



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 08.09.1995
COM(95) 415 τελικό

95/0226 (SYN)

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
ΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ
ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΤΟΥΣ**

(Κωδικοποίηση με τροποποιήσεις)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

A. ΓΕΝΙΚΑ

1. Η οδηγία 77/143/ΕΟΚ¹ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/23/ΕΚ² καλύπτει τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (λεωφορεία, πούλμαν, βαρέα εμπορικά οχήματα, ρυμουλκούμενα, ημιρυμουλκούμενα, ταξί, ασθενοφόρα, ελαφρά εμπορικά οχήματα και ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα). Η οδηγία καθορίζει τη συχνότητα του τεχνικού ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται κάθε φορά.
2. Η τοποθέτηση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, καθώς και η χρήση τους στην Κοινότητα, κατέστη υποχρεωτική με την οδηγία 92/6/ΕΟΚ³ του Συμβουλίου.
3. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να τροποποιηθεί η οδηγία 77/143/ΕΟΚ:
 - για να συμπεριληφθεί ο πραγματικός και τακτικός έλεγχος των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας που θα τοποθετούνται σε ορισμένες κατηγορίες βαρέων εμπορικών οχημάτων και λεωφορείων⁴, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα όρια των διατάξεων που έχουν τοποθετηθεί για να περιορίζεται η ταχύτητα των συγκεκριμένων οχημάτων δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα ανώτατα εναρμονισμένα όρια και ότι οι διατάξεις λειτουργούν ορθά
 - για να αποσαφηνισθεί η κατάσταση όσον αφορά τα οχήματα ιστορικής σημασίας. Μολονότι τα ιστορικής αξίας οχήματα εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 3 της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν τις δικές τους απαιτήσεις πρέπει να αναγνωρισθεί για όλα τα πρότυπα και όχι μόνο για την απόδοση του συστήματος πέδησης
 - για να μεταφερθεί η κατηγορία 4 (ταξί και ασθενοφόρα) από την αριστερή στήλη στην δεξιά στήλη (μαζί με τις κατηγορίες 5 και 6) του παραρτήματος II.

Ταυτόχρονα, κρίνεται σκόπιμο να κωδικοποιηθεί⁵ το κείμενο της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, το οποίο έχει υποστεί επανειλημμένες τροποποιήσεις.

Για το λόγο αυτό, το επίσημο κωδικοποιημένο κείμενο αντικαθίσταται από τροποποιήσεις, οι οποίες συμπεριλήφθηκαν σε ένα και μόνο κείμενο.

¹ ΕΕ αριθ. L 47, 18.2.1977, σ. 47

² ΕΕ αριθ. L 47, 14.6.1994, σ. 6.

³ ΕΕ αριθ. L 57, 2.3.1992, σ. 27

⁴ Περιλαμβάνονται στο νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής (σημείο 215) για το 1994.

⁵ Περιλαμβάνονται στο νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής (Παράρτημα II) για το 1994.

B. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΚΛΙΜΑΚΑ

1. Επικουρικότητα

- (α) **Ποιοί είναι οι κύριοι στόχοι της προταθείσας δράσης ως προς τις κοινοτικές υποχρεώσεις;**

Χρειάζεται κοινοτική νομοθεσία:

- για να προβλεφθεί ο έλεγχος των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας, των οποίων η τοποθέτηση και χρήση είναι υποχρεωτικές από την 1η Ιανουαρίου 1994 για τα φορτηγά άνω των 12 τόννων και τα λεωφορεία και πούλμαν άνω των 10 τόννων
- για να εξασφαλισθεί ότι θα ρυθμίζονται και θα συντηρούνται σωστά τα οχήματα προς όφελος της οδικής ασφάλειας
- για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων η οποία οφείλεται σε διαφορές του τεχνικού ελέγχου στα διάφορα κράτη μέλη.

Ταυτόχρονα, χρειάζεται να αποσαφηνισθεί η νομική θέση με την αντικατάσταση της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ που έχει επανειλημμένα τροποποιηθεί και αφορά τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους από ένα και μόνον κωδικοποιημένο κείμενο.

- (β) **Η προγραμματιζόμενη δράση αποτελεί αρμοδιότητα μόνον της Κοινότητας ή αποτελεί από κοινού αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη;**

Η δικαιοδοσία είναι επιμερισμένη δεδομένου ότι πρόκειται για μέτρο τεχνικής εναρμόνισης βασισμένο στο άρθρο 75, παράγραφος 1(γ) της συνθήκης.

- (γ) **Ποιά είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (π.χ. πόσα κράτη μέλη αφορά το θέμα και ποιά είναι η λύση που δόθηκε μέχρι στιγμής);**

Επειδή δεν υπάρχουν κοινά πρότυπα που να ισχύουν στα κράτη μέλη, οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας δεν θα ελέγχονταν ή θα ελέγχονταν μόνο με βάση τα εθνικά πρότυπα τα οποία αναπόφευκτα θα ήταν διαφορετικά σε κάθε κράτος μέλος. Αυτό θα σήμαινε ότι θα ήταν αβέβαιη η συμμόρφωση προς τα πρότυπα ασφαλείας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ισότιμη μεταχείριση των μεταφορέων.

- (δ) **Ποιά είναι η πλέον αποτελεσματική λύση λαμβανομένων υπόψη των μέσων που διαθέτουν η Κοινότητα και τα κράτη μέλη;**

βλ. σημεία Β(στ) και (ζ) κατωτέρω.

- (ε) **Ποιά είναι η πραγματική προστιθέμενη αξία της δράσης που προτείνει η Κοινότητα και ποιό το κόστος εάν δεν αναληφθεί δράση;**

Όπως δηλώνεται στο σημείο Β(γ), η ανυπαρξία κοινών προτύπων θα σήμαινε ότι η συμμόρφωση προς τα πρότυπα ασφαλείας είναι αβέβαιη, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ισοτιμη μεταχείριση των μεταφορέων.

Εάν τα κράτη μέλη ήταν ελεύθερα να αποφασίζουν τον καθορισμό ή μη δικών τους κριτηρίων για τον τεχνικό έλεγχο, αυτό θα δημιουργούσε εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των συγκεκριμένων οδικών οχημάτων.

Επίσης, για να αποβεί το μέτρο πιο αποτελεσματικό, η υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οδικών οχημάτων πρέπει να τροποποιηθεί.

- (στ) **Ποιούς τρόπους δράσης διαθέτει η Κοινότητα (σύσταση, χρηματοδοτική στήριξη, κανονισμός, αμοιβαία αναγνώριση, κλπ....);**

και

- (ζ) **Χρειάζεται ομοιόμορφη ρύθμιση ή αρκεί μια οδηγία που θα θέτει γενικούς στόχους και θα επαφίει την εφαρμογή στα κράτη μέλη;**

Χρειάζεται υποχρεωτικό μέτρο για να ολοκληρωθεί η τρέχουσα κοινοτική νομοθεσία και να εξασφαλισθεί το αυτό επίπεδο ασφαλείας και περιβαλλοντικής ποιότητας σε όλα τα κράτη μέλη.

Το πλέον κατάλληλο μέτρο είναι μια οδηγία που θα τροποποιεί τη βασική οδηγία.

II. Λόγοι κωδικοποίησης

Όταν τίθεται το θέμα με ποιό τρόπο θα καταστεί η κοινοτική νομοθεσία απλούστερη και διαφανέστερη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή και το Συμβούλιο έχουν να αντιμετωπίσουν μια πληθώρα νομοθετικών κειμένων, τα οποία έχουν υποστεί επανειλημμένες και συχνά ουσιαστικές τροποποιήσεις για το λόγο αυτό συμφωνούν ομόφωνα ότι χρειάζεται μια μέθοδος εργασίας, η οποία να χρησιμοποιεί τη νομοθετική κωδικοποίηση ως μέσο για να επιτευχθεί μεγαλύτερη σαφήνεια και διαφάνεια.

