

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► B

ΟΔΗΓΙΑ 96/96/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Δεκεμβρίου 1996

για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους

(ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1)

Τροποποιείται από:

	Επίσημη Εφημερίδα		
	αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u> Οδηγία 1999/52/ΕΚ της Επιτροπής της 26ης Μαΐου 1999	L 142	26	5.6.1999
► <u>M2</u> Οδηγία 2001/9/ΕΚ της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2001	L 48	18	17.2.2001
► <u>M3</u> Οδηγία 2001/11/ΕΚ της Επιτροπής της 14ης Φεβρουαρίου 2001	L 48	20	17.2.2001
► <u>M4</u> Οδηγία 2003/27/ΕΚ της Επιτροπής της 3ης Απριλίου 2003	L 90	41	8.4.2003



ΟΔΗΓΙΑ 96/96/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Δεκεμβρίου 1996

για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους⁽⁴⁾ τροποποιήθηκε πολλές φορές και σε σημαντική έκταση· ότι επ' ευκαιρία της νέας τροποποίησης της οδηγίας αυτής, θα πρέπει, για λόγους σαφήνειας, να διαμορφωθεί σε ένα μόνο κείμενο·
- (2) ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων στον κοινοτικό χώρο πρέπει να εκτελείται υπό τις πλέον ευνοϊκές συνθήκες, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και τους όρους ανταγωνισμού που ισχύουν μεταξύ μεταφορέων στα διάφορα κράτη μέλη·
- (3) ότι η ανάπτυξη της οδικής κυκλοφορίας και η αύξηση των συνεπαγόμενων κινδύνων και οχλήσεων δημιουργούν σε όλα τα κράτη μέλη προβλήματα ασφάλειας παρεμφερούς φύσεως και οξύτητας·
- (4) ότι τα εφαρμοζόμενα σήμερα πρότυπα και μέθοδοι ελέγχου διαφέρουν από το ένα κράτος στο άλλο και ότι η κατάσταση αυτή δημιουργεί ανισότητες από άποψη ασφάλειας και οικολογικής ποιότητας των οχημάτων που ελέγχονται και κυκλοφορούν στα κράτη μέλη· ότι, εξάλλου, η κατάσταση αυτή μπορεί να επηρεάσει τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων των διαφόρων κρατών μελών·
- (5) ότι, επομένως, είναι αναγκαίο να εναρμονισθούν, ει δυνατόν, η συχνότητα των ελέγχων και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται υποχρεωτικά·
- (6) ότι οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργούνται καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος πρέπει να είναι σχετικά απλοί, γρήγοροι και χαμηλού κόστους·
- (7) ότι τα κοινοτικά ελάχιστα πρότυπα και μέθοδοι για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που απαριθμούνται στο

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 193 της 4. 7. 1996, σσ. 5 και 31.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 39 της 12. 2. 1996, σ. 24.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Φεβρουαρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 78 της 18. 3. 1996, σ. 27), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 248 της 26. 8. 1996, σ. 49) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 347 της 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 47 της 18. 2. 1977, σ. 47· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/23/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 147 της 14. 6. 1994, σ. 6).

▼B

- παράρτημα II θα πρέπει να καθορίζονται από ειδικές οδηγίες·
- (8) ότι, μεταβατικά, τα εθνικά πρότυπα εξακολουθούν να εφαρμόζονται για τα σημεία που δεν καλύπτονται από ειδικές οδηγίες·
 - (9) ότι είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν ταχέως τα πρότυπα και οι μέθοδοι που καθορίζουν οι ειδικές οδηγίες στην τεχνική πρόοδο και ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των απαιτούμενων για το σκοπό αυτό μέτρων, να θεσπιστεί διαδικασία για στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στα πλαίσια επιτροπής για την προσαρμογή του τεχνικού ελέγχου στην τεχνική πρόοδο·
 - (10) ότι, όσον αφορά τα συστήματα πέδησης, θα ήταν πρόωρο να καθοριστούν πρότυπα για τις ρυθμίσεις πίεσης του αέρα και το χρόνο ανόδου της πίεσης, π.χ. λόγω της ποικιλομορφίας του εξοπλισμού και των μεθόδων δοκιμής που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα·
 - (11) ότι υπάρχει πρόθεση περαιτέρω τροποποίησης της παρούσας οδηγίας ώστε να εναρμονιστούν και να βελτιωθούν οι μέθοδοι ελέγχου·
 - (12) ότι, μέχρις ότου εναρμονισθούν οι διαδικασίες και οι πρακτικές δοκιμής, τα κράτη μέλη μπορούν να προσφεύγουν στη διαδικασία δοκιμής που κρίνουν κατάλληλη για να διακριστώνουν εάν το συγκεκριμένο όχημα πληροί τις απαιτήσεις πέδησης·
 - (13) ότι τα κράτη μέλη οφείλουν, το καθένα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, να μεριμνούν για την ποιότητα και τις λεπτομέρειες του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων·
 - (14) ότι η Επιτροπή θα πρέπει να επαληθεύει την έμπρακτη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να υποβάλλει, τακτικά, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα λαμβανόμενα αποτελέσματα·
 - (15) ότι όλοι όσοι ενέχονται στον τεχνικό έλεγχο οχημάτων αναγνωρίζουν ότι η μέθοδος ελέγχου, και ιδίως οι συνθήκες φόρτωσης του οχήματος κατά τον έλεγχο, επηρεάζει το βαθμό εμπιστοσύνης των ελεγκτών στην αξιοπιστία του συστήματος πέδησης·
 - (16) ότι ο καθορισμός τιμών αναφοράς της δύναμης πέδησης συναρτήσει των συνθηκών φόρτωσης του οχήματος βοηθάει να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη αυτή και ότι η παρούσα οδηγία καθιστά δυνατές τις δοκιμές με το καθεστώς αυτό ως εναλλακτική λύση έναντι των δοκιμών των ελάχιστων τιμών επιδόσεων για κάθε κατηγορία οχημάτων·
 - (17) ότι, ως προς τα συστήματα πέδησης, η παρούσα οδηγία καλύπτει κυρίως οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου βάσει των διατάξεων της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ⁽¹⁾ μολονότι ορισμένοι τύποι οχημάτων έχουν εγκριθεί με βάση εθνικά πρότυπα που ενδεχομένως διαφέρουν από την παρούσα οδηγία·
 - (18) ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επεκτείνουν τους ελέγχους του συστήματος πέδησης για να συμπεριληφθούν κατηγορίες οχημάτων ή σημείων που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία·

⁽¹⁾ Οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα συστήματα πέδησης ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμολκωμένων τους (ΕΕ αριθ. L 202 της 6. 9. 1971, σ. 37)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/422/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 233 της 22. 8. 1991, σ. 21).

