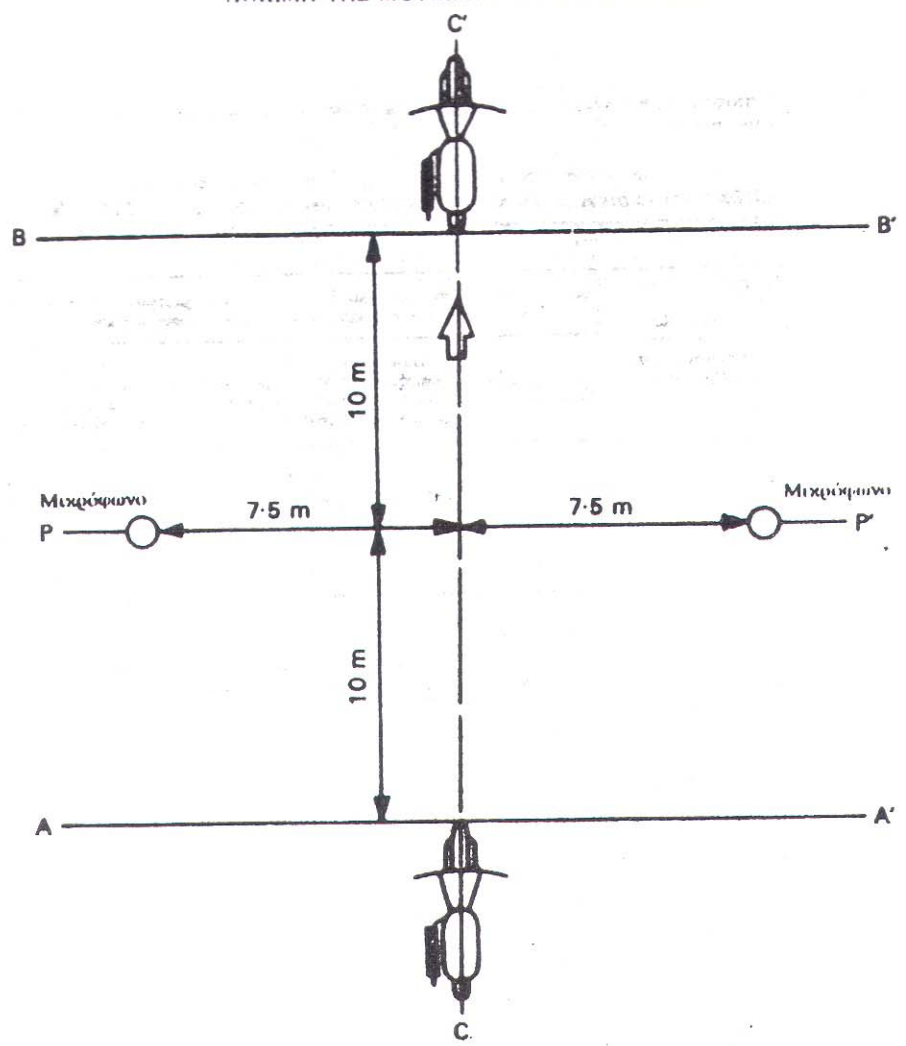
3.4. Τα ινώδη απορροφητικά υλικά δύνανται να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του σιγαστήρα μόνον αν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

3.4.1. τα ινώδη απορροφητικά υλικά δεν δύνανται να ευρίσκονται στα τμήματα του σιγαστήρα που διασχίζονται από τα αέρια.

