

Αριθμός 383

Οι περί Μέτρων και Σταθμών (Ταξίμετρα) Κανονισμοί του 2002, οι οποίοι εκδόθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 68 των περί Μέτρων και Σταθμών Νόμων του 1974 μέχρι 2002, αφού κατατέθηκαν στη Βουλή των Αντιπροσώπων και εγκρίθηκαν από αυτή, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με το εδάφιο (3) του άρθρου 3 του περί Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμου, Νόμου (Ν. 99 του 1989 όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 227 του 1990).

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΩΝ
ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1974 ΜΕΧΡΙ 2002

Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 68

Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο—

«Οδηγία 77/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1976 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στα ταξίμετρα» (ΕΕΛ 026 της 31.01.1977, σ.59),

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται από το άρθρο 68 των περί Μέτρων και Σταθμών Νόμων του 1974 μέχρι 2002, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς.

19 του 1974
73 του 1977
48 του 1985
89(Ι) του 1995
150(Ι) του 2000
16(Ι) του 2002.

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μέτρων και Σταθμών (Ταξίμετρα) Κανονισμοί του 2002.

Συνοπτικός
τίτλος.

2.—(1) Στους παρόντες Κανονισμούς, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια— Ερμηνεία.

«Νόμος» σημαίνει τους περί Μέτρων και Σταθμών Νόμους του 1974 μέχρι 2002, και περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο νόμο που τους τροποποιεί ή τους αντικαθιστά·

19 του 1974
73 του 1977
48 του 1985
89(Ι) του 1995
150(Ι) του 2000
16(Ι) του 2002.

«πράξη του Υπουργού» σημαίνει πράξη του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων δυνάμει του εδαφίου 5 του άρθρου 9 των περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμων του 1982 μέχρι 2002, με την οποία καθορίζονται τα επιτρεπόμενα κόμιστρα, για κάθε κατηγορία ταξί·

9 του 1982
84 του 1984
224 του 1989
134 του 1991
148 του 1991
62(Ι) του 1992
11(Ι) του 1993
24(Ι) του 1994
16(Ι) του 1996
76(Ι) του 1997
62(Ι) του 1999
160(Ι) του 2000
102(Ι) του 2001
3(Ι) του 2002.

«ταξίμετρο» σημαίνει ωροχiliομετρικό όργανο η χρήση του οποίου καθορίζεται στον Κανονισμό 4.

(2) Όροι που περιέχονται στους παρόντες Κανονισμούς και δεν ορίστηκαν διαφορετικά έχουν, εκτός αν προκύπτει διαφορετικά από το κείμενο, τις έννοιες που αποδίδονται σ' αυτούς από το Νόμο.

3. Οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται στα μηχανικά ταξίμετρα. Δεν εφαρμόζονται στα ταξίμετρα που φέρουν ηλεκτρονικές διατάξεις για τη μέτρηση.

Πεδίο
εφαρμογής.

Χρήση
ταξίμετρου.

4. Το ταξίμετρο, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών του οχήματος στο οποίο εγκαθίσταται και του τιμολογίου κομίστρου (ταρίφας) με βάση το οποίο ρυθμίζεται, υπολογίζει αυτόματα και δείχνει, σ' όλη τη διάρκεια της χρήσης του, τα προς πληρωμή ποσά από τους χρήστες των οχημάτων για το κοινό, (δηλαδή τα ονομαζόμενα ταξί), σε συνάρτηση με τη διανυόμενη απόσταση και, κάτω από ορισμένη ταχύτητα, σε συνάρτηση με το χρόνο απασχόλησης του οχήματος, με εξαίρεση τις διάφορες επιβαρύνσεις των οποίων η είσπραξη επιτρέπεται όπως καθορίζεται με πράξη του Υπουργού.

Διάθεση
στην αγορά
και χρήση
ταξίμετρων.

5. Η διάθεση στην αγορά και χρήση των ταξίμετρων επιτρέπεται μόνο εφόσον—

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):
14.4.1981
18.6.1993
24.11.2000.

(α) Έχουν τύχει έγκρισης ΕΟΚ τύπου και αρχικής επαλήθευσης ΕΟΚ και φέρουν το σήμα έγκρισης ΕΟΚ τύπου και τις σφραγίδες αρχικής επαλήθευσης ΕΟΚ που περιγράφονται στο Τέταρτο Παράρτημα των περί Μέτρων και Σταθμών Κανονισμών του 1981 μέχρι 2000· και

Παράρτημα.

