



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 862

12 Ιουλίου 2000

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ****ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ**

- Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 99/100/ΕΚ της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 1999 «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των μηχανοκίνητων οχημάτων»..... 1
- Έγκριση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας ΚΑΠΗ Δήμου Σαμοθράκης Ν. Έβρου..... 2
- Απαγορευτική διάταξη Θήρας Λιμνοθάλασσας Κοτυχίου..... 3
- Έγκριση κανονισμού και όδεια σύστασης του αμοιβαίου κεφαλαίου «DF ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΙΚΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ»..... 4

**ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΟΣ**

- Διόρθωση σφάλματος στην 85675/1.7.1999 απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης..... 5

**ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ**

Αριθ. 37791/1536

(1)

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 99/100/ΕΚ της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 1999 «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των μηχανοκίνητων οχημάτων»

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

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Των άρθρων 15 και 84 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το Ν. 2696/99 (Α' 57) "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας".

2. Του δευτέρου άρθρου του Ν. 2077/1992 (Α' 136) "Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη".

3. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α' 34) "εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου", όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α' 70) "Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ" και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101).

4. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα" (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1, παρ.2α του Ν.2469/1997(Α' 38).

5. Της Κ.Υ.Α. 8742/524/94 (Β' 512) "Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα" με την οποία τροποποιήθηκε η ΚΥΑ 39158/4593/91 (Β' 1002) που τροποποίησε την ΚΥΑ 11375/1984 (Β' 781), αποφάσεις με τις οποίες εναρμονίσθηκε η Ελληνική νομοθεσία με τις οδηγίες 80/1268/ΕΟΚ, 89/491/ΕΟΚ, 93/116/ΕΚ αντίστοιχα.

Το γεγονός ότι από διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

ΑΡΘΡΟ 1

Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στην τροποποίηση και συμπλήρωση της Ελληνικής νομοθεσίας σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 99/100/ΕΚ της 15ης Δεκεμβρίου 1999 «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των μηχανοκίνητων οχημάτων» που δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. L 334 της 28-12-1999 (σελίδες 36-40)

ΑΡΘΡΟ 2

Έγκριση τύπου - Ταξινόμηση Οχημάτων - Πεδίο Εφαρμογής

1. Από δημοσιεύσεως της παρούσας οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν

μπορούν, για λόγους συνδεδεμένους με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα ή την κατανάλωση καυσίμων :

- να απορρίπτονται, όσον αφορά τον τύπο ενός οχήματος, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή

- να απορρίπτονται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων:

- να απαγορεύουν την πώληση, ταξινόμηση, θέση σε λειτουργία οχημάτων,

εφόσον τα στοιχεία εκπομπής και κατανάλωσης καθορίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 11375/1984 (Β 781) όπως τροποποιείται με την παρούσα απόφαση.

2. Από 1ης Ιανουαρίου 2000 για οχήματα της κατηγορίας Μ1 όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ τμήμα Α του ΠΔ 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει σήμερα - εξαιρουμένων των οχημάτων των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2500 χιλιόγραμμα - και από 1ης Ιανουαρίου 2001 για οχήματα της κατηγορίας Μ1 των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2500 χιλιόγραμμα, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

- δεν χορηγούν πλέον έγκριση τύπου ΕΚ και

- απορρίπτονται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου, εκτός των περιπτώσεων για τις οποίες ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 2 του ΠΔ 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει σήμερα

για τύπο οχήματος, εφόσον τα στοιχεία εκπομπής και κατανάλωσης δεν καθορίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 11375/1984 (Β 781) όπως τροποποιείται με την παρούσα απόφαση.

3. Από 1ης Ιανουαρίου 2001 για οχήματα της κατηγορίας Μ1 όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ τμήμα Α του ΠΔ 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει σήμερα - εξαιρουμένων των οχημάτων των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2500 χιλιόγραμμα - και από 1ης Ιανουαρίου 2002 για οχή-

ματα της κατηγορίας Μ1 των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2500 χιλιόγραμμα, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων :

- θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης τα οποία συνοδεύουν νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει σήμερα ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 του παραπάνω ΠΔ

- απορρίπτονται την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων, τα οποία δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με το ΠΔ 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει σήμερα εκτός των περιπτώσεων για τις οποίες ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 2 του παραπάνω ΠΔ

εφόσον τα στοιχεία εκπομπής και κατανάλωσης καθορίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 11375/1984 (Β 781) όπως τροποποιείται με την παρούσα απόφαση.

### ΑΡΘΡΟ 3

#### Τελικές διατάξεις

1. Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσης το κατωτέρω παράρτημα

2. Η παρούσα απόφαση ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 12 Ιουνίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ Ι ΚΑΙ ΙΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 80/1268/ΕΟΚ

Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1. Το σημείο 4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1. Οι εμπομπές μετρούνται κατά τη διάρκεια κύκλου δοκιμών που εξομοιώνει την αστική, καθώς και την εκτός πόλεως μορφή οδήγησης, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα Ι του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία.»

2. Το σημείο 4.4. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.4. Καύσιμο δοκιμής

4.4.1. Βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα οχήματα

Πρέπει να χρησιμοποιούνται για δοκιμή τα κατάλληλα καύσιμα αναφοράς, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία.

4.4.2. Οχήματα που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το υγραέριο και το φυσικό αέριο

Για τα οχήματα που χρησιμοποιούν ως καύσιμο υγραέριο και φυσικό αέριο, επιλέγεται το καύσιμο της προτιμίας του κατασκευαστή για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος σύμφωνα με το παράρτημα Ι της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία. Το επιλεγθέν καύσιμο διευκρινίζεται στη γραπτή ανακοίνωση που προβλέπεται το παράρτημα ΙΙ.

4.4.3. Για τους σκοπούς του υπολογισμού που αναφέρεται στο σημείο 4.3, πρέπει να χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά καυσίμου:

α) πικνότητα: μετράται στο καύσιμο δοκιμής σύμφωνα με το ISO 3675 ή ισοδύναμη μέθοδο για βενζίνη και πετρέλαιο ντίζελ χρησιμοποιείται η μετρούμενη πικνότητα σε θερμοκρασία 15 °C. για υγραέριο και φυσικό αέριο, χρησιμοποιείται η πικνότητα αναφοράς ως εξής:

0,538 kg/λίτρο για υγραέριο

0,654 kg/m<sup>3</sup> για φυσικό αέριο (\*)

β) λόγος υδρογόνου-άνθρακα χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές, οι οποίες είναι οι εξής:

1,85 για βενζίνη

1,86 για πετρέλαιο ντίζελ

2,525 για υγραέριο

4,00 για φυσικό αέριο

2,93 για το φυσικό αέριο (NMHC)

3. Το σημείο 5.1.4, δεύτερο εδάφιο, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή, οχήματα με κινητήρα διετούς ανάφλεξης μπορεί να προετοιμάζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 5.2.1 του παραρτήματος VI της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία. Οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση μπορούν να προετοιμάζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 5.3 του παραρτήματος III της ίδιας οδηγίας.»

4. Το σημείο 6.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.1. Κύκλος δοκιμής

Ο κύκλος δοκιμής περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος III της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, περιλαμβανομένων τόσο του μέρους I (αστική οδήγηση) όσο και του μέρους II (οδήγηση εκτός πόλεως). Όλες οι προδιαγραφές οδήγησης που περιλαμβάνονται στο προσάρτημα αυτό εφαρμόζονται για τη μέτρηση του CO<sub>2</sub>»

5. Το σημείο 6.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.3.1. Οι ρυθμίσεις φορτίου και αδρανείας του δυναμομέτρου καθορίζονται όπως προβλέπεται στο παράρτημα III της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία.»

6. Τα σημεία 6.3.2 και 6.3.3 διαγράφονται.

7. Το σημείο 6.4.1.3 τροποποιείται ως εξής:

Ο παράγοντας διαλύσεως (DF) υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Για βενζίνη και πετρέλαιο ντίζελ: } DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

$$\text{Για υγραέριο: } DF = \frac{11,9}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

$$\text{Για φυσικό αέριο: } DF = \frac{9,5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

όπου: ....»

8. Το σημείο 7.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.2. Η κατανάλωση καυσίμου (FC), εκφρασμένη σε λίτρα ανά 100 km (στην περίπτωση βενζίνης, υγραερίου ή πετρελαίου ντίζελ) ή σε m<sup>3</sup> ανά 100 km, (στην περίπτωση φυσικού αερίου), υπολογίζεται μέσω των ακόλουθων τύπων: (\*\*).

α) για οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη που χρησιμοποιούν ως καύσιμο τη βενζίνη:

$$FC = (0,1154/D) \times [(0,866 \times THC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

(\*) Πρόκειται για τη μέση τιμή των καυσίμων αναφοράς G20 και G23 σε 15 °C.