▼B

- (19) ότι τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν αυστηρότερους ή συχνότερους ελέγχους για τα συστήματα πέδησης·
- (20) ότι σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διατηρηθούν με τακτικό έλεγχο οι εκπομπές σε χαμηλό επίπεδο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, και να διασφαλισθεί ότι τα πολύ ρυπαντικά οχήματα θα αποσύρονται από την κυκλοφορία εφόσον δεν είναι καλά συντηρημένα·
- (21) ότι η κακή ρύθμιση και η ανεπαρκής συντήρηση του κινητήρα επηρεάζουν αρνητικά όχι μόνον τον κινητήρα αλλά και το περιβάλλον, διότι αυξάνουν τη ρύπανση και την κατανάλωση καυσίμου και ότι είναι σημαντικό να αναπτυχθούν μεταφορές αβλαβείς για το περιβάλλον·
- (22) ότι, όσον αφορά τους κινητήρες με ανάφλεξη με συμπίεση (ντιζελοκινητήρες), η μέτρηση της αδιαφάνειας του καπνού θεωρείται ως επαρκής ένδειξη της κατάστασης συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές·
- (23) ότι, όσον αφορά τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρες), η μέτρηση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα στην έξοδο της εξάτμισης, με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας (ρελαντί), θεωρείται ως επαρκής ένδειξη για την κατάσταση συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές·
- (24) ότι το ποσοστό των οχημάτων που απορρίπτονται κατά τον έλεγχο των εκπομπών κινδυνεύει να είναι υψηλό για τα οχήματα που δεν συντηρούνται τακτικά·
- (25) ότι για τα βενζινοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα, των οποίων τα πρότυπα έγκρισης ορίζουν ότι πρέπει να είναι εφοδιασμένα με προηγμένα συστήματα ρύθμισης των εκπομπών, όπως οι τρίοδοι καταλύτες με αισθητήρα λάμδα, τα πρότυπα περιοδικού ελέγχου των εκπομπών πρέπει να είναι αυστηρότερα από τα αντίστοιχα πρότυπα για τα συμβατικά οχήματα·
- (26) ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν, ανάλογα με την περίπτωση, από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ορισμένες κατηγορίες οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος· ότι τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να καθορίζουν τα δικά τους πρότυπα ελέγχου για τα οχήματα αυτά· ότι η ευχέρεια αυτή δεν πρέπει να συνεπάγεται την εφαρμογή προτύπων αυστηρότερων από εκείνα που είχαν προβλεφθεί αρχικά κατά το σχεδιασμό του συγκεκριμένου οχήματος·
- (27) ότι η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αναπροσαρμόζεται προοδευτικά για να λαμβάνεται υπόψη η πρόοδος που επιτυγχάνεται στον τομέα της κατασκευής των οχημάτων, με την οποία διευκολύνεται ο έλεγχος των εν χρήσει οχημάτων και οι μέθοδοι δοκιμής, οι οποίες θα προσεγγίζουν περισσότερο τις πραγματικές συνθήκες χρήσης του οχήματος·
- (28) ότι η οδηγία 92/6/ΕΟΚ ⁽¹⁾ απαιτεί την τοποθέτηση και χρήση των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες των μηχανοκίνητων οχημάτων·
- (29) ότι, εν αναμονή της εξέλιξης των τεχνολογιών των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας που θα επιτρέπουν τον ευκολότερο έλεγχό τους, είναι δυνατόν, κατά τον τεχνικό έλεγχο, να ελέγχονται ορισμένα στοιχεία των διατάξεων αυτών, όποτε αυτό είναι εφικτό·
- (30) ότι ο έλεγχος της ορθής λειτουργίας των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας εμπίπτει σήμερα στην αρμοδιότητα

(1) Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, για την τοποθέτηση και χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κοινότητα (ΕΕ αριθ. L 57 της 2. 3. 1992, σ. 27).

▼B

των κρατών μελών, τα οποία οφείλουν να καθορίζουν τα πλέον κατάλληλα για το σκοπό αυτό μέσα· ότι προβλέπεται να εναρμονισθούν εγκαίρως τα πρότυπα και οι μέθοδοι δοκιμών·

- (31) ότι η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τον έλεγχο της ορθής λειτουργίας της εν χρήσει διάταξης περιορισμού της ταχύτητας και να υποβάλλει σχετική έκθεση στο Συμβούλιο· ότι, εάν είναι αναγκαίο, τα συμπεράσματα της έκθεσης αυτής θα αποτελέσουν τη βάση περαιτέρω προτάσεων για την εξέλιξη των κανόνων που εφαρμόζονται στις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας·
- (32) ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τα ταξί και τα ασθενοφόρα είναι παρεμφερείς εκείνων των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων· ότι, ως εκ τούτου, τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται μπορούν να είναι παρεμφερή, μολονότι η συχνότητα των ελέγχων είναι διαφορετική·
- (33) ότι, με βάση τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας στο συγκεκριμένο τομέα και έχοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, τα κοινοτικά μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι αναγκαία για να επιτευχθεί εναρμόνιση των κανόνων των τεχνικών ελέγχων, με σκοπό να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων και να εξασφαλισθεί ότι τα οχήματα θα ελέγχονται και θα συντηρούνται σωστά· ότι οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν πλήρως από τα κράτη μέλη μεμονωμένα·
- (34) ότι η παρούσα οδηγία δεν επηρεάζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις καταληκτικές ημερομηνίες για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και τη θέση σε εφαρμογή των καταργουμένων οδηγιών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

1. Σε κάθε κράτος μέλος τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σ' αυτό, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, και ιδίως τα παραρτήματα I και II.

2. Οι κατηγορίες των οχημάτων που θα ελέγχονται, η συχνότητα του τεχνικού ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και II.