(β) πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής και λειτουργίας που καθορίζονται στο Παράρτημα των παρόντων Κανονισμών.

Έναρξη ισχύος
των παρόντων
Κανονισμών.

6. Οι παρόντες Κανονισμοί τίθενται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2003.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Κανονισμός 5(β))

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΜΕΤΡΩΝ

1. ΟΡΟΛΟΓΙΑ

1.1 Ειδικοί όροι

Η ένδειξη ενός ταξίμετρου εξαρτάται, εκτός από τη θέση του τιμολογίου (ταρίφας), από τη σταθερά «k» του οργάνου και από ένα χαρακτηριστικό συντελεστή «w» του οχήματος στο οποίο είναι τοποθετημένο το όργανο. Αυτός ο συντελεστής «w» είναι συνάρτηση της πραγματικής περιμέτρου «u» των τροχών του οχήματος και του λόγου μετάδοσης του αριθμού στροφών των τροχών προς τον αριθμό στροφών της διάταξης που προβλέπεται να υπάρχει στο όχημα, για να συνδέει τούτο με το ταξίμετρο.

1.1.1 Σταθερά «k» του ταξίμετρου

Η σταθερά «k» ενός ταξίμετρου είναι ένα χαρακτηριστικό μέγεθος που δεικνύει το είδος και τον αριθμό των σημάτων τα οποία το όργανο πρέπει να λαμβάνει, για να δίδει ορθά μία ένδειξη η οποία αντιστοιχεί σε μία δεδομένη διανυθείσα απόσταση που διανύθηκε.

Αυτή η σταθερά «k» εκφράζεται:

(α) Σε στροφές ανά διανυόμενο χιλιόμετρο (στρ/km), ή

(β) σε παλμούς ανά διανυόμενο χιλιόμετρο (παλμ/km),

ανάλογα με το αν η πληροφορία η σχετική με την απόσταση που διανύθηκε από το όχημα εισάγεται στο ταξίμετρο με τη μορφή αριθμού στροφών του άξονος περιστροφής του (κινητήριος άξονας στην είσοδο του οργάνου) ή με τη μορφή ηλεκτρικών σημάτων.

1.1.2 Χαρακτηριστικός συντελεστής «w» του οχήματος

Ο χαρακτηριστικός συντελεστής «w» ενός οχήματος είναι μέγεθος που δεικνύει το είδος και τον αριθμό των σημάτων που προορίζονται για τον κινητήρα του ταξίμετρου και που εμφανίζεται στην κατάλληλη διάταξη την προβλεπόμενη για το σκοπό αυτό στο όχημα, για μια δεδομένη διανυόμενη απόσταση.

Αυτός ο συντελεστής «w» εκφράζεται:

(α) Σε στροφές ανά διανυόμενο χιλιόμετρο (στρ/km), ή

(β) σε παλμούς ανά διανυόμενο χιλιόμετρο (παλμ/km),

ανάλογα με το αν η πληροφορία η σχετική με τη διανυόμενη από το όχημα, απόσταση είναι με τη μορφή ενός αριθμού στροφών της διάταξης που κινεί το ταξίμετρο ή με τη μορφή ηλεκτρικών σημάτων.

Ο συντελεστής αυτός ποικίλλει σε σχέση με πολλούς παράγοντες, ιδίως με τη φθορά και την πίεση των ελαστικών, το φορτίο το μεταφερόμενο από το όχημα και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες γίνεται η διαδρομή. Αυτός πρέπει να προσδιορίζεται κάτω από τις πρότυπες συνθήκες δοκιμής του οχήματος (βλ. σημείο 1.2.7 του παρόντος Παραρτήματος).

1.1.3 Πραγματική περίμετρος «u» των τροχών

Η πραγματική περίμετρος «u» του τροχού του οχήματος ο οποίος κινεί άμεσα ή έμμεσα το ταξίμετρο, είναι η διανυόμενη από το όχημα απόσταση κατά τη διάρκεια μιας πλήρους περιστροφής του τροχού αυτού. Όταν δύο τροχοί κινούνται από κοινού το ταξίμετρο, η πραγματική περίμετρος είναι ο μέσος όρος των πραγματικών περιμέτρων καθενός από τους δύο τροχούς, εκφραζόμενη σε χιλιοστόμετρα.