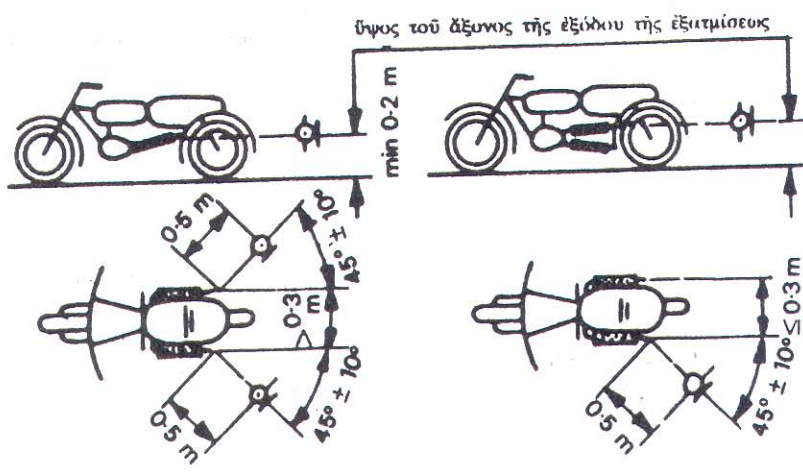
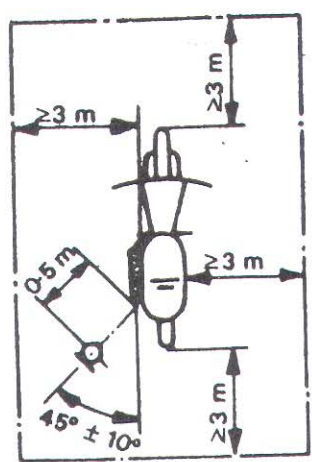
3.4.2. Κατάλληλες διατάξεις πρέπει να διασφαλίζουν τη συγκρότηση στη θέση τους των ινωδών απορροφητικών υλικών καθ'όλη τη διάρκεια της χρησιμοποιήσεως του σιγαστήρα.

3.4.3. τα ινώδη απορροφητικά υλικά πρέπει να ανθίστανται σε μία θερμοκρασία ανώτερη τουλάχιστον κατά 20% της θερμοκρασίας λειτουργίας που δύναται να παρουσιάζεται στο σημείο του σιγαστήρα όπου αυτά ευρίσκονται.

Εικόνα 1  
ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ



Εικόνα 2  
ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ ΕΝ ΣΤΑΣΕΙ



## ΠΑΡΑΤΗΜΑ ΙΙ

«2.1.1 Κατηγορίες μοτοσικλετών (όρια των ηχητικών επιπέδων και ημερομηνίες έναρξης ισχύος των ορίων αυτών)

2.1.1.1. Οι κατηγορίες των μοτοσικλετών, τα όρια των ηχητικών επιπέδων, των οποίων δεν επιτρέπεται υπέρβαση και τα οποία μετρούνται υπό τους όρους των σημείων 2.1.2. έως 2.1.5., καθώς και οι ημερομηνίες έναρξεως ισχύος των ορίων αυτών, έχουν ως εξής :

Κατηγορίες μοτοσικλετών ανάλογα με τον κυβισμό (σε cm<sup>3</sup>)

Κατηγορίες μοτοσικλετών ανάλογα με τον κυβισμό (σε cm <sup>3</sup> )	Πρώτη φάση [όρια db(A)]	Ημερομηνίες σε έναρξεως ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς	Δεύτερη φάση [όρια db(A)]	Ημερομηνίες σε έναρξεως ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς
1. ≤ 80	77	1 Οκτωβρίου 1988	75	1 Οκτωβρίου 1993
2. > 80 ≤ 175	79	1 Οκτωβρίου 1989	77	31 Δεκεμβρίου 1994
3. > 175	82	1 Οκτωβρίου 1988	80	1 Οκτωβρίου 1993

2.1.1.2. Η ημερομηνία έναρξεως ισχύος της οριακής τιμής του ηχητικού επιπέδου των μοτοσικλετών της κατηγορίας 2, επιδέχεται τροποποίηση από το Συμβούλιο πριν από το τέλος του 1994, όσον αφορά τη δεύτερη φάση, μετά από ενδεχόμενη πρόταση της Επιτροπής».

«2.1.4.3.1. Μοτοσικλέτες με μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

2.1.4.3.1.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσικλέτα προσεγγίζει τη γραμμή AA' με μια σταθεροποιημένη ταχύτητα :

- ίση προς 50 km/h, ή

- η οποία αντιστοιχεί σε ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα ίση προς 75% της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος ΙΙ.

Επιλέγεται η λιγότερο υψηλή ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2. Επιλογή του λόγου του κιβωτίου ταχυτήτων.