Άρθρο 2

Ο τεχνικός έλεγχος, που προβλέπει η παρούσα οδηγία, πρέπει να διενεργείται από το κράτος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό από τα όργανα ή τους φορείς ιδιωτικής τυχόν φύσεως, τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος. Όταν οι φορείς, που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο, ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής οχημάτων, τα κράτη μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του ελέγχου.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που κρίνουν αναγκαία ούτως ώστε να καθίσταται δυνατόν να αποδεικνύεται ότι ένα όχημα υποβλήθηκε επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

▼B

Τα εν λόγω μέτρα ανακοινώνονται στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή.

2. Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του, έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, σαν να είχε το ίδιο εκδώσει το εν λόγω αποδεικτικό.

3. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις κατάλληλες διαδικασίες, ώστε να εξασφαλίζουν, κατά το δυνατόν, ότι οι επιδόσεις πέδησης των οχημάτων που είναι εγγεγραμμένα στο έδαφός τους πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας οχήματα που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις, στις δυνάμεις δημοσίας τάξεως και στο πυροσβεστικό σώμα.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ή να υπάγουν σε ειδικές διατάξεις ορισμένα οχήματα που κυκλοφορούν ή χρησιμοποιούνται υπό εξαιρετικές περιστάσεις, καθώς και οχήματα τα οποία ουδέποτε ή σπάνια χρησιμοποιούνται στο οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1960, ή έχουν αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν, αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, να καθορίζουν τα δικά τους πρότυπα ελέγχου για τα οχήματα που θεωρούνται ιστορικού ενδιαφέροντος.

Άρθρο 5

Παρά τις διατάξεις των παραρτημάτων I και II, τα κράτη μέλη μπορούν:

- να αναβάλουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να υποβάλουν το όχημα σε τεχνικό έλεγχο πριν από την εγγραφή του,
- να συντομεύουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων,
- να καταστούν υποχρεωτικό τον τεχνικό έλεγχο του προαιρετικού εξοπλισμού,
- να αυξάνουν τον αριθμό των σημείων που πρέπει να ελέγχονται,
- να επεκτείνουν την απαίτηση του περιοδικού τεχνικού ελέγχου σε άλλες κατηγορίες οχημάτων,
- να προδιαγράφουν ειδικούς πρόσθετους ελέγχους,
- να απαιτούν αυστηρότερες ελάχιστες τιμές απόδοσης για τα συστήματα πέδησης από εκείνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II και να συμπεριλάβουν έλεγχο των οχημάτων με υψηλότερα φορτία για τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στο έδαφός τους, υπό την προϋπόθεση ότι τα πρότυπα αυτά δεν υπερβαίνουν εκείνα της αρχικής έγκρισης τύπου του οχήματος.

▼B

Άρθρο 6

1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων των παραρτημάτων I και II και έως την 1η Ιανουαρίου 1993, τα κράτη μέλη μπορούν:

- να αναβάλλουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου,
- να επεκτείνουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων,
- να ελαττώσουν τον αριθμό των σημείων που πρέπει να ελέγχονται,
- να τροποποιούν τις κατηγορίες των οχημάτων που υποβάλλονται σε υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο,

υπό τον όρο ότι τα ελαφρά εμπορικά οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 5 του παραρτήματος I θα υποβληθούν υποχρεωτικά σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία πριν από την ημερομηνία αυτή.

Ωστόσο, στα κράτη μέλη όπου, στις 28 Ιουλίου 1988, δεν υπήρχε σύστημα περιοδικού τεχνικού ελέγχου παρεμφερές με εκείνο της παρούσας οδηγίας για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων, ισχύει η παράγραφος 1 μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1995.

2. Όσον αφορά τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα που αναφέρονται στο σημείο 6 του παραρτήματος I, ισχύει η παράγραφος 1 μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1994.

Ωστόσο, στα κράτη μέλη όπου δεν υπήρχε σύστημα περιοδικού τεχνικού ελέγχου παρεμφερές με εκείνο της παρούσας οδηγίας για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων, στις 31 Δεκεμβρίου 1991, ισχύει η παράγραφος 1 μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 7

1. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, εκδίδει τις ειδικές οδηγίες που απαιτούνται για τον καθορισμό των ελάχιστων προτύπων και μεθόδων που αφορούν τον έλεγχο των σημείων που αναφέρονται στο παράρτημα II.

2. Οι τροποποιήσεις για την προσαρμογή των προτύπων και των μεθόδων που καθορίζονται από τις ειδικές οδηγίες στην τεχνική πρόοδο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 8.

Άρθρο 8

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, ονομαζόμενη στο εξής «επιτροπή», η οποία απαρτίζεται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από τον αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

2. Η επιτροπή εκδίδει τον εσωτερικό της κανονισμό.

3. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των ληπτέων μέτρων. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της επί του σχεδίου εντός προσθεσμίας την οποία μπορεί να καθορίσει ο πρόεδρος σε συνάρτηση με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Η γνώμη εκδίδεται με την πλειοψηφία που ορίζει το άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση αποφάσεων, τις οποίες καλείται να λάβει το Συμβούλιο κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται όπως ορίζει το εν λόγω άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

▼B

4. α) Η Επιτροπή εκδίδει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.

β) Όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής, ή ελλείπει γνώμης, χωρίς καθυστέρηση η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση στο Συμβούλιο σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

Εάν το Συμβούλιο δεν έχει λάβει απόφαση εντός τριών μηνών από την υποβολή της πρότασης, τα προταθέντα μέτρα εκδίδονται από την Επιτροπή.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο, στις 31 Δεκεμβρίου 1998 το αργότερο, έκθεση σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων, συνοδευόμενη από κάθε αναγκαία πρόταση, ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα και το περιεχόμενο των ελέγχων.

2. Η Επιτροπή εξετάζει, το αργότερο τρία έτη από την καθιέρωση του περιοδικού ελέγχου των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας, κατά πόσον, με βάση την αποκτηθείσα μέχρι τότε πείρα, αρκούν οι προβλεφθέντες έλεγχοι για να εντοπίζονται οι ελαττωματικές ή παραπονημένες διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και αν ενδείκνυται να τροποποιηθούν οι εν ισχύ κανόνες.

Άρθρο 10

Οι οδηγίες που απαριθμούνται στο παράρτημα III μέρος Α καταργούνται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών σχετικά με την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 14 όσον αφορά τις καταληκτικές ημερομηνίες μεταφοράς στο εθνικό τους δίκαιο και θέση σε εφαρμογή που καθορίζονται στο παράρτημα III μέρος Β.