Η πραγματική περίμετρος «u» συσχετίζεται με το χαρακτηριστικό συντελεστή «w» του οχήματος (βλ. σημείο 1.2.2 του παρόντος Παραρτήματος). Για το λόγο αυτό, η περίμετρος «u», αν είναι αναγκαίο να είναι γνωστή, πρέπει επίσης να προσδιορίζεται κάτω από τις συνθήκες που περιγράφονται στο σημείο 1.2.7 του παρόντος Παραρτήματος.

1.1.4 Διάταξη προσαρμογής

Η διάταξη προσαρμογής προορίζεται στο να προσαρμόζει το χαρακτηριστικό συντελεστή «w» του οχήματος στη σταθερά «k» του ταξίμετρου.

1.1.5 Περιοχή επιτρεπόμενων σφαλμάτων

Η περιοχή των επιτρεπόμενων σφαλμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος Παραρτήματος εξαρτάται από το όργανο αυτό καθαυτό (σφάλματα του οργάνου). Οι πραγματικές τιμές (βλ. παράγραφο 5 του παρόντος Παραρτήματος) που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των σφαλμάτων υπολογίζονται με βάση τη σταθερά «k» του ταξίμετρου και τα τιμολόγια για τα οποία το όργανο έχει ρυθμιστεί.

Η περιοχή των επιτρεπόμενων σφαλμάτων προσδιορίζει τη μέγιστη απόκλιση μεταξύ της μεγαλύτερης και της μικρότερης από τις ενδείξεις.

1.1.6 Ταχύτητα αλλαγής βάσης λειτουργίας

Η ταχύτητα αλλαγής βάσης λειτουργίας είναι η ταχύτητα στην οποία η διάταξη ένδειξης του ταξίμετρου μεταπηδά από τη λειτουργία με βάση το χρόνο στη λειτουργία με βάση τη διανυόμενη απόσταση και αντίστροφα.

Η ταχύτητα αυτή προκύπτει με διαίρεση της τιμής του χρόνου διά της τιμής της απόστασης.

1.1.7 Πρότυπες συνθήκες δοκιμής για το όχημα (ιδίως για τον προσδιορισμό του χαρακτηριστικού συντελεστή του)

Οι «πρότυπες συνθήκες δοκιμής για το όχημα» επιτυγχάνονται όταν—

- (α) Τα ελαστικά που είναι προσαρμοσμένα στον ή στους τροχούς που κινούν το ταξίμετρο είναι του τύπου του οποίου η πραγματική περίμετρος «u» αντιστοιχεί σ' αυτήν που χρησιμοποιήθηκε, για να προσδιορίσει το χαρακτηριστικό συντελεστή «w».

Πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και να έχουν τη σωστή πίεση.

- (β) το μεταφερόμενο από το όχημα φορτίο είναι 150 kg περίπου (το φορτίο αυτό αντιστοιχεί συμβατικά στο βάρος δύο ενήλικων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού).
- (γ) το όχημα κινείται με τη βοήθεια του κινητήρα του, σε έδαφος επίπεδο και οριζόντιο, σε ευθεία γραμμή, με ταχύτητα 40 ± 5 km/h.

Όταν οι δοκιμές πραγματοποιούνται κάτω από διαφορετικές συνθήκες (π.χ. διαφορετικά βάρη, διαφορετική ταχύτητα ή ταχύτητα βηματισμού ανθρώπου, δοκιμή σε τράπεζα δοκιμών, κλπ.), τα αποτελέσματά τους πρέπει να διορθώνονται με τους συντελεστές μετατροπής που απαιτούνται, για να προσαρμοσθεί η τιμή τους στην τιμή που θα είχε επιτευχθεί κάτω από τις «πρότυπες συνθήκες δοκιμής» που καθορίζονται πιο πάνω.

2. ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

Μόνο οι ακόλουθες μονάδες μέτρησης επιτρέπονται για τις ενδείξεις που δίδονται ή αναγράφονται από τα ταξίμετρα:

- Το μέτρο ή χιλιόμετρο για την απόσταση,
- το δευτερόλεπτο, το λεπτό ή η ώρα για το χρόνο.

Η τιμή της διαδρομής πρέπει να εκφράζεται σε λίγρες Κύπρου.

3. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

3.1 Διάταξη μέτρησης και διάταξη υπολογισμού

3.1.1 Το ταξίμετρο πρέπει να κατασκευάζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να υπολογίζει και να δεικνύει την τιμή της διαδρομής με βάση αποκλειστικά:

- (α) Την απόσταση που διανύθηκε (διαδρομή με βάση την απόσταση), όταν το όχημα κινείται με ταχύτητα μεγαλύτερη από την ταχύτητα αλλαγής της βάσης λειτουργίας·
- (β) το χρόνο (διαδρομή με βάση το χρόνο), όταν το όχημα κινείται με ταχύτητα μικρότερη από την ταχύτητα αλλαγής της βάσης λειτουργίας ή είναι σταματημένο.