Την 1η Απριλίου 1987 η Επιτροπή αποφάσισε λοιπόν να δώσει εντολή στο προσωπικό της να κωδικοποιούνται όλα τα νομοθετικά μέτρα μετά από δέκα κατ' ανώτατο όριο τροποποιήσεις, τονίζοντας ότι αυτό αποτελεί ελάχιστη απαίτηση και ότι οι διευθύνσεις πρέπει να προσπαθούν να κωδικοποιούν τα κείμενα για τα οποία είναι αρμόδιες ακόμη ενωρίτερα, έτσι ώστε οι κοινοτικοί κανόνες να καταστούν σαφείς και ευνόητοι.

Η συνημμένη πρόταση της Επιτροπής για την κωδικοποίηση της οδηγίας του Συμβουλίου συγκεντρώνει σε ένα και μόνον κείμενο την οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και τις διαδοχικές τροποποιήσεις της:

- 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.

Η πρόταση εκπονήθηκε με βάση τις βασικές αρχές επί των οποίων συμφώνησαν το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή το 1974· σκοπός της είναι η νομοθετική κωδικοποίηση: οι υπάρχουσες οδηγίες θα αντικατασταθούν από μία νέα έκδοση, η οποία θα αφήνει ανέπαφη την ουσία τους αλλά θα τις συγκεντρώνει σε ένα και μόνο κείμενο, το οποίο θα περιλαμβάνει μόνο τις τυπικές τροποποιήσεις που απαιτούνται για την ίδια την κωδικοποίηση.

Όπως και στο παρελθόν, το συνημμένο κείμενο αποτελεί σύνθεση των αρχικών οδηγιών, όπως αυτές έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα: η χρήση φωτοαντιγράφων σημαίνει ότι οιοσδήποτε βελτιώσεις στη σύνταξη μπορούν να αναγνωρισθούν αμέσως. Η παλαιά αρίθμηση των άρθρων διατηρήθηκε στο περιθώριο έτσι ώστε η παραπομπή να είναι εύκολη, ενώ τα άρθρα έχουν τη νέα αρίθμηση.

Το παράρτημα IV περιλαμβάνει πίνακα συσχετισμού του παλαιού συστήματος αρίθμησης με το νέο. Για να διατηρηθούν οι ημερομηνίες μεταφοράς και εφαρμογής όλων των σχετικών οδηγιών, το νέο παράρτημα III, μέρος Β περιλαμβάνει τις προθεσμίες μεταφοράς και εφαρμογής καθεμιάς από τις καταργούμενες οδηγίες.

Γ. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Όπως σημειώνεται στο σημείο Α, χρειάζεται κωδικοποιημένη νομοθεσία σε μία και μόνο σαφή οδηγία.

Επιπλέον, οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να περιληφθούν όσο το δυνατόν συντομότερα στον κατάλογο των σημείων που πρέπει να ελέγχονται κατά τον ετήσιο τεχνικό έλεγχο.

Ακόμη, χρειάζεται να αποσαφηνισθεί η κατάσταση σχετικά με τα οχήματα ιστορικής αξίας.

Τέλος, όσον αφορά τα ταξί και τα ασθενοφόρα (κατηγορία 4), δεδομένου ότι οι τεχνικές απαιτήσεις - και επομένως τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται - είναι τα ίδια με εκείνα για τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, η κατηγορία 4 μεταφέρθηκε από την αριστερή στήλη στην δεξιά στήλη (μαζί με τις κατηγορίες 5 και 6) του παραρτήματος II.

Στόχος της προτεινόμενης νέας οδηγίας είναι επομένως να ικανοποιηθούν οι ανάγκες αυτές.

Δ. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Όπως σημειώνεται στο σημείο Α, η πρόταση αποτελεί ταυτόχρονα κωδικοποίηση των υφιστάμενων οδηγιών και επέκταση του πεδίου εφαρμογής τους.

Τα κάτωθι άρθρα ή τμήματα (με πλάγιους χαρακτήρες στην πρόταση) είτε τροποποιούνται είτε είναι νέα, η κατάσταση διαμορφώνεται ως εξής:

Το άρθρο 4, παράγραφος 3 δίδει το δικαίωμα στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τις δικές τους απαιτήσεις ελέγχου (όχι μόνο στην απόδοση του συστήματος πέδησης) όλων των προτύπων που αφορούν τα ιστορικής αξίας οχήματα.

Το άρθρο 11 ορίζει την ημερομηνία από την οποία αρχίζουν να ισχύουν οι μεταβολές και την ημερομηνία από την οποία συμπεριλαμβάνεται η διάταξη περιορισμού της ταχύτητας στα σημεία που πρέπει να ελέγχονται (οι προθεσμίες των οδηγιών που αντικαθίστανται διατηρούνται).

Στο παράρτημα II, η κατηγορία 4 (ταξί και ασθενοφόρα) μεταφέρεται από την αριστερή στήλη στη δεξιά στήλη (μαζί με τις κατηγορίες 5 και 6).

Στο παράρτημα II, η υποπαράγραφος 7.9 η οποία αφορά την "ύπαρξη ταχογράφου και την ακεραιότητα των σφραγίδων" πρέπει να επεκταθεί διότι οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας συνήθως ενεργοποιούνται με τον εξοπλισμό καταγραφής (ταχογράφος) των οχημάτων που χρησιμοποιείται στην ΕΚ.

Στο παράρτημα II, προστίθεται η υποπαράγραφος 7.10 με τίτλο "διάταξη περιορισμού της ταχύτητας" και στο λείμμα αυτό περιγράφεται σε τρία εδάφια η απαιτούμενη επιθεώρηση.

Τα κάτωθι άρθρα ή παραρτήματα είναι νέα, αφορούν όμως μόνο την κωδικοποίηση του κειμένου:

Το άρθρο 10 καταργεί την παλαιά οδηγία.

Το παράρτημα III περιέχει τις καταργούμενες οδηγίες και εκείνες που εξακολουθούν να ισχύουν.

Το παράρτημα IV συσχετίζει τη νέα οδηγία με τα προκωδικοποιημένα κείμενα από τα οποία προήλθε.

Ε. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η έκδοση μέτρων που καθιστούν υποχρεωτικό τον τακτικό έλεγχο των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας δεν θα έχει επιπτώσεις στην απασχόληση ή στο κόστος της τεχνικής επιθεώρησης των οχημάτων.

Τα μέτρα δεν συνεπάγονται τη σύσταση νέων εταιρειών. Από την άλλη πλευρά, η παρούσα πρόταση με την τυποποίηση του ελέγχου που πρέπει να διενεργείται καθιστά ισότιμους τους όρους του ανταγωνισμού.

ΣΤ. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

Σύμφωνα με το άρθρο 99 της συμφωνίας ΕΟΧ, οι χώρες ΕΖΕΣ γνωμοδότησαν και συμφώνησαν στην παρούσα πρόταση επί της αρχής.

Ζ. **ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ**

Κατάλογος των οργανώσεων που γνωμοδότησαν επί της πρότασης και εξέφρασαν τις κύριες απόψεις τους:

- Όλες οι αρχές των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο
- Ορισμένες χώρες ΕΖΕΣ
- Οι εγκεκριμένοι οργανισμοί τεχνικού ελέγχου των οχημάτων (CITA, DEKRA, TÜV)
- Οι κύριοι ιδιωτικοί οργανισμοί δοκιμών
- Οι διεθνείς ενώσεις που αντιπροσωπεύουν την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία (ACEA)
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση Εξοπλισμού Χώρων Στάθμευσης
- Οι οργανισμοί που αντιπροσωπεύουν το εμπόριο αυτοκινήτων και τα συνεργεία αυτοκινήτων (Cecra, Clepa, Groeneveld Transport Efficiency, Mannesmann Kienzle)
- Η διεθνής ένωση που αντιπροσωπεύει όλους τους χρήστες οχημάτων (IRU)

**Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου
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 ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής¹

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Εκτιμώντας:

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 τους⁴ έχει υποστεί επανειλημμένα ουσιαστικές τροποποιήσεις ότι, επ' ευκαιρία περαιτέρω τροποποιήσεων, οι εν λόγω οδηγίες πρέπει, για λόγους σαφήνειας, να συνταχθούν εκ νέου σε ένα και μόνον κείμενο·

¹ ΕΕ αριθ. C

² ΕΕ αριθ. C

³ ΕΕ αριθ. C

⁴ ΕΕ L 47, 18.2.1977, σ. 47. Η οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία αριθ. 94/23/ΕΚ (ΕΕ L 147, 14.6.1994, σ. 6).