Οι παραπομπές στις καταργούμενες οδηγίες εκλαμβάνονται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και πρέπει να διαβάζονται σύμφωνα με τους πίνακες αντιστοιχίας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 11

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 9 Μαρτίου 1998. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

3. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή του προβλεπόμενου από την παρούσα οδηγία συστήματος ελέγχου.

Τα θεσπιζόμενα μέτρα οφείλουν να είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά.

▼B

Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ**

Κατηγορία οχημάτων	Συχνότητα ελέγχου
1. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και έχουν περισσότερες από 8 θέσεις καθημένων, εκτός της θέσεως του οδηγού	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα, και έκτοτε μία φορά ανά έτος
2. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα, και έκτοτε μία φορά ανά έτος
3. Ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, των οποίων η ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα, και έκτοτε μία φορά ανά έτος
4. Ταξί και ασθενοφόρα	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα, και έκτοτε μία φορά ανά έτος
5. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς που συνήθως χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg, εκτός των γεωργικών ελκυστήρων και μηχανημάτων	Τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα, και στη συνέχεια ανά διετία
6. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και των οποίων οι θέσεις καθημένων, εκτός της θέσεως οδηγού, δεν υπερβαίνουν τις οκτώ	Τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα, και στη συνέχεια ανά διετία



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που απαριθμούνται κατωτέρω, με την προϋπόθεση ότι αυτά αφορούν τον υποχρεωτικό εξοπλισμό του οχήματος που υπόκειται σε έλεγχο στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Οι έλεγχοι που προβλέπει το παρόν παράρτημα μπορούν να πραγματοποιηθούν χωρίς αποσυναρμολόγηση στοιχείων του οχήματος.

Αν το όχημα παρουσιάζει ελαττώματα όσον αφορά τα σημεία ελέγχου που καθορίζονται κατωτέρω, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ορίζουν διαδικασία με την οποία καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους το όχημα επιτρέπεται να κυκλοφορεί έως ότου υποβληθεί επιτυχώς σε νέο τεχνικό έλεγχο.

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5 ΚΑΙ 6

1. Συστήματα πέδησης

Ο έλεγχος των συστημάτων πέδησης του οχήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα σημεία. Οι τιμές που προκύπτουν κατά τον έλεγχο των συστημάτων πέδησης πρέπει να ανταποκρίνονται, καθόσον τούτο είναι εφικτό, στα τεχνικά πρότυπα της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ (1)

<i>Σημεία προς έλεγχο</i>	<i>Αιτίες αστοχίας</i>
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία	
1.1.1. Άξονες κέντρου της πέδης, μοχλός πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Δυσχέρειες στην ενεργοποίηση — Εκτροπή της φωλαάς — Υπερβολική φθορά/τζόγος
1.1.2 Κατάσταση και διαδρομή του ποδοπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή — Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα — Δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου
1.1.3. Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολικός χρόνος για την ανάπτυξη της (υπο)πίεσης/κενού που απαιτείται για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος πέδησης — Η (υπο)πίεση/κενό δεν επαρκεί για τη χρησιμοποίηση της πέδης τουλάχιστον δύο φορές μετά τη λειτουργία του συστήματος προειδοποίησης (ή η ένδειξη του μανομέτρου βρίσκεται στη ζώνη «κίνδυνος») — Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης πίεσης, μανόμετρο της προειδοποιητικής σήμανσης	<ul style="list-style-type: none"> — Κακή λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου

▼B

<i>Σημεία προς έλεγχο</i>	<i>Αιτίες αστοχίας</i>
1.1.5. Χειροκίνητη δικλείδα ελέγχου της πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Ρωγμές ή ζημίες, υπερβολική φθορά — Κακή λειτουργία της βαλβίδας — Έλλειψη αξιοπιστίας όσον αφορά τη λειτουργία του στελέχους (ντίζας) ή της βαλβίδας — Έλλειψη στεγανότητας του συστήματος, κακή στερέωση των συνδέσεων — Κακή λειτουργία
1.1.6. Πέδη στάθμευσης, μοχλός χειρισμού, σύστημα κλειδώματος	<ul style="list-style-type: none"> — Η λαβή δεν συγκρατεί επαρκώς την πέδη στάθμευσης — Υπερβολική φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστάνιας του μοχλού — Υπερβολική διαδρομή του χειρομοχλού (λόγω κακής ρύθμισης)
1.1.7. Βαλβίδες συστήματος πέδησης (δικλείδες πέδησης, ταχεία ανακουφιστική βαλβίδα, ρυθμιστές πίεσης, κ.λπ.)	<ul style="list-style-type: none"> — Ζημίες, ανεπαρκής στεγανότητα (διαρροές αέρα) — Υπερβολικές απώλειες λαδιού στον αεροσυμπιεστή — Ελαττωματική στερέωση ή ελαττωματικό στήριγμα — Απώλειες υγρού πέδησης
1.1.8. Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβη δικλείδων απομόνωσης ή ελαττωματική βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος — Ελαττωματική στερέωση ή συναρμογή — Ανεπαρκής στεγανότητα
1.1.9. Σύστημα αποταμίευσης ενέργειας ή δοχείο πίεσης	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβη, διάβρωση, διαρροές — Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης — Ανασφαλής/κακή στερέωση
1.1.10. Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα)	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβη ή κακή λειτουργία του σερβομηχανισμού — Βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου — Ανεπαρκής στερέωση του κεντρικού κυλίνδρου — Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης — Δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου — Η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή έχει υποστεί βλάβη — Δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα προειδοποίησης για την πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης
1.1.11. Ακαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Κίνδυνος βλάβης ή θραύσης — Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (ρακόρ) — Βλάβες ή υπερβολική διάβρωση — Εσφαλμένη τοποθέτηση

▼B

<i>Σημεία προς έλεγχο</i>	<i>Αιτίες αστοχίας</i>
1.1.12. Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Κίνδυνος βλάβης ή θραύσης — Φθορά, σημεία τριβής, ανεπαρκές μήκος σωλήνων πέδησης, συστροφή — Διαρροές από τους εύκαμπτους σωλήνες ή από τις συνδέσεις — Υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση — Εμφάνιση πόρων
1.1.13. Επιφάνειες τριβής συστήματος πέδησης (επενδύσεις σιαγόνων-τακάκια)	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολική φθορά — Λάδια, γράσο που προσβάλλουν τις επιφάνειες τριβής
1.1.14. Τύμπανα, δίσκοι	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολική φθορά, χαραγές, ρωγμές ή θραύσεις ή άλλα ελαττώματα που μειώνουν την ασφάλεια — Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι από λάδια, γράσο κ.λπ. — Κακή στερέωση της πλάκας στήριξης
1.1.15. Καλώδια, στελέχη και ράβδοι (ντίζες) συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Φθαρμένα καλώδια, λυγισμός — Υπερβολική φθορά ή διάβρωση — Ασφάλειες που λείπουν στις συνδέσεις των καλωδίων ή των ράβδων — Ανεπαρκής στερέωση των καλωδίων — Περιορισμοί στην ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης — Μη κανονική κίνηση ράβδων/ αρθρώσεων οφειλόμενη σε κακή ρύθμιση ή υπερβολική φθορά
1.1.16. Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι)	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβες ή ρωγμές — Διαρροές — Ελαττωματική συναρμολόγηση — Υπερβολική διάβρωση — Υπερβολική διαδρομή του κυλίνδρου — Λείπει ή παρουσιάζει υπερβολική φθορά το προστατευτικό κάλυμμα για τη σκόνη
1.1.17. Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	<ul style="list-style-type: none"> — Κακή σύνδεση — Εσφαλμένη ρύθμιση — Δεν λειτουργεί (κολλημένη) — Λείπει
1.1.18. Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί	<ul style="list-style-type: none"> — Δεν λειτουργούν, κολλημένοι, με ασυνήθη ελευθερία κίνησης που δείχνει υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση — Ελαττωματική λειτουργία
1.1.19. Σύστημα επιβράδυνσης (όπου υπάρχει)	<ul style="list-style-type: none"> — Κακή προσαρμογή ή σύνδεση — Ελαττωματική λειτουργία
1.2. Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κύριου συστήματος πέδησης	

▼B

<i>Σημεία προς έλεγχο</i>	<i>Αιτίες αστοχίας</i>
1.2.1. Επιδόσεις (αυξάνονται σταδιακά μέχρι τη μέγιστη τιμή)	<ul style="list-style-type: none"> — Ανεπαρκής προσπάθεια πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς — Η προσπάθεια πέδησης σε κάποιο τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της υψηλότερης καταγραφόμενης προσπάθειας που ασκείται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα. Σε περίπτωση δοκιμής της πέδησης σε πορεία, η απόκλιση του οχήματος από την ευθεία είναι υπέρμετρη. — Μη βαθμιαία μεταβολή της προσπάθειας πέδησης (απότομη εμπλοκή) — Ανώμαλη υστέρηση στη λειτουργία της πέδησης σε κάποιο τροχό — Υπέρμετρη διακύμανση της προσπάθειας πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή ελλειψοειδούς μορφής τυμπάνων
1.2.2. Απόδοση	<ul style="list-style-type: none"> — Λόγος πέδησης εξαρτώμενος από προς τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημιρυμουλκωμένων, από το άθροισμα των ανώτατων επιτρεπτών φορτίων αξόνων εφόσον είναι δυνατόν, κατώτερος των εξής: Ελάχιστη απόδοση πέδησης Κατηγορία 1: 50 % ⁽²⁾ Κατηγορία 2: 43 % ⁽³⁾ Κατηγορία 3: 40 % ⁽⁴⁾ Κατηγορία 4: 50 % Κατηγορία 5: 45 % ⁽⁵⁾ Κατηγορία 6: 50 % ή — προσπάθεια πέδησης μικρότερη των τιμών αναφοράς, εφόσον τις έχει καθορίσει ο κατασκευαστής για τον άξονα του οχήματος ⁽⁶⁾
1.3. Επιδόσεις και απόδοση της βοηθητικής πέδης (εφόσον υπάρχει σαν ξεχωριστό σύστημα)	
1.3.1. Επιδόσεις	<ul style="list-style-type: none"> — Μονόπλευρη λειτουργία — Οι δυνάμεις πέδησης σε κάποιον τροχό είναι μικρότερες από το 70 % των υψηλότερων καταγραφόμενων δυνάμεων που ασκούνται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα — Η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (μπλοκάρισμα) — Δεν λειτουργεί το αυτόματο σύστημα πέδησης ρυμουλκωμένου

▼B

<i>Σημεία προς έλεγχο</i>	<i>Αιτίες αστοχίας</i>
1.3.2. Απόδοση	— Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 50 % (*) της δυνατότητας της πέδησης που αναφέρεται στο σημείο 1.2.2 σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημιρυμουλκωμένων, με το σύνολο των ανώτατων επιτρεπόμενων βαρών ανά άξονα
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης	
1.4.1. Επιδόσεις	— Μονόπλευρη λειτουργία
1.4.2. Απόδοση	— Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 16 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των μηχανοκίνητων οχημάτων, μικρότερος του 12 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη συνδυασμένη μάζα του οχήματος, όποιος είναι ο μεγαλύτερος.
1.5. Επιδόσεις του συστήματος επιβράδυνσης ή της πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων	— Η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (επιβραδυντής) — Βλάβες
1.6. Πέδηση με σύστημα αντισπλοκής	— Κακή λειτουργία του ενδεικτικού συστήματος — Ελαττωματική

(*) Οδηγία 73/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκωμένων τους (ΕΕ αριθ. L 202 της 6. 9. 1971, σ. 37)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/422/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 233 της 22. 8. 1991, σ. 2).

(†) 48 % για τα οχήματα της κατηγορίας 1 που δεν είναι εξοπλισμένα με ABS ή έχουν εγκριθεί πριν την 1η Οκτωβρίου 1991 (ημερομηνία έναρξης της απογόρευσης θέσεως σε κυκλοφορία χωρίς την έγκριση ΕΚ τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου) [οδηγία 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 88/194/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 92 της 9. 4. 1988, σ. 47)].

(‡) 45 % για ρυμουλκούμενά της οχήματα εγγεγραμμένα μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μερών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(§) 43 % για ημιρυμουλκούμενα και ρυμουλκούμενά που έχουν εγγραφεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(§) 50 % για τα οχήματα της κατηγορίας 5 που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(¶) Η τιμή αναφοράς για τον άξονα του οχήματος είναι η προσπάθεια πέδησης (εκφρασμένη σε Newtons) που απαιτείται για να επιτευχθεί αυτή η περιγραφή ελάχιστη δύναμη πέδησης, λαμβάνοντας υπόψη το βάρος του φορτίου που παρουσιάστηκε στον έλεγχο.