3.1.2 Η λειτουργία με βάση τη διανυόμενη απόσταση πρέπει να βασίζεται στην κίνηση των τροχών, αλλά η πορεία προς τα πίσω δεν πρέπει να επιφέρει μείωση στην ένδειξη της τιμής ή της απόστασης που διανύθηκε.

Η λειτουργία με βάση το χρόνο πρέπει να βασίζεται σε ωρολογιακό μηχανισμό ο οποίος δεν μπορεί να τεθεί σε λειτουργία παρά μόνο με χειρισμό της διάταξης θέσης σε λειτουργία του ταξίμετρου.

Αν ο μηχανικός ωρολογιακός μηχανισμός ενεργοποιείται με το χέρι, πρέπει να λειτουργεί για οκτώ τουλάχιστο ώρες χωρίς επανενεργοποίηση, ή για δύο ώρες, αν υπάρχει σύστημα ενεργοποίησης συνδεδεμένο με κάθε χειροκίνητο χειρισμό πριν από τη θέση σε λειτουργία του ταξίμετρου.

Αν ο μηχανικός ωρολογιακός μηχανισμός ενεργοποιείται με ηλεκτρική ενεργοποίηση, η διαδικασία πρέπει να είναι αυτόματη.

Ο ηλεκτρικός ωρολογιακός μηχανισμός πρέπει να είναι έτοιμος για λειτουργία ανά πάσα στιγμή.

- 3.1.3 Κατά τη λειτουργία με βάση τη διανυόμενη απόσταση και για καθένα από τα τιμολόγια, η πρώτη αλλαγή ένδειξης πρέπει να γίνεται αφού έχει διανυθεί μία αρχική απόσταση που καθορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα Απόφαση. Οι επόμενες αλλαγές στο δείκτη πρέπει να αντιστοιχούν σε αποστάσεις ίσες μεταξύ τους.

Κατά τη λειτουργία με βάση το χρόνο και για καθένα από τα τιμολόγια, η πρώτη αλλαγή ένδειξης πρέπει να γίνεται μετά από ένα αρχικό χρόνο που καθορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα Απόφαση. Οι επόμενες αλλαγές στο δείκτη πρέπει να αντιστοιχούν σε ίσα χρονικά διαστήματα.

Όταν δεν υπάρχει αλλαγή της βάσης λειτουργίας, ο υφιστάμενος λόγος μεταξύ της αρχικής απόστασης και των επόμενων αποστάσεων, οποιοδήποτε κι αν είναι το χρησιμοποιούμενο τιμολόγιο, πρέπει να είναι ο ίδιος με το λόγο που υφίσταται μεταξύ του αρχικού χρόνου και του χρόνου που αντιστοιχεί στα επόμενα χρονικά διαστήματα.

- 3.1.4 Η διάταξη προσαρμογής πρέπει να είναι κατασκευασμένη με τέτοιο τρόπο ώστε κατά το άνοιγμα του περιβλήματός της να μην μπορούν να θίγονται τα άλλα μέρη του ταξίμετρου.
- 3.1.5 Το ταξίμετρο πρέπει να είναι σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο, ώστε οποιοσδήποτε αλλαγές της διάταξης υπολογισμού που θα είναι αναγκαίες για να προσαρμοστεί η διάταξη αυτή στις αλλαγές που επιβάλλονται από την ισχύουσα Απόφαση, να μπορούν εύκολα να γίνουν.

Στην περίπτωση που ο αριθμός των θέσεων στη διάταξη αναγραφής του τιμολογίου είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των ισχύοντων τιμολογίων, τα ταξίμετρα πρέπει, σ' όλες τις επί πλέον θέσεις, να υπολογίζουν και δεικνύουν μία τιμή που βασίζεται πάνω σ' ένα από τα τιμολόγια που επιτρέπονται από την ισχύουσα Απόφαση.

3.2 Διάταξη θέσης σε λειτουργία.