<p>ότι, _____ στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ορισμένες οδικές μεταφορές εντός της Κοινότητας πρέπει να εκτελούνται υπό τις πλέον ευνοϊκές περιστάσεις, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και τους όρους ανταγωνισμού που ισχύουν για τους μεταφορείς στα κράτη μέλη</p>	<p>1η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ (τροποποιημένη)</p>
<p>ότι η αύξηση της οδικής κυκλοφορίας και οι συνεπαγόμενοι κίνδυνοι και οχλήσεις δημιουργούν σε όλα τα κράτη μέλη προβλήματα ασφάλειας παρεμφερούς φύσεως και οξύτητας</p>	<p>2η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ</p>
<p>ότι τα πρότυπα και οι μέθοδοι ελέγχου που ισχύουν σήμερα ποικίλλουν από το ένα κράτος στο άλλο και ότι η κατάσταση αυτή δημιουργεί ανισότητες από άποψη ασφάλειας και οικολογικών επιδόσεων των οχημάτων που ελέγχονται και κυκλοφορούν στα κράτη μέλη, ότι, επιπλέον, η κατάσταση αυτή μπορεί να επηρεάσει τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων των διαφόρων κρατών μελών</p>	<p>3η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/225/ΕΟΚ</p>
<p>ότι επομένως είναι αναγκαίο να εναρμονισθούν, ει δυνατόν, η συχνότητα του ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται υποχρεωτικά</p>	<p>4η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ</p>
<p>ότι ο έλεγχος που πρέπει να διενεργείται καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος πρέπει να είναι σχετικά απλός, γρήγορος και φθηνός</p>	<p>7η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι τα κοινοτικά ελάχιστα πρότυπα και μέθοδοι για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ πρέπει να καθορίζονται επομένως από ειδικές οδηγίες που εκδίδει το Συμβούλιο</p>	<p>4η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/225/ΕΟΚ</p>
<p>ότι, μεταβατικά, τα εθνικά πρότυπα θα εξακολουθήσουν να ισχύουν για τα σημεία που δεν καλύπτονται από επιμέρους οδηγίες</p>	<p>5η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/225/ΕΟΚ</p>
<p>ότι είναι αναγκαίο να είναι δυνατή η ταχεία προσαρμογή των προτύπων και μεθόδων που καθορίζουν οι ειδικές οδηγίες στην τεχνική πρόοδο και ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των απαιτούμενων για το σκοπό αυτό μέτρων, πρέπει 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</p>	<p>6η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/225/ΕΟΚ (πρώτη φράση)</p>

<p>ότι, όσον αφορά τα συστήματα πέδησης, θα ήταν πρόωρο να καθοριστούν τιμές για _____ _____ τις ρυθμίσεις πίεσης του αέρα και το χρόνο ανόδου της πίεσης, π.χ. λόγω της ποικιλομορφίας του εξοπλισμού ελέγχου και των μεθόδων στην Κοινότητα _____</p>	<p>7η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/54/ΕΟΚ (τροποποιημένη)</p>
<p>ότι υπάρχει πρόθεση περαιτέρω τροποποίησης της παρούσας οδηγίας ώστε να περιλαμβάνει αρμονική και βελτιωμένη μεθοδολογία ελέγχου</p>	<p>8η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/23/ΕΚ</p>
<p>ότι, μέχρις ότου εναρμονισθούν οι διαδικασίες και οι πρακτικές ελέγχου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν κατά την κρίση τους τη διαδικασία ελέγχου που θα χρησιμοποιούν για να διαπιστώνουν κατά πόσο το συγκεκριμένο όχημα πληροί τις απαιτήσεις πέδησης</p>	<p>5η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/23/ΕΚ</p>
<p>ότι όλοι όσοι ενέχονται στον τεχνικό έλεγχο αναγνωρίζουν ότι η μέθοδος ελέγχου επηρεάζει το βαθμό εμπιστοσύνης των ελεγκτών όσον αφορά την αξιοπιστία του συστήματος πέδησης, ιδίως εάν το όχημα ελέγχεται με φορτίο, με μερικό φορτίο ή άνευ φορτίου</p>	<p>6η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/23/ΕΚ</p>
<p>ότι ο καθορισμός τιμών αναφοράς της δύναμης πέδησης συναρτήσει των διαφόρων συνθηκών φόρτισης για κάθε μοντέλο οχήματος θα βοηθούσε να αποκατασταθεί εμπιστοσύνη και ότι η εν λόγω οδηγία καθιστά δυνατές τις δοκιμές με το καθεστώς αυτό ως εναλλακτική λύση έναντι των δοκιμών των ελάχιστων τιμών επιδόσεων για κάθε κατηγορία οχημάτων</p>	<p>7η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/23/ΕΚ</p>
<p>ότι, ως προς τα συστήματα πέδησης, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας αφορά κυρίως οχήματα, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου βάσει των διατάξεων της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ⁵, μολονότι έχει αναγνωρισθεί ότι ορισμένοι τύποι οχημάτων έχουν εγκριθεί με βάση εθνικά πρότυπα που μπορούν να διαφέρουν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας</p>	<p>9η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/23/ΕΟΚ (πρώτη φράση)</p>
<p>ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επεκτείνουν το πεδίο δοκιμής του συστήματος πέδησης για να συμπεριληφθούν τα οχήματα ή σημεία δοκιμής που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας</p>	<p>8η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/54/ΕΟΚ</p>

⁵ Οδηγία του Συμβουλίου της 26ης Ιουλίου 1971 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα συστήματα πέδησης ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ αριθ. L 202, 6.9.1971, σ. 37). Τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/422/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 233, 22.8.1991, σ. 21)

<p>ότι τα κράτη μέλη μπορούν να καταστήσουν τη δοκιμή του συστήματος πέδησης περισσότερο αυστηρή ή να αυξήσουν τη συχνότητα των δοκιμών</p>	<p>9η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/54/ΕΟΚ</p>
<p>ότι σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διατηρηθούν οι εκπομπές σε χαμηλά επίπεδα σε όλη τη διάρκεια ζωής ενός οχήματος με τακτικές δοκιμές των καυσαερίων, και να διασφαλισθεί ότι τα οχήματα που είναι εξαιρετικά ρυπογόνα θα αποσύρονται από την κυκλοφορία μέχρις ότου υποστούν κατάλληλη συντήρηση</p>	<p>3η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι η κακή ρύθμιση και η μη ορθή συντήρηση είναι καταστροφικές όχι μόνο για τον κινητήρα αλλά και για το περιβάλλον διότι προκαλούν αύξηση της ρύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμου</p> <p>ότι είναι σημαντικό να αναπτυχθούν μεταφορές αβλαβείς για το περιβάλλον</p>	<p>8η και 9η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι στην περίπτωση ανάφλεξης με συμπίεση (ντηζελοκινητήρες) η μέτρηση της αδιαφάνειας του καπνού θεωρείται επαρκής δείκτης της κατάστασης συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές</p>	<p>10η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι, όσον αφορά τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (ντηζελοκινητήρες) η μέτρηση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα από την εξάτμιση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας θεωρείται επαρκής δείκτης για την κατάσταση συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές</p>	<p>11η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι το ποσοστό των οχημάτων που δεν συντηρούνται τακτικά και απορρίπτονται στις δοκιμές των καυσαερίων μπορεί να είναι αρκετά υψηλό</p>	<p>12η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι, για τα βενζινοκίνητα οχήματα, των οποίων τα πρότυπα έγκρισης τύπου 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</p>	<p>13η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>

<p>_____ ότι τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν τα δικά τους πρότυπα ελέγχου _____ για οχήματα τα οποία θεωρούν ιστορικής αξίας· ότι, εφόσον αναγνωρίζεται το δικαίωμα των κρατών μελών να θεσπίσουν δικά τους πρότυπα για οχήματα ιστορικής αξίας, τα πρότυπα αυτά δεν πρέπει να είναι αυστηρότερα από εκείνα, τα οποία έπρεπε να πληρούν αρχικά τα οχήματα κατά το σχεδιασμό τους·</p>	<p>9η αιτιολογική σκέψη (τελευταία φράση) (τροποποιημένη) και 10η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/23/ΕΚ</p>
<p>ότι η παρούσα οδηγία θα αναπροσαρμόζεται κατά καιρούς για να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στην αυτοκινητοβιομηχανία, με τις οποίες διευκολύνεται ο έλεγχος των εν χρήση οχημάτων και η μέθοδος ελέγχου, η οποία θα προσεγγίζει περισσότερο τις πραγματικές συνθήκες υπό τις οποίες χρησιμοποιείται ένα όχημα·</p>	<p>14η αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/55/ΕΟΚ</p>
<p>ότι η οδηγία 92/6/ΕΟΚ⁶ του Συμβουλίου απαιτεί την τοποθέτηση και χρήση των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες των οδικών οχημάτων·</p>	
<p>ότι οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να περιληφθούν όσο το δυνατόν συντομότερα στον κατάλογο των σημείων που πρέπει να ελέγχονται κατά τον ετήσιο τεχνικό έλεγχο για να εξασφαλισθεί, κατά το δυνατόν, ότι δεν μπορεί να υπάρξει υπέρβαση της μέγιστης εναρμονισμένης τιμής της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας σε ένα δεδομένο όχημα·</p>	
<p>ότι στο παρόν στάδιο η ορθή λειτουργία της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας επαφίεται να καθορισθεί από τα κράτη μέλη με οιαδήποτε μέσα κρίνουν κατάλληλα· ότι υπάρχει η πρόθεση να εναρμονισθούν εγκαίρως οι μέθοδοι δοκιμών και τα πρότυπα·</p>	
<p>ότι η Επιτροπή θα αξιολογήσει την υπάρχουσα πείρα, όσον αφορά την ορθή λειτουργία της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας, και θα υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο· ότι τα συμπεράσματα της έκθεσης αυτής θα αποτελέσουν τη βάση περαιτέρω προτάσεων για τις απαιτήσεις τεχνικού ελέγχου, όσον αφορά τη διάταξη περιορισμού της ταχύτητας, εφόσον κριθεί αναγκαίο·</p>	

⁶ Οδηγία του Συμβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 1992 για την τοποθέτηση και χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κοινότητα (ΕΕ L 57, 2.3.1992, σ. 27).

<p><i>ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τα ταξί και τα ασθενοφόρα είναι ανάλογες εκείνων των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων· ότι τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται μπορούν να είναι παρεμφερή, μολονότι η συχνότητα των ελέγχων είναι διαφορετική·</i></p>	
<p><i>ότι, με βάση τα αποτελέσματα της παρούσας δράσης στο συγκεκριμένο τομέα και με βάση 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 ρυθμίζονται και θα συντηρούνται σωστά· ότι οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν πλήρως εάν αναληφθεί δράση σε κάθε κράτος μέλος μεμονωμένα·</i></p>	
<p><i>ότι η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να μεταβάλλει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και εφαρμογής που αναφέρονται στο παράρτημα III, μέρος Β,</i></p>	

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι
Γενικές διατάξεις

<u>Άρθρο 1</u>	Άρθρο 1
1. <i>Σε κάθε κράτος μέλος, τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά του, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, θα υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τα παραρτήματά Ι και ΙΙ αυτής.</i>	77/143/ΕΟΚ
2. <i>Οι κατηγορίες των ελεγχόμενων οχημάτων, η συχνότητα του ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ.</i>	Άρθρο 2 (1) 77/143/ΕΟΚ
<u>Άρθρο 2</u>	Άρθρο 4
<i>Οι τεχνικοί έλεγχοι κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας διενεργούνται από το κράτος ή από τα όργανα ή τους φορείς που υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος.</i>	77/143/ΕΟΚ
<u>Άρθρο 3</u>	Άρθρο 5 (1)
1. <i>Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που κρίνουν αναγκαία ούτως ώστε να καθίσταται δυνατόν να αποδεικνύεται ότι ένα όχημα υποβλήθηκε σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.</i>	77/143/ΕΟΚ
<i>Τα εν λόγω μέτρα κοινοποιούνται στα κράτη μέλη και την Επιτροπή.</i>	Άρθρο 5 (2) 77/143/ΕΟΚ

<p>2.</p> <p><i>Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει ως δικό του το αποδεικτικό έγγραφο που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο στο εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του, έχουν υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστο με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.</i></p>	<p><i>Άρθρο 5 (3)</i></p> <p>77/143/ΕΟΚ</p>
<p>3.</p> <p><i>Τα κράτη μέλη ακολουθούν τις κατάλληλες διαδικασίες, με τις οποίες αποδεικνύεται, κατά το δυνατόν, ότι οι επιδόσεις πέδησης των οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά τους πληρούν τις απαιτήσεις της _____ παρούσας οδηγίας.</i></p>	<p><i>Άρθρο 2</i></p> <p>94/23/ΕΟΚ</p>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II
Εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις

<p style="text-align: center;"><u>Άρθρο 4</u></p> <p>1.</p> <p><i>Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας οχήματα που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις και στις δυνάμεις ασφαλείας και δημόσιας τάξεως.</i></p>	<p>Άρθρο 2 (2)</p> <p>77/143/ΕΟΚ</p>
<p>2.</p> <p><i>Τα κράτη μέλη μπορούν, αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, να εξαιρούν του πεδίου 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 εθνικό οδικό δίκτυο ή έχουν αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία.</i></p>	<p>Άρθρο 2 (3)</p> <p>77/143/ΕΟΚ</p>
<p>3.</p> <p><i>Τα κράτη μέλη μπορούν, αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, να καθορίζουν τα δικά τους πρότυπα ελέγχου για _____ οχήματα που θεωρούνται ιστορικής αξίας.</i></p>	<p>Άρθρο 4</p> <p>94/23/ΕΚ (τροποποιημένο)</p>

<p style="text-align: center;"><u>Άρθρο 5</u></p> <p>Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του παραρτήματος Ι και ΙΙ, τα κράτη μέλη μπορούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - να αναβάλουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να υποβάλουν το όχημα σε τεχνικό έλεγχο πριν την ταξινόμησή του, - να συντομεύουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών τεχνικών ελέγχων, - να καταστούν υποχρεωτικό τον έλεγχο του προαιρετικού εξοπλισμού, - να αυξάνουν τον αριθμό των στοιχείων που πρέπει να ελέγχονται, - να επεκτείνουν την απαίτηση τεχνικού ελέγχου σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, - να προδιαγράφουν ειδικούς πρόσθετους ελέγχους. 	<p style="text-align: center;"><u>Άρθρο 3</u></p> <p>77/143/ΕΟΚ</p>
<p>_____</p> <ul style="list-style-type: none"> - να απαιτούν υψηλότερες ελάχιστες τιμές απόδοσης του συστήματος πέδησης και να συμπεριλαμβάνουν δοκιμή με φορτία μεγαλύτερα από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ για τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά τους, με την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν υπερβαίνουν εκείνες της αρχικής έγκρισης τύπου του οχήματος. 	<p style="text-align: center;"><u>Άρθρο 3</u></p> <p>94/23/ΕΚ</p>