(||) Για τα οχήματα των κατηγοριών 2 και 5 οι ελάχιστες επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης είναι 2,2 m/s² (η απόδοση της δευτερεύουσας πέδησης δεν καλύπτεται από την οδηγία 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ).

▼B

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
2. Συστήματα διεύθυνσης (τιμόνι)	2. Σύστημα διεύθυνσης
2.1. Μηχανική κατάσταση 2.2. Τιμόνι 2.3. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	2.1. Μηχανική κατάσταση 2.2. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού 2.3. Στήριξη συστήματος διεύθυνσης 2.4. Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν)
3. Ορατότητα	3. Ορατότητα
3.1. Οπτικό πεδίο 3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων 3.3. Κάτοπτρα 3.4. Υαλοκαθαριστήρες 3.5. Πίδακες νερού	3.1. Οπτικό πεδίο 3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων 3.3. Κάτοπτρα 3.4. Υαλοκαθαριστήρες 3.5. Πίδακες καθαρισμού
4. Φώτα, ανακλαστήρες και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός	4. Φώτα
4.1. Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία) 4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία 4.1.2. Ευθυγράμμιση 4.1.3. Διακόπτες (μεταγωγοί) 4.1.4. Οπτική αποτελεσματικότητα	4.1. Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία) 4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία 4.1.2. Ευθυγράμμιση 4.1.3. Διακόπτες (μεταγωγοί)
4.2. Φώτα θέσεως (μικρά) και φώτα σταθμεύσεως 4.2.1. Κατάσταση και λειτουργία 4.2.2. Χρωματισμός και οπτική απόδοση	4.2. Κατάσταση και λειτουργία, κατάσταση των προστατευτικών κρυστάλλων, χρώμα και οπτική απόδοση για τα: 4.2.1. Φώτα θέσεως (μικρά) 4.2.2. Φώτα πεδήσεως (μεσαία) 4.2.3. Φώτα αλλαγής κατευθύνσεως (φλας) 4.2.4. Φώτα οπισθοπορείας 4.2.5. Φώτα ομίχλης 4.2.6. Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας 4.2.7. Ανακλαστήρες 4.2.8. Φώτα κινδύνου (αλάρμ)
4.3. Φώτα πεδήσεως (στοπ) 4.3.1. Κατάσταση και λειτουργία 4.3.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	
4.4. Φώτα αλλαγής κατευθύνσεως (φλας) 4.4.1. Κατάσταση και λειτουργία 4.4.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα 4.4.3. Διακόπτες (μεταγωγοί) 4.4.4. Συχνότητα αναλαμπής (φλας)	
4.5. Εμπρόσθια και οπίσθια φώτα ομίχλης	

▼B

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
4.5.1. Θέση	
4.5.2. Κατάσταση και λειτουργία	
4.5.3. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	
4.6. Φώτα οπισθοπορείας (όπισθεν)	
4.6.1. Κατάσταση και λειτουργία	
4.6.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα	
4.7. Φώτα οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας	
4.8. Ανακλαστήρες — Κατάσταση και χρωματισμός Ενδεικτικές λυχνίες	
4.10. Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου	
4.11. Καλώδια	
5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση	5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση
5.1. Άξονες	5.1. Άξονες
5.2. Τροχοί και ελαστικά	5.2. Τροχοί και ελαστικά
5.3. Ανάρτηση	5.3. Ανάρτηση
6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου	6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα	6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα
6.1.1. Γενική κατάσταση	6.1.1. Γενική κατάσταση
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)
6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου	6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου
6.1.4. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατάσταση του οπισθοπροφυλακτήρα στα φορτηγά	6.1.4. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα)
6.1.5. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα)	6.1.5. Ασφάλεια του μηχανισμού ζεύξεως (εάν υπάρχει)
6.1.6. Μηχανισμός ζεύξεως στα ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα	
6.2. Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα	6.2. Αμάξωμα
6.2.1. Γενική κατάσταση	6.2.1. Γενική κατάσταση
6.2.2. Στερέωση	6.2.2. Πόρτες και κλειδαριές
6.2.3. Πόρτες και κλειδαριές	
6.2.4. Πάτωμα	
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	
6.2.6. Βατήρας (μαρσπιέ)	
7. Άλλος εξοπλισμός	7. Άλλος εξοπλισμός

▼B

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
7.1. Ζώνες ασφαλείας	7.1. Στερέωση καθίσματος οδηγού
7.2. Πυροσβεστήρες	7.2. Στερέωση συσσωρευτή (μπαταρίας)
7.3. Κλειδαριές, περιλαμβανομένης και της κλειδαριάς του τιμονιού	7.3. Κλάξον
7.4. Τρίγωνο σημάνσεως	7.4. Τρίγωνο σημάνσεως
7.5. Φαρμακείο	7.5. Ζώνες ασφαλείας 7.5.1. Ασφάλεια τοποθέτησης 7.5.2. Κατάσταση ζωνών 7.5.3. Λειτουργία
7.6. Τάκος(-οι)	
7.7. Κλάξον	
7.8. Ταχύμετρο	
7.9. Ταχογράφος (ύπαρξη και ακεραιότητα σφραγίδων): — Έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας του ταχογράφου, εάν προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 (1) — Έλεγχος, σε περίπτωση αμφιβολιών, της αντιστοιχίας της περιφέρειας ή των διαστάσεων των ελαστικών-επισώτρων προς τα αναγραφόμενα στον ταχογράφο δεδομένα — Εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες του ταχογράφου και, αν χρειάζεται, οισσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας του ταχογράφου από δόλια επέμβαση είναι ανέπαφες	
7.10. Διάταξη περιορισμού της ταχύτητας: — Ει δυνατόν, έλεγχος εγκατάστασης της διάταξης σύμφωνα με την οδηγία 92/6/ΕΟΚ (2) — Έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας της διάταξης — Εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες της διάταξης και, αν χρειάζεται, οισσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας από δόλια επέμβαση είναι ανέπαφες ► M4 — Ελέγχεται εάν στην πράξη οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας εμποδίζουν τα οχήματα που αναφέρονται στα άρθρα 2 και 3 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ να υπερβαίνουν τις προδιαγραφόμενες τιμές ◀	
8. Οχλήσεις	8. Οχλήσεις
8.1. Θόρυβος	8.1. Θόρυβος

▼B

- (¹) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ αριθ. L 370 της 31. 12. 1985, σ. 8)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3688/92 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 374 της 22. 12. 1992, σ. 12).
- (²) Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, για την τοποθέτηση και χρήση των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κοινότητα (ΕΕ αριθ. L 57 της 2. 3. 1992, σ. 27).

 ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5 ΚΑΙ 6

▼M4

8.2. Εκπομπές καυσαερίων

8.2.1. Μηχανοκίνητα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης (βενζινοκινητήρας)

α) Όταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

Ύστερα από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται σε κατάσταση βραδυπορείας του κινητήρα (χωρίς φορτίο) η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστό το δεδομένο αυτό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν το εν λόγω δεδομένο ως τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

- i) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά στο χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας από την οποία τα κράτη μέλη απαιτούν τα οχήματα αυτά να είναι σύμφωνα προς την οδηγία 70/220/ΕΟΚ (¹) και 1ης Οκτωβρίου 1986: CO — 4,5 % κατ' όγκο,
- ii) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO — 3,5 % κατ' όγκο.

β) Όταν οι εκπομπές καυσαερίων ρυθμίζονται από κάποιο προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
3. Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου των εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με το τμήμα 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για κάθε δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή.

(¹) ΕΕ L 76 της 9.3.1970, σ. 1.

▼ M4

4. Εκπομπές στο σωλήνα εξάτμισης — οριακές τιμές

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) Μέτρηση με τον κινητήρα σε βραδυπορεία:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης A ή B του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ⁽¹⁾ ή μεταγενέστερα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,3 % κατ' όγκο. Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.

ii) Μέτρηση με υψηλές στροφές βραδυπορεία (χωρίς φορτίο), οι στροφές του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 ΣΑΛ:

Μέγιστη περιεκτικότητα σε CO: 0,3 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης A του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μεταγενέστερα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2 % κατ' όγκο. Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.

Λάμδα: $1 \pm 0,03$ ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

iii) Για μηχανοκίνητα οχήματα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ (όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ και τις επακόλουθες τροποποιήσεις της), τα κράτη μέλη μπορούν, εναλλακτικά προς τη δοκιμή που ορίζεται στο σημείο i), να προσδιορίζουν την ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών με κατάλληλη ανάγνωση της διάταξης OBD και ταυτόχρονο έλεγχο της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD.

8.2.2. Μηχανοκίνητα οχήματα με πετρελαιοκινητήρα (ανάφλεξη διά συμπίεσεως)

α) Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.

β) Προετοιμασία του οχήματος:

1. Τα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.

2. Εξαιρέσει όσων προδιαγράφονται στο στοιχείο δ) σημείο 5 κατωτέρω, δεν απορρίπτεται κανένα όχημα εκτός εάν έχει υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με τις κατωτέρω απαιτήσεις.

i) Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με καθετήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80 °C, ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η

(1) ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1.

▼ M4

θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπερέρυθρης ακτινοβολίας, να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω του σχήματος του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.

- ii) Το σύστημα εξάτμισης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.

γ) Διαδικασία δοκιμής:

1. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Ο κινητήρας, και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα από την άφεση του επιταχυντή.
3. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης πρέπει το ποδόπληκτρο του επιταχυντή να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.
4. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή, στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφηθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση της ταχύτητας του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και άφεσής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών 1 και 2 του παραρτήματος 1 πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.

δ) Οριακές τιμές

1. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ ⁽¹⁾.
2. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίσουν να μην το χρησιμοποιήσουν ως τιμή αναφοράς, το επίπεδο συγκέντρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνο που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή ή τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

Μέγιστος συντελεστής απορρόφησης για:

- πετρελαιοκινητήρες με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m⁻¹,
- πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση = 3,0 m⁻¹,
- το όριο των 1,5 m⁻¹ ισχύει για τα κάτωθι οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της:

- α) στήλης Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ — (Ελαφρά πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro4)
- β) στήλης Β1 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ ⁽²⁾ — (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro4)
- γ) στήλης Β2 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ — (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro5)
- δ) στήλης C των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε

⁽¹⁾ ΕΕ L 190 της 20.8.1972, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 44 της 16.2.2000, σ. 1.

▼M4

από την οδηγία 1999/96/EK — Βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-EEV)

ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για τον έγκριση τύπου ΕΚ.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με το τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή με το τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που θα ταξινομηθούν ή θα τεθούν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

3. Τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980 απαλλάσσονται των απαιτήσεων αυτών.
4. Οχήμα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστον κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης, υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οιοδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τη σκέδαση των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.
5. Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών ύστερα από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 2.2 στοιχείο δ) σημείο 2ii). Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 2.2 στοιχείο δ) σημείο 2ii).

8.2.3. Εξοπλισμός δοκιμών

Οι εκπομπές των οχημάτων ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.

- 8.2.4. Στην περίπτωση που, κατά την έγκριση τύπου ΕΚ, τα οχήματα ορισμένου τύπου δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις οριακές τιμές που ορίζει η παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ανώτερες τιμές για τα εν λόγω οχήματα με βάση αποδείξεις που προσκομίζει ο κατασκευαστής. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή η οποία με τη σειρά της ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

▼B

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 και 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 και 6
8.3. Καταστολή παρεμβολών στο ραδιόφωνο	
9. Συμπληρωματικοί έλεγχοι για οχήματα δημόσιας χρήσης	
9.1. Θύρες εξόδου (συμπεριλαμβανομένων των σφυριών για το σπάσιμο των παραθύρων), πινακίδες ένδειξης των εξόδων κινδύνου	

▼B

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 και 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 και 6
9.2. Σύστημα θερμάνσεως	
9.3. Σύστημα εξαερισμού	
9.4. Διαρρύθμιση καθισμάτων	
9.5. Εσωτερικός φωτισμός	
10. Αναγνώριση οχήματος	10. Αναγνώριση οχήματος
10.1. Πινακίδες κυκλοφορίας	10.1. Πινακίδες κυκλοφορίας
10.2. Αριθμός πλαισίου	10.2. Αριθμός πλαισίου



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΗΜΕΙΟ Α

Καταργούμενες οδηγίες
(αναφερόμενες στο άρθρο 10)

Η οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, καθώς και οι οδηγίες που την τροποποίησαν:

- οδηγία 88/449/ΕΟΚ του Συμβουλίου,
- οδηγία 91/225/ΕΟΚ του Συμβουλίου,
- οδηγία 91/328/ΕΟΚ του Συμβουλίου,
- οδηγία 92/54/ΕΟΚ του Συμβουλίου,
- οδηγία 92/55/ΕΟΚ του Συμβουλίου,
- οδηγία 94/23/ΕΚ της Επιτροπής.