- 3.2.1 Ο μηχανισμός του ταξίμετρου δεν μπορεί να τεθεί σε λειτουργία, παρά μόνο αφού έχει τεθεί σε λειτουργία από τη διάταξη θέσης σε λειτουργία σε μια από τις ακόλουθες επιτρεπόμενες θέσεις:

3.2.2 Θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ»

Στη θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ»:

- (α) Δεν πρέπει να υπάρχει καμία ένδειξη του πληρωτέου ποσού, ή η ένδειξη αυτή πρέπει να είναι ίση με μηδέν·
- (β) ούτε η λειτουργία με βάση την απόσταση, ούτε η λειτουργία με βάση το χρόνο δεν πρέπει να επηρεάζουν τη διάταξη ένδειξης του πληρωτέου ποσού·
- (γ) η διάταξη ένδειξης των ενδεχόμενων επιβαρύνσεων (βλ. σημείο 3.3.7 του παρόντος Παραρτήματος) πρέπει να είναι κενή ή να φέρει την ένδειξη «μηδέν».

3.2.3 Άλλες θέσεις

Η διάταξη θέσης σε λειτουργία πρέπει να κατασκευάζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε, εκκινώντας από τη θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ», να μπορεί να τοποθετείται διαδοχικά στις ακόλουθες θέσεις λειτουργίας:

- (α) Στις διάφορες θέσεις λειτουργίας που αντιστοιχούν στα διαφορετικά υφιστάμενα τιμολόγια με αυξανούσα σειρά μεγέθους ή με οποιαδήποτε άλλη σειρά επιτρεπόμενη από την ισχύουσα Απόφαση. Σ' αυτές τις θέσεις, η λειτουργία, με βάση το χρόνο, η λειτουργία με βάση την απόσταση και η διάταξη ένδειξης επιβαρύνσεων, αν υπάρχει, πρέπει να ενεργοποιούνται.
- (β) στη θέση «ΠΛΗΡΩΤΕΟ ΠΟΣΟ» που δεικνύει το τελικό χρηματικό ποσό προς πληρωμή, χωρίς να περιλαμβάνει οποιεσδήποτε επιβαρύνσεις. Σ' αυτή τη θέση, η λειτουργία με βάση το χρόνο πρέπει ν' απενεργοποιείται και η λειτουργία με βάση την απόσταση πρέπει να ενεργοποιείται με βάση το εγκεκριμένο από την ισχύουσα Απόφαση τιμολόγιο.

3.2.4 Χειρισμός της διάταξης θέσης σε λειτουργία

Ο χειρισμός της διάταξης θέσης σε λειτουργία υπόκειται στους ακόλουθους περιορισμούς:

- (α) Από μία οποιαδήποτε θέση τιμολογίου κομίστρου, το ταξίμετρο δεν πρέπει να μπορεί να επανατοποθετείται στη θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ», χωρίς να περάσει από τη θέση «ΠΛΗΡΩΤΕΟ ΠΟΣΟ». Εντούτοις πρέπει να εξακολουθεί να είναι δυνατή η μετάβαση από τη μία θέση τιμολογίου σε μία άλλη.
- (β) από τη θέση «ΠΛΗΡΩΤΕΟ ΠΟΣΟ», το ταξίμετρο δεν πρέπει να μπορεί να επανατοποθετείται σε μία οποιαδήποτε θέση τιμολογίου, χωρίς να περάσει από τη θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ».
- (γ) το ταξίμετρο πρέπει να είναι κατασκευασμένο με τέτοιο τρόπο, ώστε αλλαγή από μία θέση τιμολογίου σε άλλη, περνώντας από τη θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ», να μην είναι δυνατή παρά μόνο, αν οι επιβαλλόμενοι όροι στη διάταξη θέσης σε λειτουργία γι' αυτή τη θέση (βλ. σημείο 3.2.2 του Παραρτήματος) πληρούνται εξολοκλήρου κατά τη διάρκεια του από αυτή τη θέση.
- (δ) πρέπει να είναι αδύνατος ο χειρισμός της διάταξης θέσης σε λειτουργία κατά τέτοιο τρόπο, ώστε το ταξίμετρο να μπορεί να παραμένει σε άλλες θέσεις από εκείνες που καθορίζονται πιο πάνω.

3.2.5 Ειδικές διατάξεις

Ανεξάρτητα από τις πιο πάνω απαιτήσεις, οι μεταβολές μεταξύ των διάφορων θέσεων τιμολογίων μπορούν επίσης να πραγματοποιούνται αυτόματα σε συνάρτηση με μια ορισμένη απόσταση που διανύθηκε ή με ένα ορισμένο χρόνο κατά τον οποίο το όχημα ήταν απησχολημένο, σύμφωνα με την ισχύουσα Απόφαση.

