

ΟΔΗΓΙΑ 94/23/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Ιουνίου 1994

που τροποποιεί, ενόψει του καθορισμού ελάχιστων προτύπων για τον έλεγχο των συστημάτων πέδησης των οχημάτων, την οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Δεκεμβρίου 1976 περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/55/ΕΟΚ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 5α παράγραφος 2,

την οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουλίου 1971 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις διατάξεις πέδησης ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/422/ΕΟΚ⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ προβλέπει τακτικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων όλων των κατηγοριών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι·

ότι η εν λόγω οδηγία προβλέπει την έγκριση από το Συμβούλιο χωριστών οδηγιών απαραίτητων για τον καθορισμό των ελάχιστων προτύπων και μεθόδων ελέγχου των σημείων που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ, και τη σύσταση επιτροπής την οποία η Επιτροπή θα συμβουλευεται πριν από την έγκριση των τροποποιήσεων που κρίνονται απαραίτητες για την προσαρμογή στην τεχνολογική πρόοδο των προτύπων και των μεθόδων που ορίζονται στις χωριστές οδηγίες·

ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε ειδικότερα από την οδηγία 92/54/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽⁵⁾, ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα για τον έλεγχο των συστημάτων πέδησης των οχημάτων·

ότι κρίνεται απαραίτητη η προσαρμογή των προτύπων αυτών στην τεχνολογική πρόοδο ώστε να περιλαμβάνονται οι ελάχιστες τιμές για τις επιδόσεις των συστημάτων πέδησης και να διασφαλισθεί, στο μέτρο του δυνατού, η ασφάλεια των οχημάτων σε κυκλοφορία όσον αφορά τις επιδόσεις της πέδησης·

ότι, μέχρις ότου εναρμονισθούν οι διαδικασίες και οι πρακτικές δοκιμών, τα κράτη μέλη μπορούν να κρίνουν τη διαδικασία δοκιμής που χρησιμοποιούν για να διαπιστώσουν κατά πόσον το συγκεκριμένο όχημα πληροί τις απαιτήσεις πέδησης·

ότι αναγνωρίζεται από όλους τους εμπλεκόμενους στον έλεγχο οχημάτων ότι η μέθοδος του ελέγχου, ειδικότερα αν το όχημα ελέγχεται σε συνθήκες πλήρους ή μερικής φόρτωσης, ή άνευ φορτίου, επηρεάζει το βαθμό εμπιστοσύνης των ελεγκτών στην αξιοπιστία του συστήματος πέδησης·

ότι ο καθορισμός τιμών αναφοράς της δύναμης πέδησης σε συνάρτηση με διαφορετικές συνθήκες φόρτωσης για κάθε τύπο οχήματος θα βοηθούσε στην αποκατάσταση της εμπιστοσύνης αυτής και ότι η εν λόγω οδηγία καθιστά δυνατές τις δοκιμές στο πλαίσιο του καθεστώτος αυτού ως εναλλακτική λύση έναντι των δοκιμών των ελάχιστων τιμών επιδόσεων για κάθε κατηγορία οχημάτων·

ότι υπάρχει η πρόθεση περαιτέρω τροποποίησης της παρούσας οδηγίας ώστε να περιλαμβάνει αρμονική και βελτιωμένη μεθοδολογία ελέγχου·

ότι το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας αφορά, κυρίως, οχήματα που εμπίπτουν στις διατάξεις περί εγκρίσεως τύπου της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, αν και αναγνωρίζεται ότι ορισμένοι τύποι οχημάτων έχουν εγκριθεί με βάση εθνικά πρότυπα που ενδεχομένως διαφέρουν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας· ότι τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν τα δικά τους πρότυπα δοκιμών όσον αφορά τις επιδόσεις πέδησης για οχήματα που θεωρούνται ιστορικού ενδιαφέροντος·

ότι, αναγνωριζόμενου του δικαιώματος των κρατών μελών να θεσπίζουν δικά τους πρότυπα για οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, τα πρότυπα αυτά δεν πρέπει να είναι αυστηρότερα εκείνων που είχαν προβλεφθεί αρχικά κατά το σχεδιασμό των συγκεκριμένων οχημάτων·

ότι, λόγω των επιπτώσεων που θα έχουν οι εν λόγω προσαρμογές στο συγκεκριμένο τομέα, τα προβλεπόμενα στην παρούσα οδηγία κοινοτικά μέτρα είναι αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, δηλαδή της τεχνικής εναρμόνισης σε κοινοτικό επίπεδο των κανόνων για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας· ότι ο ανωτέρω στόχος δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη ξεχωριστά·

ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας είναι σύμφωνες με τη γνώμη της Επιτροπής για την Προσαρμογή στην Τεχνολογική Πρόοδο της οδηγίας περί τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, η οποία συνεστήθη δυνάμει του άρθρου 56 της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ,

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 47 της 18. 2. 1977, σ. 47.⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 225 της 10. 8. 1992, σ. 68.⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 202 της 6. 9. 1971, σ. 37.⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 233 της 22. 8. 1991, σ. 21.⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. L 225 της 10. 8. 1992, σ. 63.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