<p style="text-align: center;"><u>Άρθρο 6</u></p> <p>1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων των παραρτημάτων Ι και ΙΙ, και έως την _____ 1η Ιανουαρίου 1993 το αργότερο, τα κράτη μέλη μπορούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - να αναρμόλουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου, - να επεκτείνουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων, - να μεταβάλουν τις κατηγορίες οχημάτων που υποβάλλονται σε υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο <p>υπό τον όρο ότι _____ τα ελαφρά εμπορικά οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 5 του παραρτήματος Ι</p> <p>θα υποβληθούν υποχρεωτικά σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία πριν την ημερομηνία αυτή.</p> <p>Ωστόσο, στα κράτη μέλη όπου δεν υπήρχε σύστημα τεχνικού ελέγχου παρεμφερές με εκείνο της παρούσας οδηγίας για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων μέχρι τις 26 Ιουλίου 1988,</p> <p>ισχύει η παράγραφος 1 μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1995.</p>	<p>Άρθρο 7 (1)</p> <p>77/143/ΕΟΚ</p> <p style="text-align: right;">και</p> <p>Άρθρο 1 (1)</p> <p>88/449/ΕΟΚ</p> <p>(⇒ άρθρο 7 (2))</p> <p>77/143/ΕΟΚ)</p>
<p>2. Όσον αφορά τα _____ ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα που αναφέρονται στο σημείο 6 του παραρτήματος Ι, ισχύει η παράγραφος 1 μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1994.</p> <p>Ωστόσο, στα κράτη μέλη όπου δεν υπήρχε σύστημα τακτικού τεχνικού ελέγχου παρεμφερές με εκείνο της παρούσας οδηγίας για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1991, ισχύει η παράγραφος 1 μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998.</p>	<p>Άρθρο 1 (1)</p> <p>91/328/ΕΟΚ</p> <p>(⇒ άρθρο 7 (3))</p> <p>77/143/ΕΟΚ)</p>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
Τελικές διατάξεις

<u>Άρθρο 7</u>	
<p>1.</p> <p><i>Το Συμβούλιο αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία και κατόπιν πρότασης της Επιτροπής εκδίδει τις επιμέρους οδηγίες που απαιτούνται για να καθορισθούν τα ελάχιστα πρότυπα και μέθοδοι ελέγχου των στοιχείων που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ.</i></p>	<p>Άρθρο 1</p> <p>91/225/ΕΟΚ</p> <p>(= άρθρο 5α (1) 77/143/ΕΟΚ)</p>
<p>2.</p> <p><i>Οιασδήποτε τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για να προσαρμοστούν τα πρότυπα και οι μέθοδοι των επιμέρους οδηγιών στην τεχνική πρόοδο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 8.</i></p>	<p>Άρθρο 1</p> <p>91/225/ΕΟΚ</p> <p>(= άρθρο 5α (2) 77/143/ΕΟΚ)</p>
<u>Άρθρο 8</u>	
<p>1.</p> <p><i>Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο</i></p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p><i>των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, ονομαζόμενη στο εξής "επιτροπή", απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών και έναν αντιπρόσωπο της Επιτροπής, ο οποίος προεδρεύει αυτής.</i></p>	<p>Άρθρο 1</p> <p>91/225/ΕΟΚ</p> <p>(= άρθρο 5β (1-2) 77/143/ΕΟΚ)</p>
<p>2.</p> <p><i>Η επιτροπή εκδίδει τον εσωτερικό της κανονισμό.</i></p>	

<p>3.</p> <p>Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των ληπτέων μέτρων. Η επιτροπή εκδίδει τη γνώμη της επί του σχεδίου εντός προθεσμίας την οποία μπορεί να καθορίσει ο πρόεδρος εφόσον το θέμα επείγει. Η γνώμη εκδίδεται με την πλειοψηφία που ορίζει το άρθρο 148 (2) της συνθήκης για την έκδοση αποφάσεων, τις οποίες καλείται να λάβει το Συμβούλιο κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών στην επιτροπή σταθμίζονται όπως ορίζει το εν λόγω άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.</p>	<p>Άρθρο 1</p> <p>91/225/ΕΟΚ</p> <p>(⇒ άρθρο 5β (3-4) 77/143/ΕΟΚ)</p>
<p>4.</p> <p>(α) Η Επιτροπή εκδίδει τα προταθέντα μέτρα εφόσον η επιτροπή συμφωνεί με αυτά.</p> <p>(β) Εφόσον η επιτροπή δεν συμφωνεί με τα προταθέντα μέτρα, ή εφόσον δεν εκδώσει γνώμη επ' αυτών, η Επιτροπή υποβάλλει αμέσως πρόταση στο Συμβούλιο σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.</p> <p>Εάν το Συμβούλιο δεν έχει λάβει απόφαση εντός τριών μηνών από την υποβολή της πρότασης, τα προταθέντα μέτρα εκδίδονται από την Επιτροπή.</p>	

<p style="text-align: center;"><u>Άρθρο 9</u></p> <p>1.</p> <p>Η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο την 31η Δεκεμβρίου 1998 το αρνότερο έκθεση σχετικά με _____</p> <p>ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, συνοδευόμενη από οιαδήποτε πρόταση κριθεί αναγκαία, ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα και το περιεχόμενο των ελέγχων.</p>	<p>Άρθρο 3</p> <p>91/328/ΕΟΚ</p>
--	----------------------------------

2. Η Επιτροπή αναλαμβάνει, το αργότερο τρία έτη από την καθιέρωση τακτικού ελέγχου των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας, να εξετάσει κατά πόσον με βάση την αποκτηθείσα μέχρι τότε πείρα, αρκούν οι καθορισθέντες έλεγχοι για να εντοπίζονται οι ελαττωματικές ή παραποιημένες διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και κατά πόσον οι κανόνες πρέπει να τροποποιηθούν.

Άρθρο 10

Οι οδηγίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III, μέρος A καταργούνται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών σχετικά με τις προθεσμίες μεταφοράς και εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα III, μέρος B.

Οι παραπομπές στις καταργούμενες οδηγίες εκλαμβάνονται ως παραπομπή στην παρούσα οδηγία, η δε αντιστοιχία τους παρατίθεται στον πίνακα του παραρτήματος 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 πριν την 1η Ιανουαρίου 1996. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.*

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. *Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των κύριων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία.*

Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την 20ή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι		
Κατηγορία οχημάτων	Συχνότητα ελέγχου	
1. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές, με περισσότερες από 8 θέσεις καθήμενων εκτός τη θέσεως του οδηγού.	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά ανά έτος.	Παράρτημα Ι, κατηγορία 1 77/143/ΕΟΚ
2. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές εμπορευμάτων, των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 3.500 kg.	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για μια φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά ανά έτος.	Παράρτημα Ι, κατηγορία 2 77/143/ΕΟΚ
3. Ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 3.500 kg.	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά ανά έτος.	Παράρτημα Ι, κατηγορία 3 77/143/ΕΟΚ
4. Ταξί και ασθενοφόρα	Ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά ανά έτος.	Παράρτημα Ι, κατηγορία 4 77/143/ΕΟΚ
5. Μηχανοκίνητα οχήματα με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς που συνήθως χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος έως 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 .	Άρθρο 1 §2 88/449/ΕΟΚ (⇒ Παράρτημα Ι, κατηγορία 5, 77/143/ΕΟΚ)
6. Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις επιβατικές μεταφορές και διαθέτουν έως οκτώ θέσεις καθήμενων, εκτός της θέσεως οδηγού.	Τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα και, έκτοτε ανά διετία.	Άρθρο 1 § 2 91/328/ΕΟΚ (⇒ Παράρτημα Ι, κατηγορία 6, 77/143/ΕΟΚ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
<p>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.</p>	<p>εισαγωγική σημείωση (1) 77/143/ΕΟΚ</p>
<p>Οι έλεγχοι που προβλέπει το παρόν Παράρτημα μπορούν να πραγματοποιηθούν χωρίς αποσυναρμολόγηση στοιχείων του οχήματος.</p>	<p>Άρθρο 151 92/54/ΕΟΚ</p>
<p>Αν το όχημα παρουσιάζει ελαττώματα όσον αφορά τα σημεία που ακολουθούν, 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.</p>	<p>Άρθρο 151 92/54/ΕΟΚ</p>
<p>Ωστόσο, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα οχήματα που δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το σύστημα πέδησης και τις εκπομπές να τίθενται εκτός οδικής κυκλοφορίας.</p>	

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5 ΚΑΙ 6		
1. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΔΗΣΗΣ Ο έλεγχος των συστημάτων πέδησης του οχήματος περιλαμβάνει τα κάτωθι 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.		Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (⇒heading 1 Παράρτημα II, 77/143/ΕΟΚ)
<u>Σημεία προς έλεγχο</u>	<u>Αιτίες αστοχίας</u>	Άρθρο 1 §1
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία		92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.1. Άξονες κέντρου της πέδης, μοχλός πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> - δυσχέρεις στην ενεργοποίηση - εκτροπή της φωλεάς - υπερβολική φθορά/ιτξόγος 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
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 του αντιολισθητικού καλύμματος του ποδοπλήκτρου 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
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 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης χαμηλής πίεσης ή μανόμετρο	<ul style="list-style-type: none"> - κακή λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.5. Χειροκίνητη δικλείδα ελέγχου της πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> - ρωγμές ή ζημιές, 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 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.6. Χειρόφρενο, μοχλός χειρισμού, λαβή χειρόφρενου	<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 καστανίας του μοχλού - υπερβολική διαδρομή του χειρομοχλού (λόγω κακής ρύθμισης) 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.7. Βαλβίδες συστήματος πέδησης (δικλείδες πέδησης, ταχεία ανακουφιστική βαλβίδα, ρυθμιστές πίεσης, κλπ.)	<ul style="list-style-type: none"> - ζημιές, ανεπαρκής στεγανότητα (διαρροές αέρα) - υποβολικές απώλειες λαδιού στον αεροσυμπιεστή - ελαττωματική στερέωση ή ελαττωματικό στήριγμα - απώλειες υγρού πέδησης 	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)

<u>Σημεία προς έλεγχο</u>	<u>Αιτίες αστοχίας</u>	
1.1.8 Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρημουλκούμενου	<ul style="list-style-type: none"> - βλάβη δικλείδων απομόνωσης ή ελαττωματική βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος - ελαττωματική στερέωση ή συναρμογή ανεπαρκής στεγανότητα 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
1.1.9 Σύστημα αποαμίευσης ενέργειας ή δοχείο πίεσης	<ul style="list-style-type: none"> - βλάβη, διάβρωση, διαρροές - δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης - ανασφαλής/κακή στερέωση 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
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 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
1.1.11 Άκαμπτοι 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 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
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 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
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 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
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 κλπ - κακή στερέωση της πλάκας στήριξης 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>
1.1.15 Καλώδια, στελέχη και ράβδοι (ντίτζες) συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> - φθαρμένα καλώδια, λυγισμός - υπερβολική φθορά ή διάβρωση - λείπουν οι ασφάλειες 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 	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/54/ΕΟΚ (*)</p>

<u>Σημεία προς έλεγχο</u>	<u>Αιτίες αστοχίας</u>	
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 	Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.17 Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	<ul style="list-style-type: none"> - κακή σύνδεση - εσφαλμένη ρύθμιση - δεν λειτουργεί (κολλημένη) - λείπει 	Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
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 	Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.1.19 Σύστημα επιβράδυνσης (όπου υπάρχει)	<ul style="list-style-type: none"> - κακή προσαρμογή ή σύνδεση - ελαττωματική λειτουργία 	Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.2. Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κύριου συστήματος πέδησης		Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.2.1 Επιδόσεις (αυξάνονται σταδιακά μέχρι τη μέγιστη τιμή)	<ul style="list-style-type: none"> - Ανεπαρκής προσπάθεια πέδησης σε ένα 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 υστέριση στη λειτουργία της πέδησης σε κάποιο τροχό - υπέρμετρη διακύμανση της προσπάθειας πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή ελλειψοειδούς μορφής τυμπάνων. 	Άρθρο 1 94/23/ΕΚ (*)

<u>Σημεία προς έλεγχο</u>	<u>Αιτίες αστοχίας</u>	
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 επιτρεπών φορτίων αξόνων εφόσον είναι δυνατόν, κατώτερος των εξής: Ελάχιστη απόδοση πέδησης Κατηγορία 1 : 50%⁷ Κατηγορία 2 : 43%⁸ Κατηγορία 3 : 40%⁹ Κατηγορία 4 : 50% Κατηγορία 5 : 45%¹⁰ Κατηγορία 6 : 50% - ή προσπάθεια πέδησης μικρότερη των τιμών αναφοράς, εφόσον τις έχει καθορίσει ο κατασκευαστής του οχήματος¹¹ 	Άρθρο 1 94/23/ΕΚ (*)
1.3. Λειτουργία και απόδοση της βοηθητικής πέδης (εφόσον υπάρχει σαν ξεχωριστό σύστημα)		Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
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 προσδευτικά (μπλοκάρισμα) - δεν λειτουργεί το αυτόματο σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου 	Άρθρο 1§1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.3.2. Απόδοση	<ul style="list-style-type: none"> - Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 50%¹² 	Άρθρο 1 94/23/ΕΚ (*)

⁷ 48% για τα οχήματα της κατηγορίας 1 που δεν είναι εξοπλισμένα με ABS ή έχουν εγκριθεί πριν την 1η Οκτωβρίου 1991 (ημερομηνία έναρξης της απαγόρευσης θέσεως σε κυκλοφορία χωρίς την έγκριση ΕΚ τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου) (οδηγία 88/194/ΕΟΚ (ΕΕ L 92, 9.4.1988, σ. 47))

⁸ 45% για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης ταξινομημένα 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.

⁹ 43% για ημιρυμουλκούμενα και ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία έκδοσης της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ περί εγκρίσεως τύπου, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

¹⁰ 50% για τα οχήματα της κατηγορίας 5 που έχουν ταξινομηθεί 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.

¹¹ Η τιμή αναφοράς για τον άξονα του οχήματος είναι η προσπάθεια πέδησης (εκφρασμένη σε Newtons) που απαιτείται για να επιτευχθεί αυτή η περιγραφείσα ελάχιστη δύναμη πέδησης από το συγκεκριμένο βάρος φορτίου που φέρει το όχημα.

¹² Για τα οχήματα της κατηγορίας 2 και 5 οι ελάχιστες επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης είναι 2.2 m/s² (η απόδοση της δευτερεύουσας πέδησης δεν θίγεται από την οδηγία 85/647/ΕΟΚ).

<u>Σημεία προς έλεγχο</u>	<u>Αιτίες αστοχίας</u>	
1.4. Λειτουργία και επιδόσεις της πέδης στάθμευσης		Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.4.1. Επιδόσεις	- μονόπλευρη λειτουργία	Άρθρο 1 §1 92/54/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 συνδυασμένη μάζα του οχήματος, όποιος είναι ο μεγαλύτερος.	Άρθρο 1 94/23/ΕΚ (*)
1.5. Λειτουργία συστήματος επιβράδυνσης ή της πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων	- η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (επιβραδυντής) - βλάβες	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)
1.6. Πέδηση με σύστημα αντιεμπλοκής	- κακή λειτουργία του ενδεικτικού συστήματος - ελαττωματική	Άρθρο 1 §1 92/54/ΕΟΚ (*)