3.3 Διάταξη ενδείξεων

3.3.1 Η όψη ανάγνωσης του ταξίμετρου πρέπει να είναι κατασκευασμένη με τέτοιο τρόπο, ώστε οι ενδείξεις που ενδιαφέρουν τον επιβάτη να είναι ευανάγνωστες τόσο την ημέρα, όσο και τη νύχτα.

3.3.2 Το πληρωτέο ποσό, ανεξάρτητα από ενδεχόμενες επιβαρύνσεις, πρέπει να είναι εμφανές με απλή ανάγνωση μίας ένδειξης σε ευθυγραμμισμένα ψηφία ελάχιστου ύψους 10 mm.

Όταν το όργανο έχει τεθεί σε λειτουργία από τη θέση «ΕΛΕΥΘΕΡΟ» μέσω της διάταξης θέσης σε λειτουργία, πρέπει να εμφανίζεται ένα σταθερό ποσό αντίστοιχο προς την αρχική χρέωση.

Στη συνέχεια, η ένδειξη του ποσού πρέπει να αλλάζει κατά τρόπο ασυνεχή με διαδοχικές αυξήσεις μίας σταθερής χρηματικής τιμής.

3.3.3 Το ταξίμετρο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μία διάταξη η οποία να δεικνύει ανά πάσα στιγμή στην όψη ανάγνωσης τη θέση λειτουργίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές της υποπαράγραφου 3.2 του παρόντος Παραρτήματος.

3.3.4 Το ταξίμετρο πρέπει να είναι κατασκευασμένο με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπει την εγκατάσταση μίας επαναληπτικής διάταξης θέσης σε λειτουργία, για να δεικνύει στο εξωτερικό του οχήματος τη θέση λειτουργίας ή το χρησιμοποιούμενο τιμολόγιο.

Αυτή η επαναληπτική διάταξη δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να διαταράσσει την ορθή λειτουργία του οργάνου ή να επιτρέπει πρόσβαση στο μηχανισμό ή στη λειτουργία του ταξίμετρου.

3.3.5 Αν οι υποχρεωτικές ενδείξεις δε δίνονται με τη μορφή αυτοφωτιζόμενων ψηφίων ή γραμμμάτων, το ταξίμετρο πρέπει να έχει ενσωματωμένη διάταξη φωτισμού των ενδείξεων αυτών, ο οποίος να μην είναι εκθαμβωτικός, αλλά αρκετά ισχυρός για να επιτρέπει την εύκολη ανάγνωση.

Η αντικατάσταση της φωτεινής πηγής αυτής της διάταξης πρέπει να μπορεί να γίνεται, χωρίς να ανοίγονται τα σφραγισμένα μέρη του οργάνου.

3.3.6 Το ταξίμετρο πρέπει να μπορεί να εφοδιάζεται με αθροιστικές διατάξεις, όπως μετρητές, οι οποίοι να δεικνύουν:

- (α) Την ολική απόσταση που διανύθηκε από το όχημα·
- (β) την ολική απόσταση που διανύθηκε, όταν το όχημα ήταν κατειλημμένο·
- (γ) τον ολικό αριθμό μισθώσεων·
- (δ) τον καταγραφόμενο αριθμό πτώσεων της σημαίας.

Οι μετρητές αυτοί πρέπει να εκπληρούν ορθά τις λειτουργίες για τις οποίες προορίζονται. Πρέπει να δίδουν την ένδειξη με τη μορφή ευθυγραμμισμένων ψηφίων ελάχιστου φαινόμενου ύψους 4 mm.

3.3.7 Το ταξίμετρο πρέπει να μπορεί να εφοδιάζεται με δείκτη επιβαρύνσεων, ο οποίος να είναι ανεξάρτητος από το δείκτη πληρωτέου ποσού και ο οποίος να επανέρχεται αυτόματα στο μηδέν στη θέση λειτουργίας «ΕΛΕΥΘΕΡΟ».

Οι επιβαρύνσεις αυτές πρέπει να εμφανίζονται με ευθυγραμμισμένα ψηφία ελάχιστου φαινομένου ύψους 8 mm και να μην υπερβαίνουν το ύψος των ψηφίων που δεικνύουν το πληρωτέο ποσό.

3.4 Προαιρετικές συμπληρωματικές διατάξεις.

Επιπλέον, ένα ταξίμετρο μπορεί να εφοδιαστεί με συμπληρωματικές διατάξεις, όπως διατάξεις:

- (α) Καταγραφής που ενδιαφέρουν τον ιδιοκτήτη του οχήματος·
- (β) εκτύπωσης σε δελτία ή ταινίες που δεικνύουν τα πληρωτέα ποσά.