(\*\*) Εξαιρούνται για βενζίνη και αέριο καύσιμο στην περίπτωση οχήματος το οποίο μπορεί να λειτουργεί είτε με βενζίνη είτε με αέριο καύσιμο. Τα οχήματα που χρησιμοποιούν ως καύσιμο τόσο βενζίνη όσο και αέριο καύσιμο, αλλά στα οποία το σύστημα βενζίνης χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις ή για να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας, εφόσον η χωρητικότητα του δοχείου βενζίνης δεν υπερβαίνει τα 15 λίτρα, θεωρούνται, όσον αφορά στη δοκιμή, ως οχήματα που λειτουργούν αποκλειστικά με αέριο καύσιμο.»

β) για οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το υγραέριο:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \times [(0,825 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

Εφόσον η σύνθεση του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή διαφέρει από τη σύνθεση η οποία λαμβάνεται υπόψη θεωρητικά για τον υπολογισμό της τυποποιημένης κατανάλωσης, κατόπιν αιτήσεων του κατασκευαστή μπορεί να εφαρμόζεται διορθωτικός παράγοντας  $c_f$  ως εξής:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \times c_f \times [(0,825 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

Ο διορθωτικός παράγοντας  $c_f$  ο οποίος μπορεί να εφαρμόζεται, καθορίζεται ως εξής:

$$c_f = 0,825 + 0,0693 \times \eta_{\text{καυ}}^{\text{αυτ}}$$

όπου:

$\eta_{\text{καυ}}^{\text{αυτ}}$  = ο πραγματικός λόγος H/C του χρησιμοποιούμενου καυσίμου.

γ) για οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το φυσικό αέριο:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1336/0,654) \times [(0,749 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

δ) για οχήματα με κινητήρα αναφλέξεως με συμπίεση:

$$FC = (0,1155/D) \times [(0,866 \times \text{THC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

Στους τύπους αυτούς:

FC = η κατανάλωση καυσίμου σε λίτρα ανά 100 km (στην περίπτωση βενζίνης, υγραερίου ή πετρελαίου ντίζελ) ή σε m<sup>3</sup> ανά 100 km (στην περίπτωση φυσικού αερίου)

THC = η μετρούμενη εκπομπή συνολικών υδρογονανθράκων σε g/km

CO = η μετρούμενη εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα σε g/km

CO<sub>2</sub> = η μετρούμενη εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα σε g/km

D = η πυκνότητα του καυσίμου δοκιμής στους 15 °C.

9. Το σημείο 9.1.1.2.4 αντικαθίσταται από ακόλουθο κείμενο:

•9.1.1.2.4. Τα καύσιμα αναφοράς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΧ και στο παράρτημα ΙΧα της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές.»

Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

1. Το σημείο 1.7 του συμπληρώματος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

•1.7. Αποτελέσματα δοκιμών (\*)

1.7.1. Μάζα εκπομπόμενου CO<sub>2</sub>

1.7.1.1. Μάζα εκπομπόμενου CO<sub>2</sub> (στα αστικά κέντρα): ..... g/km

1.7.1.2. Μάζα εκπομπόμενου CO<sub>2</sub> (συνθήκες εκτός πόλεως): ..... g/km

1.7.1.3. Μάζα εκπομπόμενου CO<sub>2</sub> (συνδυασμένος κύκλος): ..... g/km

1.7.2. Κατανalώσεις καυσίμου

1.7.2.1. Κατανάλωση καυσίμου (αστικές συνθήκες): ..... l/100 km (\*)

1.7.2.2. Κατανάλωση καυσίμου (συνθήκες εκτός πόλεως): ..... l/100 km (\*)

1.7.2.3. Κατανάλωση καυσίμου (συνδυασμένος κύκλος): ..... l/100 km (\*)»

2. Προστίθενται οι νέες υποσημειώσεις (\*) και (†) στο τέλος του συμπληρώματος:

•(\*) Επαναλαμβάνεται για βενζίνη και αέριο καύσιμο στην περίπτωση οχήματος που μπορεί να λειτουργεί είτε με βενζίνη είτε με αέριο καύσιμο. Τα οχήματα που καταναλώνουν τόσο βενζίνη όσο και αέριο καύσιμο, αλλά στα οποία το σύστημα βενζίνης χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις ή για να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας και εφόσον η μέγιστη χωρητικότητα του δοχείου βενζίνης δεν υπερβαίνει τα 15 λίτρα, θεωρούνται όσον αφορά στη δοκιμή ως οχήματα που χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο αέριο καύσιμο.

•(†) Για οχήματα που λειτουργούν με φυσικό αέριο, η μονάδα "l/100 km" αντικαθίσταται από τη μονάδα "m<sup>3</sup>/100 km".»