ΣΗΜΕΙΟ Β

Οδηγία	Καταληκτικές ημερομηνίες	
	μεταφοράς	θέσης σε εφαρμογή
77/143/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 47 της 18. 2. 1977, σ. 47)	31 Δεκεμβρίου 1977	31 Δεκεμβρίου 1977
88/449/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 222 της 12. 8. 1988, σ. 10)	28 Ιουλίου 1990	28 Ιουλίου 1990
91/225/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 103 της 23. 4. 1991, σ. 3)	1 Ιανουαρίου 1992	1 Ιανουαρίου 1992
91/328/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 178 της 6. 7. 1991, σ. 29)	1 Ιουλίου 1993	1 Ιουλίου 1993
92/54/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 225 της 10. 8. 1992, σ. 63)	22 Ιουνίου 1993	22 Ιουνίου 1993
92/55/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 225 της 10. 8. 1992, σ. 68)	22 Ιουνίου 1993	
για τα οχήματα που αναφέρονται στο τμήμα 8.2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος ΙΙ		1 Ιανουαρίου 1994
για τα οχήματα που αναφέρονται στο τμήμα 8.2.2 του παραρτήματος		1 Ιανουαρίου 1996
για τα οχήματα που αναφέρονται στο τμήμα 8.2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος		1 Ιανουαρίου 1997
94/23/ΕΚ (ΕΕ αριθ. L 147 της 14. 6. 1994, σ. 6)	1 Ιανουαρίου 1997	1 Ιανουαρίου 1997



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ αριθ. 1

(Διατακτικό)

Παρόμοια οδηγία	77/143/ΕΟΚ	88/449/ΕΟΚ	91/225/ΕΟΚ	91/528/ΕΟΚ	92/54/ΕΟΚ	92/55/ΕΟΚ	94/23/ΕΚ
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1						
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 1						
Άρθρο 2	Άρθρο 4						
Άρθρο 3 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 5 παράγραφος 1						
Άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 5 παράγραφος 2						
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 5 παράγραφος 3						Άρθρο 2
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2						
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 3						Άρθρο 4
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 3						Άρθρο 3
Άρθρο 5 (περιπτώσεις 1-6)	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1					
Άρθρο 5 (περίπτωση 7)				Άρθρο 1 παράγραφος 1			
Άρθρο 6 παράγραφος 1			Άρθρο 1				
Άρθρο 6 παράγραφος 2							
Άρθρο 7 παράγραφος 1-2							



Παρούσα οδηγία	77/143/ΕΟΚ	88/449/ΕΟΚ	91/225/ΕΟΚ	91/328/ΕΟΚ	92/54/ΕΟΚ	92/55/ΕΟΚ	94/23/ΕΚ
Άρθρο 8 παράγραφος 1-4			Άρθρο 1	Άρθρο 3			
Άρθρο 9 παράγραφος 1			Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2	Άρθρο 5
Άρθρο 9 παράγραφος 2						Άρθρο 2 παράγραφος 1-3	παράγραφος 1
Άρθρο 10							
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 6	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2	Άρθρο 5
Άρθρο 11 παράγραφος 2		Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 2	παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3							
Άρθρο 12						Άρθρο 2 παράγραφος 4	
Άρθρο 13							

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ αριθ. 2

(Κατηγορίες οχημάτων που υποβάλλονται στον τεχνικό έλεγχο)

Παρούσα οδηγία	77/143/ΕΟΚ	88/449/ΕΟΚ	91/225/ΕΟΚ	91/328/ΕΟΚ	92/54/ΕΟΚ	92/55/ΕΟΚ	94/23/ΕΚ
Παράρτημα 1	Παράρτημα 1						
Κατηγορία 1	Κατηγορία 1						
Κατηγορία 2	Κατηγορία 2						
Κατηγορία 3	Κατηγορία 3						
Κατηγορία 4	Κατηγορία 4						
Κατηγορία 5		Άρθρο 1 παράγραφος 2					
Κατηγορία 6			Άρθρο 1 παράγραφος 2				

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ αριθ. 3
(Σημεία ελέγχου)

Παρούσα οδηγία	77/143/ΕΟΚ	88/449/ΕΟΚ	91/225/ΕΟΚ	91/328/ΕΟΚ	92/54/ΕΟΚ	92/55/ΕΟΚ	94/23/ΕΚ
Παράρτημα II (*)	Παράρτημα II						
Εισαγωγική σημείωση 1	Εισαγωγική σημείωση 1						
Εισαγωγική σημείωση 2					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Εισαγωγική σημείωση 3					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1					Άρθρο 1 παράγραφος 1		Άρθρο 1
Σημείο 1.2					Άρθρο 1 παράγραφος 1		Άρθρο 1
Σημείο 1.2.1					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.2.2					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.3					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.3.1					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.3.2					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.4					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.4.1					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.4.2					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.5					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 1.6					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 2					Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Σημείο 7.8		Άρθρο 1 παράγραφος 3					
Σημείο 7.9 (τίτλος) εδάφια 1-3	Άρθρο 1 παράγραφος 3						
Σημείο 7.10 (εδάφια 1-3)							



Παρόνσα οδηγία	77/143/ΕΟΚ	88/449/ΕΟΚ	91/225/ΕΟΚ	91/328/ΕΟΚ	92/54/ΕΟΚ	92/55/ΕΟΚ	94/23/ΕΚ
Σημείο 8		Άρθρο 1					
Σημείο 8.1		παράγραφος 3				Άρθρο 1	
Σημείο 8.2						παράγραφος 1	
Σημείο 8.2.4		Άρθρο 1					
Σημείο 8.3		παράγραφος 3					
Σημείο 10.2							

(*) Η κατηγορία 4 (τάξι και ασθενοφόρα) μεταφέρεται από την αριστερή στήλη στη δεξιά στήλη (με τις κατηγορίες 5 και 6) του παραρτήματος VI.