Η παρουσία τέτοιων διατάξεων και η λειτουργία τους δεν πρέπει να επηρεάζει την ορθή λειτουργία του ταξίμετρου.

3.5 Κατασκευή

3.5.1 Τα ταξίμετρα πρέπει να είναι στερεά και καλής κατασκευής.

Τα ουσιώδη μέρη τους πρέπει να είναι κατασκευασμένα από υλικά που εγγυούνται ικανοποιητική στερεότητα και σταθερότητα.

3.5.2 Το περίβλημα του ταξίμετρου και οποιασδήποτε διάταξης προσαρμογής μη ενσωματωμένης στο περίβλημα του ταξίμετρου, καθώς και τα περιβλήματα των διατάξεων μετάδοσης, πρέπει να είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε τα ουσιώδη μέρη του οργάνου να μην είναι προσιτά από έξω και να προστατεύονται από τη σκόνη και την υγρασία.

Η πρόσβαση στα μέρη ρύθμισης πρέπει να είναι αδύνατη, χωρίς καταστροφή των σφραγίδων ασφαλείας (βλ. παράγραφο 6 του παρόντος Παραρτήματος).

4. ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

4.1 Γενικές σημάνσεις και αναγνώριση

Κάθε ταξίμετρο πρέπει να φέρει στην όψη ανάγνωσης ή σ' ένα πλακίδιο σφραγισμένο, ευδιάκριτες και ευανάγνωστες κάτω από κανονικές συνθήκες εγκατάστασης, τις ακόλουθες σημάνσεις:

- (α) Το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή το σήμα του·
- (β) το χαρακτηρισμό του τύπου του οργάνου, τον αριθμό και το έτος κατασκευής του·
- (γ) το σήμα έγκρισης ΕΟΚ τύπου·
- (δ) τη σταθερά του «k» (με σχετική ακρίβεια τουλάχιστο ίση με 0,2%).

Σε κάθε ταξίμετρο πρέπει να προβλέπεται χώρος για τα ακόλουθα:

- (α) Συμπληρωματικές σημάνσεις, αν χρειαστεί, σχετικές με το όργανο ή το όχημα·
- (β) εκτός από το σήμα μερικής αρχικής επαλήθευσης ΕΟΚ, τα άλλα σήματα που προβλέπονται από τους παρόντες Κανονισμούς.

4.2 Ειδικές ενδείξεις

4.2.1 Πλησίον των ενδείξεων όλων των διατάξεων ενδείξεων, οι έννοιες των δεικνυόμενων τιμών πρέπει να εμφανίζονται ευκρινώς και να είναι ευανάγνωστες και σαφείς.

4.3.2 Πλησίον της ένδειξης του κομίστρου της διαδρομής και των πληρωτέων επιβαρύνσεων πρέπει ν' αναγράφεται το όνομα ή το σύμβολο της χρηματικής μονάδας.

5. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

Για τον έλεγχο στην τράπεζα δοκιμής ενός ταξίμετρου έτοιμοι να εγκατασταθεί και εφοδιασμένου με τα εξαρτήματά του, η (συμβατική) πραγματική τιμή των μετρούμενων μεγεθών πρέπει να είναι αυτή που προκύπτει από την τιμή του «κ» που εμφανίζεται στο όργανο και του (των) τιμολογίου (-ων) για το οποίο (τα οποία) το όργανο έχει ρυθμιστεί.

Η πραγματική τιμή των μεγεθών αυτών πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μεταξύ της μεγαλύτερης και της μικρότερης από τις επιτρεπόμενες ενδείξεις.

5.1 Κατά τη λειτουργία με βάση την απόσταση, η περιοχή των επιτρεπόμενων σφαλμάτων για μια δεδομένη διανυόμενη απόσταση δεν πρέπει να υπερβαίνει:

(α) Για την αρχική απόσταση (βλ. σημείο 3.1.3 του παρόντος Παραρτήματος): 2% της πραγματικής τιμής· εν τούτοις, για αρχικές αποστάσεις κάτω από 1 000 μέτρα, μία περιοχή 20 μέτρων θεωρείται αποδεκτή·

(β) για τις επόμενες αποστάσεις: 3% της πραγματικής τιμής.

5.2 Κατά τη λειτουργία με βάση το χρόνο, η περιοχή των επιτρεπόμενων σφαλμάτων για ένα δεδομένο χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει:

(α) Για τον αρχικό χρόνο (βλ. σημείο 3.1.3 του παρόντος Παραρτήματος): 3% της πραγματικής τιμής· εντούτοις, για αρχικούς χρόνους κάτω από 10 λεπτά, μία περιοχή 18 δευτερόλεπτων θεωρείται αποδεκτή·

(β) για τους επόμενους χρόνους: 3% της πραγματικής τιμής.

5.3 Η ρύθμιση ολόκληρου του συστήματος μέτρησης· δηλαδή, του ταξίμετρου μαζί με το όχημα, πρέπει να πραγματοποιείται με τέτοιο τρόπο, ώστε—

(α) Τα όρια της περιοχής των επιτρεπόμενων σφαλμάτων να είναι τοποθετημένα ασύμμετρα σε σχέση με το σφάλμα μηδέν· και

(β) όλα τα σφάλματα να είναι προς όφελος του μισθωτή.

6. ΣΦΡΑΓΙΣΗ

6.1 Τα ακόλουθα μέρη του ταξίμετρου πρέπει να είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να σφραγίζονται με σφραγίδα ασφαλείας:

(α) Το περίβλημα στο οποίο περικλείεται ο εσωτερικός μηχανισμός του ταξίμετρου·

(β) το περίβλημα της διάταξης προσαρμογής·

- (γ) τα προστατευτικά καλύμματα των μηχανικών ή ηλεκτρικών διατάξεων που συνδέουν το σημείο εισόδου του ταξίμετρου με το αντίστοιχο εξάρτημα που προβλέπεται στο όχημα για τη σύνδεση του με το όργανο, συμπεριλαμβανομένων και των αφαιρετών μερών της διάταξης προσαρμογής·
 - (δ) στην περίπτωση όπου ο ωρολογιακός μηχανισμός ενεργοποιείται με ηλεκτρική ενέργεια και η διάταξη θέσης σε λειτουργία του ταξίμετρου ενεργοποιείται με ηλεκτρική ενέργεια: οι συνδέσεις των ηλεκτρικών καλωδίων·
 - (ε) οποιαδήποτε πλακίδια για την αναγραφή των υποχρεωτικών σημάνσεων ή για τα σήματα επαλήθευσης·
 - (στ) οι συνδέσεις των ηλεκτρικών καλωδίων της επαναληπτικής διάταξης, σε περίπτωση που τοποθετείται στο ταξίμετρο, η οποία προβλέπεται στο σημείο 3.3.4 του παρόντος Παραρτήματος.
- 6.2 Οποιοδήποτε τέτοιες σφραγίσεις πρέπει να τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο, ώστε κάθε πρόσβαση στα προστατευόμενα εξαρτήματα και στις ενώσεις να είναι αδύνατη, χωρίς καταστροφή της σφραγίδας ασφαλείας.
- 6.3 Το πιστοποιητικό έγκρισης ΕΟΚ τύπου πρέπει να προσδιορίζει τις θέσεις των σφραγίσεων και, εφόσο είναι ανάγκη, το είδος και τον τύπο των διατάξεων σφράγισης.

7. ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΕΟΚ

- 7.1 Όταν απαιτείται πλήρης επαλήθευση ΕΟΚ, η αρχική επαλήθευση ενός ταξίμετρου πρέπει να πραγματοποιείται σε περισσότερες φάσεις.
- 7.2 Πρώτη φάση: το ταξίμετρο πρέπει να δέχεται το σήμα της μερικής αρχικής επαλήθευσης ΕΟΚ, όταν:
- (α) Ο τύπος του πήρε την έγκριση ΕΟΚ τύπου·
 - (β) το όργανο συμμορφώνεται με τον συγκεκριμένο τύπο και φέρει τις σημάνσεις του παρόντος Παραρτήματος·
 - (γ) η περιοχή αυτών των σφαλμάτων συμφωνεί με τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων 5.1 και 5.2 του παρόντος Παραρτήματος.
- 7.3 Μεταγενέστερες φάσεις: Αυτές περιλαμβάνουν:
- Πριν από την εγκατάσταση στο όχημα—
 - (α) Τον έλεγχο της ρύθμισης του οργάνου σύμφωνα με την υποπαραγράφο 5.3 του παρόντος Παραρτήματος·
 - (β) τον έλεγχο της ρύθμισης των τιμολογίων σύμφωνα με την ισχύουσα Απόφαση·
 - μετά από την εγκατάσταση στο όχημα—
 - τον έλεγχο του συστήματος μέτρησης που έχει δημιουργηθεί με αυτό τον τρόπο.