2.1.4.3.1.2.1. Οι μοτοσικλέτες, ανεξάρτητα από τον κυβισμό του κινητήρα τους, οι οποίες είναι εξοπλισμένες με κιβώτιο ταχυτήτων το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις ταχύτητας, δοκιμάζεται στη δεύτερη ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2.2. Οι μοτοσικλέτες που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα κυβισμού που υπερβαίνει τα 175 cm<sup>3</sup>, με κιβώτιο πέντε ή περισσότερων ταχυτήτων, υποβάλλονται σε μία δοκιμή στη δεύτερη ταχύτητα και σε μία δοκιμή στην τρίτη ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2.3. Οι μοτοσικλέτες που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα κυβισμού που υπερβαίνει τα 175 cm<sup>3</sup>, με κιβώτιο πέντε ή περισσότερων ταχυτήτων, υποβάλλονται σε μία δοκιμή στη δεύτερη ταχύτητα και σε μία δοκιμή στην τρίτη ταχύτητα.

Επιλέγεται ο μέσος όρος των δυο δοκιμών.

2.1.4.3.1.2.4. Στην περίπτωση που κατά τη διάρκεια της δοκιμής που έχει γίνει στη δεύτερη ταχύτητα (βλ. σημεία 2.1.4.3.1.2.1. και 2.1.4.3.1.2.3.), η κατάσταση

λειτουργίας του κινητήρα κατά την προσέγγιση της γραμμής εξόδου από το πεδίο δοκιμών υπερβαίνει το 110% της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II, η δοκιμή γίνεται στην τρίτη ταχύτητα και το μετρούμενο ηχητικό επίπεδο είναι το μόνο που επιλέγεται ως αποτέλεσμα της δοκιμής.

2.1.4.3.2. Μοτοσικλέτες με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.

2.1.4.3.2.1. Μοτοσικλέτες χωρίς χειροκίνητο επιλογέα.

2.1.4.3.2.1.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσικλέτα προσεγγίζει τη γραμμή AA' με διάφορες ταχύτητες σταθεροποιημένες σε 30, 40 και 50 km/h ή στο 75 % της μέγιστης ταχύτητας σε δρόμο, αν η τιμή αυτή είναι χαμηλότερη. Επιλέγεται η κατάσταση που παρέχει το υψηλότερο ηχητικό επίπεδο.

2.1.4.3.2.2. Μοτοσικλέτες εξοπλισμένες με χειροκίνητο επιλογέα με X θέσεις εμπρόσθιας κίνησης.

2.1.4.3.2.2.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσικλέτα προσεγγίζει τη γραμμή AA' με ταχύτητα σταθεροποιημένη:

- μετρητών 50km/h, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κίνητρα είναι ίση προς 75% της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II, ή  
- ίση προς 50 km/h, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι μικρότερη του 75% της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II.

Σε περίπτωση που κατά τη δοκιμή σε σταθεροποιημένη ταχύτητα ίση προς 50km/h επιλέγεται επιστροφή στην πρώτη ταχύτητα, η ταχύτητα προσέγγισης της μοτοσικλέτας μπορεί να αυξηθεί το πολύ μέχρι 60 km/h προκειμένου να αποφευχθεί το κατέβασμα του λόγου ταχυτήτων.

2.1.4.3.2.2.2. Θέση του χειροκίνητου επιλογέα.

Σε περίπτωση που η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με χειροκίνητο επιλογέα σε X θέσεις εμπρόσθιας κίνησης, η δοκιμή πρέπει να πραγματοποιηθεί με τον επιλογέα στην υψηλότερη θέση το σύστημα εκούσιου κατεβάσματος των ταχυτήτων (π.χ. το «kick-down») δεν πρέπει να χρησιμοποιείται. Σε περίπτωση που το αυτόματο κατέβασμα ταχυτήτων γίνεται μετά την γραμμή AA', η δοκιμή ξαναρχίζει με χρησιμοποίηση της υψηλότερης θέσης -1 και της υψηλότερης θέσης -2, εφόσον είναι ανάγκη, προκειμένου να βρεθεί η υψηλότερη θέση του επιλογέα η οποία εξασφαλίζει τη διεξαγωγή της δοκιμής χωρίς αυτόματος κατέβασμα (χωρίς χρησιμοποίηση του «kick-down»).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΗΧΗΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ

(συμφώνως προς την οδηγία 78/1015/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1978 περί της προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερόμενων στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξατμίσεως των μοτοσικλετών).

Συνετάγη επί τη βάσει :

Αναφορά αριθ. .... της τεχνικής υπηρεσίας..... της(ημερομηνία).....