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6	(**)
2. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ (ΤΙΜΟΝΙ)	2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
2.1 Μηχανική κατάσταση	2.1 Μηχανική κατάσταση	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
2.2 Τιμόνι	2.2 Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	
2.3 Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	2.3. Στήριξη συστήματος διεύθυνσεως 2.4 Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν)	
3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ	3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
3.1 Οπτικό πεδίο	3.1 Οπτικό πεδίο	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
3.2 Κατάσταση υαλοπινάκων	3.2 Κατάσταση υαλοπινάκων	
3.3 Κάτοπτρα	3.3 Κάτοπτρα	
3.4 Υαλοκαθαριστήρες	3.4 Υαλοκαθαριστήρες	
3.5 Πίδακες νερού	3.5 Πίδακες καθαρισμού	
4. ΦΩΤΑ, ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	4. ΦΩΤΑ	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
4.1 Φώτα πορείας (μεγάλα) και δισασταυρώσεις (μεσαία)	4.1 Φώτα πορείας (μεγάλα) και δισασταυρώσεως (μεσαία)	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
4.1.1 Κατάσταση και λειτουργία	4.1.1 Κατάσταση και λειτουργία	
4.1.2 Ευθυγράμμιση	4.1.2 Ευθυγράμμιση	
4.1.3 Διακόπτες (μεταγωγολ)	4.1.3 Διακόπτες (μεταγωγολ)	
4.1.4 Οπτική αποτελεσματικότητα		
4.2 Φώτα θέσεως (μικρά) και φώτα σταθμεύσεως	4.2 Κατάσταση και λειτουργία, κατάσταση των προστατευτικών κρυστάλλων, χρώμα και οπτική απόδοση για τα:	Άρθρο 1 §3 88/449(ΕΟΚ) (*)
4.2.1 Κατάσταση και λειτουργία	4.2.1 Φώτα θέσεως (μικρά)	
4.2.2 Χρωματισμός και οπτική απόδοση	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 πινακίδας κυκλοφορίας	
	4.2.7 Ανακλαστήρες	
	4.2.8 Φώτα κινδύνου (αλάρμ)	

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6	(* *)
4.3 Φώτα πέδησεως (στοπ) 4.3.1 Εγκατάσταση και λειτουργία 4.3.2 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
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)		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.5 Εμπρόσθια και οπίσθια φώτα ομίχλης 4.5.1 Θέση 4.5.2 Κατάσταση και λειτουργία 4.5.3 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.6 Φώτα οπισθοπορείας (όπισθεν) 4.6.1 Κατάσταση και λειτουργία 4.6.2 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.7 Φώτα οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.8 Ανακλαστήρες - Κατάσταση και χρωματισμός		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.9 Ενδεικτικές λυχνίες		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.10 Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
4.11 Καλώδια		Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ, ΑΝΑΡΤΗΣΗ	5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ, ΑΝΑΡΤΗΣΗ	Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
5.1 Άξονες	5.1 Άξονες	Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
5.2 Τροχοί και ελαστικά	5.2 Τροχοί και ελαστικά	Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)
5.3 Ανάρτηση	5.3 Ανάρτηση	Άρθρο 153 88/449(EOK) (*)

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6	(**)
6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
6.1 Πλαίσιο και εξαρτήματα 6.1.1 Γενική κατάσταση 6.1.2 Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ) 6.1.3 Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου 6.1.4 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατάσταση του οπισθοπροφυλακτήρα στα φορτηγά 6.1.5 Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα) 6.1.6 Μηχανισμός ζεύξεως στα ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα	6.1 Πλαίσιο και εξαρτήματα 6.1.1 Γενική κατάσταση 6.1.2 Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ) 6.1.3 Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου 6.1.4 Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα) 6.1.5 Ασφάλεια του μηχανισμού ζεύξεως (εάν υπάρχει)	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
6.2 Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα 6.2.1 Γενική κατάσταση 6.2.2 Στερέωση 6.2.3 Πόρτες και κλειδαριές 6.2.4 Πάτωμα 6.2.5 Κάθισμα οδηγού 6.2.6 Βατήρας (μαρσιπέ)	6.2 Αμάξωμα 6.2.1 Γενική κατάσταση 6.2.2 Πόρτες και κλειδαριές	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7. ΑΛΛΟΣ	7. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΛΛΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.1 Ζώνες ασφαλείας	7.1 Στερέωση καθίσματος οδηγού	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.2 Πυροσβεστήρες	7.2 Στερέωση συσσωρευτή (μπαταρίας)	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.3 Κλειδαριές, περιλαμβανομένης και της κλειδαριάς του τιμονιού	7.3 Κλαξόν	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6	(**)
7.4 Τρίγωνο σημάτων	7.4 Τρίγωνο σημάτων	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.5 Φαρμακείο	7.5 Ζώνες ασφαλείας 7.5.1 Ασφάλεια τοποθέτησης 7.5.2 Κατάσταση ζωνών 7.5.3 Λειτουργία	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.6 Τάκος (οι)		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.7 Κλάξον		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.8 Ταχύμετρο		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
7.9 Ταχογράφος (ύπαρξη και ακεραιότητα σφραγίδων)		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)
<ul style="list-style-type: none"> - έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας του ταχογράφου , όπως απαιτεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85¹³ του Συμβουλίου. - έλεγχος αντιστοιχίας της περιφέρειας των ελαστικών-επισώτρων προς τα αναγραφόμενα στον ταχογράφο δεδομένα, εφόσον απαιτείται - εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες του ταχογράφου και, αν χρειάζεται είναι ανέπαφές οιοσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας των συνδέσεων από δόλια επέμβαση. 		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ(*)

¹³ 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, 31.12.1985, σελ. 8). Τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3688/92 της Επιτροπής (ΕΕ L 374 22.12.1992, σελ. 12).

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6	(**)
<p>7.10. <i>Διάταξη περιορισμού της ταχύτητας</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>ει δυνατόν, έλεγχος εγκατάστασης της διάταξης εφόσον το απαιτεί η οδηγία 92/6/ΕΟΚ¹⁴</i> - <i>έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας της διάταξης</i> - <i>εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι είναι ανέπαφες οι σφραγίδες της διάταξης και, αν χρειάζεται, οιοσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας των συνδέσεων από δόλια επέμβαση.</i> 		
8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ	8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ	Άρθρο 153 88/449/ΕΟΚ(*)
8.1 Θόρυβος	8.1 Θόρυβος	Άρθρο 153 88/449/ΕΟΚ(*)

¹⁴ Οδηγία 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, 02.03.1992, σελ. 27)

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5 ΚΑΙ 6		
8.2	Εκπομπές εξάτμισης	Άρθρο 151 92/55/ΕΟΚ (*)
8.2.1	<p>Οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρα)</p> <p>(α) όταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές 2. οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, αν η εξέταση αυτή είναι δυνατή, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός. Μετά από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβάνομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται στην κατάσταση βραδυπορείας (ραλαντί) και με αποσυμπλεγμένο τον κινητήρα, η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO). Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το στοιχείο αυτό δεν είναι διαθέσιμο ή όταν οι αρμόδιες για τον έλεγχο υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν το εν λόγω δεδομένο σαν τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει: <ul style="list-style-type: none"> - όσον αφορά τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά στην ημερομηνία από την οποία τα κράτη απαιτούν για τα οχήματα αυτά να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ¹⁵ και της 1ης Οκτωβρίου 1986 CO - 4,5% κατ' όγκο - όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO - 3,5% κατ' όγκο <p>(β) όταν οι εκπομπές εξάτμισης ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως για παράδειγμα τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξατμίσεων, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές και αν όλα τα μέρη είναι πλήρη 2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει σε αυτό ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός 3. Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για καθεμία δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή. 4. Εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξατμίσεων - οριακές τιμές <ul style="list-style-type: none"> - Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας: Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι γνωστών, η περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5% κατ' όγκο. - Μέτρηση κατά τη λειτουργία του αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη (ραλαντί) βραδυπορεία. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2000 ΣΑΛ Περιεκτικότητα σε CO: όχι μεγαλύτερη από 0,3% κατ' όγκο Λάμδα: $1 \pm 10,03$ ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή κατασκευαστή. 	Άρθρο 151 92/55/ΕΟΚ (*)

¹⁵ Οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τα μέτρα κατά της ρύπανσης που προκαλείται από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων (ΕΕ αριθ. L 76 της 9.3.70, σ. 1 + διορθ. ΕΕ L 81, 11.4.1970, σελ. 15). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 100, 19.4.1992, σ. 42).

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5 ΚΑΙ 6	
<p>8.2.2 Οχήματα με κινητήρα ντήζελ (ανάφλεξη και συμπίεση)</p> <p>Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του αποσυμπλεγμένου κινητήρα από την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ¹⁶. Σε περίπτωση που το στοιχείο αυτό δεν είναι διαθέσιμο ή όταν οι αρμόδιες για τον έλεγχο υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν την εν λόγω τιμή σαν δεδομένο αναφοράς, ως οριακές τιμές για το μέγιστο συντελεστή απορρόφησης, λαμβάνονται:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Κινητήρες ντήζελ με φυσική απορρόφηση: 2,5 m⁻¹ - Κινητήρες ντήζελ με υπερπλήρωση: 3,0 m⁻¹ <p>ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για την έγκριση ΕΟΚ:</p> <p>Για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, δεν ισχύουν αυτές οι διατάξεις.</p>	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/55/ΕΟΚ (*)</p>
<p>8.2.3 Τεχνικός εξοπλισμός δοκιμής</p> <p>Οι εκπομπές των οχημάτων πρέπει να ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.</p>	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/55/ΕΟΚ (*)</p>
<p>8.2.4 Στην περίπτωση που, κατά την έγκριση ΕΟΚ, 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.</p>	<p>Άρθρο 1 §1</p> <p>92/55/ΕΟΚ (*)</p>

¹⁶ Οδηγία 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Αυγούστου 1972 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τα μέτρα κατά της ρύπανσης που προκαλείται από τις εκπομπές των πετρελαιοκινητήρων οχημάτων (ΕΕ L 190, 20.8.1972, σελ. 1). Τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 89/491/ΕΟΚ (ΕΕ L 238, 15.8.1989, σελ. 43).

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6	(**)
8.3 Καταστολή παρεμβολών στο ραδιόφωνο		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
9.1 Θύρες εξόδου (συμπεριλαμβανομένων των σφυριών για το σπάσιμο των παραθύρων), σήματα που δείχνουν τις θύρες εξόδου		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
9.2 Σύστημα θερμάνσεως		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
9.3 Σύστημα εξαερισμού		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
9.4 Διαστάσεις καθισμάτων		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
9.5 Εσωτερικός φωτισμός		Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
10. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	10. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
10.1 Πινακίδες κυκλοφορίας	10.1 Πινακίδες κυκλοφορίας	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)
10.2 Αριθμός πλαισίου	10.2 Αριθμός πλαισίου	Άρθρο 1 §3 88/449/ΕΟΚ (*)

(*) ⇒ στον ίδιο αριθμό σημείου του Παραρτήματος II της τροποποιημένης οδηγίας 77/143/ΕΟΚ

(**) τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται στην κατηγορία 4 (ταξί και ασθενοφόρα) περιλαμβάνονται στην αριστερή στήλη του Παραρτήματος II της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ Μέρος Α

Καταργούμενες οδηγίες

(αναφερόμενες στο άρθρο 10)

Η οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και οι διαδοχικές τροποποιήσεις της:

- *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*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ, Μέρος Β

Οδηγία

Προθεσμίες

	<u>μεταφοράς</u>	<u>εφαρμογής</u>
77/143/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 47, 18.2.1977, σ. 47)	31 Δεκεμβρίου 1977	31 Δεκεμβρίου 1977
88/449/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 222, 12.8.1988, σ. 10)	27/28 Ιουλίου 1990	27/28 Ιουλίου 1990
91/225/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 103, 23.4.1991, σ. 3)	1 Ιανουαρίου 1992	1 Ιανουαρίου 1992
91/328/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 178, 6.7.1991, σ. 29)	1 Ιουλίου 1993	1 Ιουλίου 1993
92/54/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 225, 10.8.1992, σ. 63)	21/22 Ιουνίου 1993	21/22 Ιουνίου 1993
92/55/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 225, 10.8.1992, σ. 68)	21/22 Ιουνίου 1993	21/22 Ιουνίου 1993
για τα οχήματα που αναφέρονται στο τμήμα 8.2.1(α) του Παραρτήματος ΙΙ: 1 Ιανουαρίου 1994 για τα οχήματα που αναφέρονται στο τμήμα 8.2.2 του Παραρτήματος ΙΙ: 1 Ιανουαρίου 1996 για τα οχήματα που αναφέρονται στο τμήμα 8.2.1(β) του Παραρτήματος ΙΙ: 1 Ιανουαρίου 1997		
94/23/ΕΚ (ΕΕ L 147, 14.6.1994, σ. 6)	1 Ιανουαρίου 1997	1 Ιανουαρίου 1997

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΡΙΘ. 1

Παρούσα οδηγία	77/143/ΕΟΚ	88/449/ΕΟΚ	91/225/ΕΟΚ	91/328/ΕΟΚ	92/54/ΕΟΚ	92/55/ΕΟΚ	94/23/ΕΚ
* Άρθρο 1 (1)	* Άρθρο 1						
* Άρθρο 1 (2)	* Άρθρο 2 (1)						
* Άρθρο 2	* Άρθρο 4						
* Άρθρο 3 (1) 1η παράγρ.	* Άρθρο 5 (1)						* Άρθρο 2
* Άρθρο 3 (1) 2η παράγρ.	* Άρθρο 5 (2)						
* Άρθρο 3 (2)	* Άρθρο 5 (3)						
* Άρθρο 3 (3)							
* Άρθρο 4 (1)	* Άρθρο 2 (2)						
* Άρθρο 4 (2)	* Άρθρο 2 (3)						* Άρθρο 4
* Άρθρο 4 (3)							
* Άρθρο 5 (εδάφιο 1-6)	* Άρθρο 3						* Άρθρο 3
* Άρθρο 5 (εδάφιο 7)							
* Άρθρο 6 (1)	* Άρθρο 7 (1)	* Άρθρο 1 (1)					
* Άρθρο 6 (2)				* Άρθρο 1 (1)			
* Άρθρο 7 (1-2)			* Άρθρο 1				
* Άρθρο 8 (1-4)			* Άρθρο 1				
* Άρθρο 9(1)				* Άρθρο 3			
* Άρθρο 9 (2)							
* Άρθρο 10							
* Άρθρο 11 (1)	* Άρθρο 6	* Άρθρο 2 (1)	* Άρθρο 2 (1)	* Άρθρο 2 (1)	* Άρθρο 2 (1)	* Άρθρο 2 (1-3)	* Άρθρο 5 (1)
* Άρθρο 11 (2)		* Άρθρο 2 (2)	* Άρθρο 2 (2)	* Άρθρο 2 (2)	* Άρθρο 2 (2)	* Άρθρο 2 (4)	* Άρθρο 5 (2)
* Άρθρο 12							
* Άρθρο 13	* Άρθρο 8	* Άρθρο 3	* Άρθρο 3	* Άρθρο 4	* Άρθρο 3	* Άρθρο 3	* Άρθρο 6

14

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΡΙΘ. 2

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

42

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΡΙΘ. 3

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 εισαγ. σημ. (1) εισαγ. σημ. (2) εισαγ. σημ. (3) εισαγ. σημ. (4)	Παράρτημα II εισαγ. σημ. (1)				Άρθρο 1 (1) Άρθρο 1 (1)		
σημείο 1 - σημείο 1.2.					Άρθρο 1 (1)		
σημείο 1.2.1.- σημείο 1.2.2.							Άρθρο 1
σημείο 1.3.- σημείο 1.3.1.					Άρθρο 1 (1)		
σημείο 1.3.2.							Άρθρο 1
σημείο 1.4.- σημείο 1.4.1.					Άρθρο 1 (1)		
σημείο 1.4.2.							Άρθρο 1
σημείο 1.5.- σημείο 1.6.					Άρθρο 1 (1)		
σημείο 2 - σημείο 7.8		Άρθρο 1 (3)					
σημείο 7.9 (εδάφιο 1.3) σημείο 7.10 (εδάφιο 1-3)	Άρθρο 1 (3)						
σημείο 8 - σημείο 8.1.		Άρθρο 1 (3)					
σημείο 8.2.- σημείο 8.2.4.						Άρθρο 1 (1)	
σημείο 8.3.- σημείο 10.2.		Άρθρο 1 (3)					

3

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

ISSN 0254-1483

COM(95) 415 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 06

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-457-GR-C

ISBN 92-77-93027-6

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο

44