- | «Σημεία προς έλεγχο/δοκιμή | Αιτίες αστοχίας |
|--|--|
| 1.2.1. Επιδόσεις
(αυξάνονται σταδιακά
μέχρι τη μέγιστη τιμή) | <ul style="list-style-type: none"> — Ανεπαρκές έργο πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς — Το έργο πέδησης σε κάποιο τροχό είναι μικρότερο από το 70 % του υψηλότερου καταγραφόμενου έργου που ασκείται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα. Σε περίπτωση δοκιμής της πέδησης σε πορεία, η απόκλιση του οχήματος από την ευθεία είναι υπέρμετρη — Μη θαυμαία μεταβολή του έργου πέδησης (απότομη εμπλοκή) — Ανώμαλη υστέρηση στη λειτουργία πέδησης σε κάποιο τροχό — Υπέρμετρη διακύμανση του έργου πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή ελλειψοειδούς μορφής τυμπάνων |
| 1.2.2. Απόδοση | <ul style="list-style-type: none"> — Λόγος πέδησης εξαρτώμενος από τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημιρυμουλκωμένων, από το άθροισμα των ανώτατων επιτρεπτών φορτίων αξόνων (εφόσον είναι δυνατόν), κατώτερος από:
Ελάχιστη απόδοση πέδησης
Κατηγορία 1: 50 % ⁽¹⁾
Κατηγορία 2: 43 % ⁽²⁾
Κατηγορία 3: 40 % ⁽³⁾
Κατηγορία 4: 50 %
Κατηγορία 5: 45 % ⁽⁴⁾
Κατηγορία 6: 50 % — Το έργο πέδησης μικρότερο των τιμών αναφοράς, εφόσον τις έχει καθορίσει ο κατασκευαστής για τον άξονα του οχήματος ⁽⁵⁾ |
| 1.3.2. Απόδοση | <ul style="list-style-type: none"> — Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 50 % ⁽⁶⁾ της αποδοτικότητας πέδησης που καθορίζεται στο σημείο 1.2.2 σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημιρυμουλκωμένων, με το άθροισμα των ανώτατων επιτρεπομένων φορτίων αξόνων |

(¹) 48 % για οχήματα της κατηγορίας 1, χωρίς σύστημα ABS, ή τύπου εγκεκριμένου πριν από την 1η Οκτωβρίου 1991 (ημερομηνία απαγόρευσης της κυκλοφορίας χωρίς την ευρωπαϊκή έγκριση τύπων) [οδηγία 88/194/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 92 της 9. 4. 1988, σ. 47)].

(²) 45 % για οχήματα που έχουν καταχωρηθεί μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία υιοθέτησης της οδηγίας για την έγκριση τύπων 71/320/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 380 της 31. 12. 1985, σ. 1), στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη από τις δύο ημερομηνίες.

(³) 43 % για ημιρυμουλκούμενα και για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης καταχωρηθέντα μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία έκδοσης της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, σχετικά με την έγκριση τύπου, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(⁴) 50 % για οχήματα της κατηγορίας 5 που έχουν καταχωρηθεί μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία έκδοσης της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, σχετικά με την έγκριση τύπου, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(⁵) Η τιμή αναφοράς για τον άξονα του οχήματος είναι το έργο πέδησης (εκφρασμένο σε Newtons) που απαιτείται για να επιτευχθεί αυτή η περιγραφείσα ελάχιστη δύναμη πέδησης υπό το συγκεκριμένο βάρος φορτίου που φέρει το όχημα.

(⁶) Για τα οχήματα της κατηγορίας 2 και 5 η ελάχιστη απόδοση της δευτερεύουσας πέδησης είναι 2,2 m/s² (η απόδοση της δευτερεύουσας πέδησης δεν θίγεται από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ).

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. ».

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις κατάλληλες διαδικασίες έτσι ώστε η αποτελεσματικότητα πέδησης των οχημάτων που έχουν καταχωρηθεί στο έδαφός τους να ανταποκρίνεται κατά το δυνατό στις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 77/143/ΕΟΚ.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτήσουν υψηλότερο σημείο ελάχιστων τιμών αποτελεσματικότητας του συστήματος πέδησης και μπορούν να συμπεριλάβουν δοκιμή υπό φορτία μεγαλύτερα από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα II για τα οχήματα που έχουν καταχωρηθεί στο έδαφός τους, με την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν υπερβαίνουν εκείνες της αρχικής έγκρισης τύπου του οχήματος.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη, αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, καθορίζουν τα δικά τους πρότυπα δοκιμών για την αποτελεσματικότητα πέδησης των οχημάτων που θεωρούνται ιστορικού ενδιαφέροντος.

Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1997. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Οι εν λόγω διατάξεις περιέχουν, κατά την έγκρισή τους από τα κράτη μέλη, αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από σχετική αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Η διαδικασία πραγματοποίησης αυτής της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα, τον οποίο διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 6

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

Βρυξέλλες, 8 Ιουνίου 1994.

Για την Επιτροπή

Marcelino OREJA

Μέλος της Επιτροπής