1. Μοτοσικλέτα:
  - 1.1. Κατασκευαστής :
  - 1.1.1. Τυχόν εντολοδόχος:
  - 1.2. Τύπος :
  - 1.3. Πρότυπο:
  - 1.3.1. Παραλλαγή:
  - 1.4. Πλασίο αριθ. :
2. Κινητήρας:
  - 2.1. Κατασκευαστής:
  - 2.2. Τύπος:
  - 2.3. Πρότυπο:
  - 2.4. Μεγίστη ισχύς (υποδείξτε το χρησιμοποιούμενο πρότυπο): ...kw σε.... στροφές ανά λεπτό
  - 2.5. Μεγίστη εκ κατασκευής ταχύτητα :
3. Μετάδοση : μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων / αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων <sup>(1)</sup>
4. Εξοπλισμός :
  - 4.1. Σιγαστήρας εξατμίσεως : Κατασκευαστής , τυχόν εντολοδόχος :  
 Πρότυπο:  
 Τύπος : Κατά το σχέδιο αριθ. :
  - 4.2. Σιγαστήρας εισαγωγής : Κατασκευαστής , τυχόν εντολοδόχος :  
 Πρότυπο:  
 Τύπος : Κατά το σχέδιο αριθ. :
  - 4.3. Διάσταση των ελαστικών :
5. Μετρήσεις :

5.1. Ηχητική στάθμη της μοτοσικλέτας εν κινήσει:

	Αποτελέσματα μετρήσεως		Θέση του οργάνου χειρισμού της ταχύτητας
	αριστερά dB(A) <sup>(2)</sup>	δεξιά db(A) <sup>(2)</sup>	
1η μέτρηση			
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			
Αποτέλεσμα της δοκιμής :	dB(A)/E <sup>(3)</sup>		

<sup>(1)</sup> Διαγράψτε την περιττή ένδειξη.

<sup>(2)</sup> Οι τιμές μετρήσεως αναφέρονται μετά την αφαίρεση 1dB(A)

<sup>(3)</sup> Το «E» υποδεικνύει ότι πρόκειται περί μετρήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί συμφώνως προς την οδηγία 78/1015/ΕΟΚ.

5.2. Ηχητική στάθμη της μοτοσικλέτας εν στάσει:

	αριστερά dB(A)	Αριθμός στροφών του κινητήρος	Συνθήκες δοκιμής (1)
1η μέτρηση			n =
2η μέτρηση			n =
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			

Αποτέλεσμα της δοκιμής :	$\text{dB(A)/E}^{(3)}$
--------------------------	------------------------

6. Ο τύπος της μοτοσικλέτας είναι σύμφωνος / δεν είναι σύμφωνος <sup>(3)</sup> προς τις προδιαγραφές της οδηγίας 87/1015/ΕΟΚ.

7. Τοπος :

8. Ημερομηνία :

9. Υπογραφή:

-----

### Άρθρο 6 Καταργούμενες διατάξεις

Από της ισχύος της παρούσας καταργούνται ορισμένα άρθρα, σχήματα και το υπόδειγμα ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ των κοινών Υπουργικών αποφάσεων αριθ. 1220/13/79 και 32764/734/80 των Υπουργών Κοινωνικών υπηρεσιών και Συγκοινωνιών και αντ'αυτών ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της παρούσας απόφασης ως ακολούθως :

α. Αντί του άρθρου 3 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 32764/734/80 ισχύει το σημείο 2.1.1. του παραρτήματος Ι της παρούσας και μετά την 1η Οκτωβρίου 1988 ισχύει το σημείο 2.1.1. του νέου Παραρτήματος ΙΑ, εκτός των επιτρεπόμενων ανώτατων ορίων στάθμης θορύβου μοτοποδηλάτων του Πίνακα 2 της ΚΥ.Α. αριθ. 32764/734/80, που εξακολουθούν να ισχύουν.

β. Αντί του άρθρου 4 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 32764/13/80 ισχύουν οι παρ. 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, και 2.1.5 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

γ. Αντί του άρθρου 5 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 ισχύει η παρ. 2.2. του παραρτήματος Ι της παρούσας.

δ. Αντί των σχημάτων 1 και 2 καθώς και του υποδείγματος ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 ισχύουν οι εικόνες 1 και 2 του παραρτήματος καθώς και το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ της παρούσας αντίστοιχα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουνίου 1988

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
**ΓΙΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**

ΠΕΡΙΒΑΛΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΕΙΑΣ &  
ΔΗΜ.ΕΡΓΩΝ  
**ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ**

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
**Κ. ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ**