

Γνωμοδότηση για

- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την αναγνώριση των χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνίων και των δεικτών των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με το ακουστικό προειδοποιητικό σύστημα των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την προστατευτική διάταξη έναντι μη επιτρεπόμενης χρήσης δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα, και
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τη διάταξη συγκράτησης των επιβατών των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα⁽¹⁾

(93/C 73/06)

Στις 12 και 19 Οκτωβρίου 1992, και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για τις ανωτέρω προτάσεις.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, διατύπωσε τη γνωμοδότησή του βάσει της εισηγητικής έκθεσης του εισηγητή κ. Bagliano στις 6 Ιανουαρίου 1993.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα στις 27 Ιανουαρίου 1993, στη διάρκεια της 302ης συνόδου ολομέλειας, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Γενικές παρατηρήσεις

1.1. Η ΟΚΕ δέχεται θετικά αυτή τη «δέσμη» των οκτώ προτάσεων οδηγίας για την εφαρμογή της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ της 30ής Ιουνίου 1992, οδηγίας πλαίσιο σχετικά με την διαδικασία έγκρισης των δίκυκλων ή τρίκυκλων μοτοποδηλάτων.

1.2. Ειδικότερα, η ΟΚΕ υπενθυμίζει και υπογραμμίζει ότι ο αρχικός στόχος των κανόνων αυτών είναι η ασφάλεια των ατόμων και της κυκλοφορίας, από κοινού με την απαίτηση της εναρμόνισης των διαδικασιών και των τεχνικών προδιαγραφών, προκειμένου να εξαλειφθούν οι φραγμοί στις ανταλλαγές μεταξύ κρατών μελών, γεγονός που αποτελεί απαραίτητο βήμα για την επίτευξη μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς.

1.3. Μολονότι λαμβάνει υπόψη της ότι το Συμβούλιο προτίμησε να υιοθετήσει το νομικό μέσο της «οδηγίας» η ΟΚΕ συνεχίζει να πιστεύει ότι θα ήταν προτιμότερη η νομική μορφή του «κανονισμού» για να αποφευχθούν διαφοροποιήσεις στις χρονικές προθεσμίες και στις διαδικασίες εφαρμογής.

1.3.1. Ωστόσο, για να επιτευχθεί και η ταυτόχρονη και ενιαία εφαρμογή των κανόνων σε όλα τα κράτη μέλη, η ΟΚΕ υποδεικνύει κάθε οδηγία (για την εφαρμογή της οδηγίας — πλαίσιο) να προβλέπει:

- είτε μια ημερομηνία, εντός της οποίας η οδηγία πρέπει να έχει ενταχθεί στις νομοθεσίες κάθε κράτους μέλους (π.χ. 18 μήνες από την ημερομηνία της ίδιας της οδηγίας),
- είτε μια επακόλουθη ημερομηνία «έναρξης της ισχύος»: τουλάχιστον 6 μήνες π.χ. μετά την προθεσμία της αποδοχής της (κατά τη διάρκεια αυτών των 6 μηνών, προφανώς, θα μπορούν να χρησιμοποιούνται εγκρίσεις σύμφωνα με την ισχύουσα ακόμη νομοθεσία, ή σύμφωνα ήδη με τις νέες κοινοτικές οδηγίες).

1.3.2. Κατ'αυτόν τον τρόπο θα αποφευχθεί η περίπτωση να προκαλέσουν οι διαφορετικές ημερομηνίες έναρξης της ισχύος στα κράτη μέλη στρεβλώσεις της αγοράς ή εν πάση περιπτώσει συγχύσεις στις διαδικασίες έγκρισης.

1.3.3. Η κατώτατη περίοδος των 6 μηνών, που αναφέρεται στο σημείο 1.3.1, είναι αναγκαία για να επιτραπεί στους

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 293 της 9. 11. 1992, σ. 1-5, 15-23, 32-38, 43-49.

κατασκευαστές των οχημάτων και των εξαρτημάτων, να προσαρμόσουν τις αντίστοιχες παραγωγές τους στους νέους κοινοτικούς κανόνες ή ακόμη και να σχεδιάσουν οχήματα ή εξαρτήματα που να είναι ήδη σε θέση να ικανοποιήσουν τους κανόνες αυτούς.

1.4. Όσον αφορά τις «τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για να προσαρμοστούν στην τεχνική πρόοδο οι επιταγές των παραρτημάτων» της κάθε οδηγίας, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή λαμβάνει γνώση του γεγονότος ότι το Συμβούλιο, στην οδηγία πλαίσιο που εγκρίθηκε στις 30. 6. 1992, αναφέρεται (άρθρο 16) στη διαδικασία που θεσπίζεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

1.5. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει ότι κρίνει θετικά επίσης τον ορισμό των ειδικών επιταγών που προβλέπονται στην οδηγία πλαίσιο και αποβλέπουν στο να παρεμποδίσουν την εύκολη επέμβαση που επιδιώκει να αυξήσει τις αρχικές επιδόσεις του οχήματος, όχι μόνο των μοτοποδηλάτων αλλά και των μοτοσυκλετών.

2. Πρόταση οδηγίας σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα

2.1. Η πρόταση τείνει να απαγορεύσει την περίπτωση της εμπορίας οχημάτων με υπερβολική μάζα και διαστάσεις σε σχέση με το προωστικό τους όργανο και συνεπώς τη δημιουργία καταστάσεων επιπλοκών ή κινδύνου στην οδική κυκλοφορία. Η πρόταση οδηγίας παρέχει του ορισμούς και τις διαδικασίες για την επισήμανση των κυριότερων διαστάσεων του οχήματος.

2.2. Ειδικές παρατηρήσεις

2.2.1. Όσον αφορά τη «μέγιστη επιτρεπτή μάζα» (3.2.1 του παραρτήματος της πρότασης οδηγίας) επισημαίνεται ότι στο σημείο 3.2.1.2 «τρικύκλα οχήματα» είναι σκόπιμο να γίνει διάκριση μεταξύ των τριτροχών οχημάτων και των τρικύκλων⁽¹⁾ και να προβλεφθεί επίσης ένα ειδικό βάρος και για τα τρίτροχα οχήματα, για τα οποία το όριο δεν μπορεί παρά να είναι κάτω από τα 1 000 κιλά που αντιθέτως προβλέπονται γενικότερα στο κείμενο της Επιτροπής, για όλα τα τρίκυκλα οχήματα (π.χ. 250-270 κιλά).

2.2.2. Όσον αφορά τη «ρυμουλκούμενη μάζα» (3.2.2 του κειμένου της Επιτροπής) για τα δικύκλα οχήματα προτείνεται η δυνατότητα της ρυμούλκησης 80 κιλών (ελβετική νομοθεσία), αντί για το 50 % της τιμής της ίδιας μάζας χωρίς φορτίο (που σε ορισμένες περιπτώσεις, ανέρχεται μόνο σε 50-60 κιλά). Για τις μοτοσυκλέτες και για τα τρίκυκλα οχήματα κρίνεται αντιθέτως ότι το κριτήριο των 50 % της μάζας είναι ορθό.

(¹) Δηλαδή οχήματα με τρεις συμμετρικούς τροχούς (μέγιστος κυλινδρισμός 50 cm³ ή και μέγιστη ταχύτητα υψηλότερη από 45 χιλ. βλ. οδηγία του Συμβουλίου αριθ. 92/61/ΕΟΚ κεφαλ. Γ παρ. 2 (ΕΕ αριθ. L 225 της 10. 8. 1992).

2.2.3. Όσον αφορά τα μέγιστα επιτρεπτά φορτία, (3.2.3 του κειμένου της Επιτροπής) κρίνεται ότι το όριο των 800 κιλών για τα τρίτροχα μοτοποδήλατα (3.2.3.1) είναι αρκετά υπερτιμημένο. Ακριβώς για λόγους μεγαλύτερης ασφάλειας, τόσο ως προς τα προβλήματα της κυκλοφορίας όσο και ως προς την αξιοπιστία αυτού του τύπου οχήματος, κρίνεται καταλλήλοτερο το όριο των 300 κιλών.

3. Πρόταση οδηγίας σχετικά με την αναγνώριση των χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα

3.1. Η πρόταση για την αναγνώριση των κυριότερων χειριστηρίων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών του οχήματος είναι σημαντική για την ενεργό και παθητική ασφάλεια. Και ακριβώς για προφανείς λόγους ασφαλείας η αναγνώριση των χειριστηρίων, ενδεικτικών λυχνιών και δεικτών πρέπει να είναι ομοιογενής και ενιαία σε όλους του τύπους οχημάτων με κινητήρα ακόμη και των οχημάτων με χαμηλές επιδόσεις.

Ειδικές παρατηρήσεις

— Τα σύμβολα, που περιέχονται στα σχήματα 13 και 14, πρέπει να προορίζονται αποκλειστικά για τα οχήματα με κινητήρα ντήζελ, όπως ακριβώς ζητείται από την ανάλογη οδηγία για τα αυτοκίνητα.

— Το χρώμα της ενδεικτικής λυχνίας, που εικονίζεται στο σχήμα αριθ. 17, πρέπει να είναι πράσινο, όπως ακριβώς ζητείται από την ανάλογη οδηγία για τα αυτοκίνητα.

4. Πρόταση οδηγίας σχετικά με το ακουστικό προειδοποιητικό σύστημα των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα

4.1. Αυτός ο μηχανισμός μπορεί να βελτιώσει την ασφάλεια της κυκλοφορίας, στο βαθμό που έχει σχεδιασθεί για να επισημαίνει την παρουσία του οχήματος ή για να υποδεικνύει την ανάγκη της πραγματοποίησης ενός χειρισμού λόγω μιας επικίνδυνης κατάστασης, χωρίς ωστόσο να προσεγγίζει ενοχλητικά επίπεδα θορύβου.

4.2. Έχοντας υπόψη τους διάφορους τύπους οχημάτων, την προβλεπόμενη χρήση αυτού του μηχανισμού εκ μέρους του χρήστη, και τις περιορισμένες τεχνικές και πρακτικές ικανότητες των μοτοποδηλάτων, προσδιορίστηκαν σκόπιμα 3 κατηγορίες επιδόσεων του μηχανισμού αυτού σε συνάρτηση με τον τύπο του οχήματος στον οποίο θα αναρτηθεί το ακουστικό προειδοποιητικό σύστημα.

4.3. Ειδικές παρατηρήσεις

4.3.1. Ακριβώς επειδή προσδιορίστηκαν τρεις κατηγορίες ακουστικών συστημάτων, και έχοντας υπόψη ότι κάθε κατηγορία μπορεί να αναρτηθεί σε ένα μόνο τύπο οχήματος, θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθεί μια διαφορετική επισήμανση/

αναγνώριση έτσι ώστε να είναι εύκολο να διακρίνονται με σαφήνεια τα ακουστικά συστήματα που έχουν σχεδιασθεί για κάθε μια από τις κατηγορίες αυτές.

4.3.2. Όσον αφορά τα μοτοποδήλατα περιορισμένων επιδόσεων, κρίνεται ότι τα μοτοποδήλατα με κινητήρα που έχει ισχύ κατώτερη από 0,5 KW μπορούν, κατ'εξαιρέση από τις προδιαγραφές της οδηγίας, να διαθέτουν ένα χειροκίνητο μηχανικό καμπανάκι.

5. Πρόταση οδηγίας σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα

5.1. Η πρόταση παρέχει τις εποικοδομητικές προδιαγραφές για το πόδι των δίκυκλων οχημάτων καθώς και τις προδιαγραφές για τη λειτουργία του, ώστε να εξασφαλίζεται η σταθερότητα του σταθμευμένου οχήματος, τόσο σε οριζόντια όσο και σε κεκλιμένη επιφάνεια. Τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά επιτρέπουν στο σταθμευμένο όχημα να μην πέφτει κάτω αν υπάρξει εξωτερική ενέργεια (π.χ. μικρή ώθηση από άλλο όχημα ή μετακίνηση αέρος που προκαλείται από το πέρασμα άλλων οχημάτων εν κινήσει).

5.2. Ειδικές παρατηρήσεις

5.2.1. Στην παράγραφο 3.1.1.3 χρειάζεται να διευκρινισθεί ότι τα πόδια που κλείνουν αυτομάτως στην πρώτη επαφή με το οδόστρωμα θα γίνονται δεκτά.

5.2.2. Επιπλέον, στην παράγραφο 4.2, πρώτο εδάφιο, μετά την λέξη «κλπ» θα πρέπει να προστεθεί, για λόγους ασφαλείας, η ακόλουθη πρόταση:

«το κάθε ένα από τα ελατήρια πρέπει να επιτρέπει στο πόδι να επανέρχεται στην κλειστή θέση, ακόμη και εάν το άλλο ελατήριο είναι χαλασμένο».

6. Πρόταση οδηγίας για την προστατευτική διάταξη έναντι μη επιτρεπόμενης χρήσης δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα

6.1. Αυτές οι προδιαγραφές επιδιώκουν να αποφύγουν τους κινδύνους (με το όχημα σε κίνηση και τον κινητήρα σε λειτουργία) τυχαίας εμπλοκής της διάταξης ή αλλοιώσεων του μηχανισμού διεύθυνσης ή της μετάδοσης επί των οποίων ενεργεί η διάταξη, που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του οχήματος.

6.2. Ειδικές παρατηρήσεις

6.2.1. Για τα μοτοποδήλατα περιορισμένων επιδόσεων προτείνεται να προστεθεί στην παράγραφο 3 το ακόλουθο κείμενο:

«Στην περίπτωση που η στήλη της διεύθυνσης του μοτοποδήλατου, για λόγους τεχνικοκατασκευαστικούς, δεν

επιτρέπει την τήρηση των προδιαγραφών που περιέχονται στην οδηγία αυτή είναι δυνατές άλλες λύσεις υπό την προϋπόθεση ότι σέβονται τους στόχους της οδηγίας και είναι αποδεκτές από τις αρμόδιες υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένες με την πραγματοποίηση των δοκιμών.»

7. Πρόταση οδηγίας σχετικά με τη θέση της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα

7.1. Πρόκειται για τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για το χώρο τον οποίο ο κατασκευαστής θα πρέπει να προβλέψει κατά το στάδιο του σχεδιασμού, και ο οποίος προορίζεται για την τοποθέτηση της πινακίδας στην περίπτωση που αυτή είναι υποχρεωτική για το όχημα.

7.2. Αυτές οι προδιαγραφές αφορούν ειδικότερα τις διαστάσεις, την κλίση και το ύψος της πινακίδας από το έδαφος, όπως επίσης τις πλάγιες γωνίες ορατότητας που πρέπει να εξασφαλισθούν για την πινακίδα που θα τοποθετηθεί.

7.3. Ως συμπλήρωμα στους ειδικούς αυτούς κανόνες που αφορούν μόνο τη θέση της πινακίδας και όχι τα χαρακτηριστικά της ίδιας της πινακίδας, η ΟΚΕ υποδεικνύει να ληφθεί υπόψη το πρόβλημα του περιγράμματος που θα προκύψει μετά τη τοποθέτηση, με ειδική προσοχή στη σκοπιμότητα να υποδεχθούν ή να επιβληθούν κατάλληλες ακτίνες στρογγυλέματος των γωνιών που θα μπορούσαν να τραυματίσουν και άλλα άτομα εκτός από τον χρήστη του οχήματος.

8. Πρόταση οδηγίας για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα

8.1. Αυτές οι επιγραφές που είναι ανεξίτηλες και τοποθετημένες μόνιμα σε ένα προσιτό αλλά προστατευμένο τμήμα του οχήματος, επιτρέπουν να επαληθευτεί, ευχερώς κατά τους ελέγχους της τροχαίας, αν ένα ορισμένο όχημα ανήκει στη σειρά εγκεκριμένου τύπου και συνεπώς είναι σύμφωνο όχι μόνο με τους κανόνες ασφαλείας αλλά και με την προστασία του περιβάλλοντος.

8.2. Οι προδιαγραφές που περιέχονται σ'αυτήν την πρόταση οδηγίας είναι παρόμοιες με άλλους διεθνείς κανόνες και εξασφαλίζουν τον ενιαίο χαρακτήρα της αναγνώρισης του οχήματος σε παγκόσμιο επίπεδο.

8.3. Οι άλλες ενδείξεις που πρέπει να περιέχονται στην αντίστοιχη πινακίδα αφορούν την ταυτότητα του κατασκευαστή, το σήμα έγκρισης του οχήματος, τη μάρκα και τις αναφορές του σιγαστήρα και το αποδεκτό ηχητικό επίπεδο για τον τύπο αυτό οχήματος. Η τελευταία αυτή ένδειξη επιτρέπει — ανεξάρτητα από τις ειδικές τεχνικές προδιαγραφές που θα αποτελέσουν αντικείμενο κατάλληλης οδηγίας — την

εύκολη αναγνώριση, ακόμη και κατά τους οδικούς ελέγχους, των ενδεχόμενων αλλοιώσεων ή ελλείψεων του αρχικού συστήματος εξάτμισης του οχήματος.

9. Πρόταση οδηγίας για τη διάταξη συγκράτησης των επιβατών των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα

9.1. Για προφανείς λόγους ασφαλείας ο μηχανισμός αυτός (χειρολαβή ή/και ζώνη) θα πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη στέρεο στήριγμα για να κρατηθεί στη σέλα του οχήματος παρά τις ωθήσεις που προκαλούνται από το οδόστρωμα, την οδήγηση ή τις συνθήκες κυκλοφορίας.

9.2. Ειδικές παρατηρήσεις

9.2.1. Όσον αφορά τις μηχανικές δοκιμές ανθεκτικότητας των μηχανισμών συγκράτησης μπορεί να κριθεί ικανοποιητικό το ότι δεν διαπιστώνονται «ρωγμές» των εν λόγω μηχανισμών κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της επιβαλλόμενης κατακόρυφης δύναμης.

9.2.2. Ωστόσο, εάν παρουσιασθεί μόνιμη αλλοίωση σε υλικά με μικρή ελαστικότητα (όπως είναι οι ζώνες από δέρμα ή συνθετικό υλικό) προτείνεται να διευκρινισθεί στην παράγραφο 1.1, «μόνιμη παραμόρφωση με μέγιστο όριο 15-20 % του αρχικού μήκους».

Βρυξέλλες, 27 Ιανουαρίου 1993.

Η Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Susanne TIEMANN

Γνωμοδότηση για την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου όσον αφορά τις ζωτροφές με τις οποίες επιδιώκονται στόχοι ιδιαίτερης διατροφής⁽¹⁾

(93/C 73/07)

Στις 28 Αυγούστου 1992, και σύμφωνα με το άρθρο 198 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα γεωργίας και αλιείας στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, κατήρτισε τη γνωμοδότησή του βάσει της εισαγωγικής έκθεσης του εισηγητή κ. Pricolo, στις 7 Ιανουαρίου 1993.

Κατά την 302η σύνοδο ολομελείας της (συνεδρίαση της 27ης Ιανουαρίου 1993), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Με την υπό εξέταση πρόταση κανονισμού η Επιτροπή ανταποκρίνεται στην αποστολή που της έχει ανατεθεί από το Συμβούλιο, από τις 22 Ιανουαρίου 1990, δηλαδή να οργανώσει με τις κατάλληλες διατάξεις την παραγωγή, την εμπορία και τον έλεγχο των σύνθετων ζωτροφών με τις οποίες επιδιώκονται στόχοι ιδιαίτερης διατροφής, δηλαδή των αποκαλούμενων «δietetικών ζωτροφών».

1.2. Πρόκειται, πράγματι για προϊόντα που κατακτούν ένα συνεχώς μεγαλύτερο χώρο στην αγορά και για τα οποία δεν υπάρχει, ως τώρα, καμία ρύθμιση σε κοινοτικό επίπεδο. Για το λόγο αυτό είναι αναγκαία η ειδική ρύθμιση των προϊόντων

αυτών, για να δοθούν στους χρήστες οι κατάλληλες εγγυήσεις ως προς τις ειδικές ιδιότητες και την ποιότητά τους.

1.3. Η πρόταση προβλέπει κυρίως διατάξεις σχετικά με τις ενδείξεις που πρέπει να αναγράφονται στις ετικέτες, με τους τύπους συσκευασίας, με τον κατάλογο των αποκλειστικών προσορισμών, καθώς και με κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία σχετικά με τον καθορισμό των ιδιαίτερων διαιτητικών στοιχείων των εν λόγω προϊόντων, με τρόπο ώστε αυτά να μην συγχέονται ούτε με τις κοινές ζωτροφές (απλές και σύνθετες), που διέπονται ήδη ειδικότερα από την οδηγία αριθ. 79/793/ΕΟΚ, ούτε με τις λεγόμενες «θεραπευτικές» ζωτροφές, δηλαδή των ζωτροφών με καθαρά θεραπευτικούς στόχους.

1.4. Η πρόταση αποτελεί εξ ολοκλήρου καινοτομία τόσο λόγω της νομικής βάσεώς της (κανονισμός και όχι οδηγία) όσο και λόγω του περιεχομένου της.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 231 της 9. 9. 1992, σ. 6.