

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 2000/30/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 6ης Ιουνίου 2000****σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ),

τη πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η αύξηση της οδικής κυκλοφορίας δημιουργεί σε όλα τα κράτη μέλη προβλήματα ασφαλείας και περιβάλλοντος, παρόμοιας φύσεως και σοβαρότητας.
- (2) Προς όφελος της οδικής ασφάλειας, της περιβαλλοντικής προστασίας και του ισότιμου ανταγωνισμού, τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται παρά μόνον εφόσον συντηρούνται έτσι ώστε να διατηρείται σε υψηλό βαθμό η πιστότητά τους προς τις τεχνικές ρυθμίσεις.
- (3) Σύμφωνα με την οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο

των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους⁽⁴⁾, τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως υπόκεινται ετησίως σε τεχνικό έλεγχο ο οποίος πραγματοποιείται από εξουσιοδοτημένο οργανισμό.

- (4) Το άρθρο 4 της οδηγίας 94/12/ΕΚ⁽⁵⁾ προβλέπει πολύπλευρη προσέγγιση των πτυχών που αφορούν τη σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας των μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση της ρύπανσης που προκαλούν οι οδικές μεταφορές. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Auto-oil I» έχει ενσωματώσει την προσέγγιση αυτή και παρέχει αντικειμενική αξιολόγηση του συνόλου των πλέον αποδοτικών μέτρων στους τομείς της τεχνολογίας των οχημάτων, της ποιότητας των καυσίμων, του ελέγχου και της συντήρησης καθώς και των μη τεχνικών μέτρων για τη μείωση των εκτομών που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.
- (5) Έχοντας υπόψη την προσέγγιση αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν την οδηγία 98/70/ΕΚ⁽⁶⁾ για τη βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων και, προκειμένου να θεσπιστούν αυστηρότερα πρότυπα εκπομπής, την οδηγία 98/69/ΕΚ⁽⁷⁾ για τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθώς και την οδηγία 1999/96/ΕΚ⁽⁸⁾ για τα φορτηγά.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/52/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 142 της 5.6.1999, σ. 26).

⁽⁵⁾ Οδηγία 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1994, περί των μέτρων που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα και περί τροποποίησης της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ (ΕΕ L 100 της 19.4.1994, σ. 42).

⁽⁶⁾ Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58).

⁽⁷⁾ Οδηγία 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και με την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1).

⁽⁸⁾ Οδηγία 1999/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 16.2.2000, σ. 1).

⁽¹⁾ ΕΕ C 190 της 18.6.1998, σ. 10 και ΕΕ C 116 της 26.4.2000, σ. 7.

⁽²⁾ ΕΕ C 407 της 28.12.1998, σ. 112.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 9ης Φεβρουαρίου 1999 (ΕΕ C 150 της 28.5.1999, σ. 27), η οποία επιβεβαιώθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 1999· κοινή θέση του Συμβουλίου της 2ας Δεκεμβρίου 1999 (ΕΕ C 29 της 1.2.2000, σ. 1) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαρτίου 2000 δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

- (6) Η παρούσα οδηγία εγγράφεται στην ίδια προσέγγιση. Ωστόσο, φαίνεται ότι θα ήταν πλέον αποτελεσματικό, από την άποψη της προστασίας του περιβάλλοντος, να μην ενισχυθούν στο στάδιο αυτό τα πρότυπα τα σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο που προβλέπει η οδηγία 96/96/EK αλλά να καθιερωθούν οδικοί έλεγχοι για να εξασφαλισθεί καθόλο το έτος η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας.
- (7) Πράγματι, ο ετήσιος τεχνικός έλεγχος δεν θεωρείται επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως διατηρούνται πιστά προς τις τεχνικές ρυθμίσεις καθόλη τη διάρκεια τους έτους.
- (8) Η αποτελεσματική εφαρμογή συμπληρωματικών και στοχοθετημένων οδικών τεχνικών ελέγχων είναι σημαντικό και αποδοτικό μέτρο, προκειμένου να ελέγχεται το επίπεδο συντήρησης των εν κυκλοφορία οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως.
- (9) Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται χωρίς διακρίσεις λόγω της εθνικότητας του οδηγού ή της χώρας όπου έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα επαγγελματικής χρήσεως.
- (10) Η μέθοδος επιλογής των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που υποβάλλονται στους ελέγχους θα πρέπει να στηρίζεται σε στοχοθετημένη προσέγγιση, αποδίδοντας ιδιαίτερη σημασία στον εντοπισμό των οχημάτων που δίνουν περισσότερο την εντύπωση κακής συντήρησής τους, και, ως εκ τούτου, ενισχύοντας την αποδοτικότητα των ελέγχων που διενεργούν οι αρχές περιορίζοντας ταυτόχρονα στο ελάχιστο το κόστος και τις καθυστερήσεις που προκύπτουν για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις.
- (11) Σε περίπτωση σοβαρών ελαττωμάτων του ελεγχόμενου οχήματος, θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα, για τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα, να μπορούν να κληθούν να λάβουν τα ενδεδειγμένα μέτρα και να ενημερώνουν το κράτος μέλος που υπέβαλε το αίτημα, σχετικά με τα τυχόν μέτρα παρακολούθησης που ελήφθησαν.
- (12) Τα αναγκαία μέτρα εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (13) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας και την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτές διατυπώνονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η καθιέρωση συστήματος οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται συνεπώς λόγω των διαστάσεων της

δράσης να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

1. Προκειμένου να βελτιωθούν η οδική ασφάλεια και το περιβάλλον, η παρούσα οδηγία αποσκοπεί να εξασφαλίσει την αυστηρότερη τήρηση από τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στο έδαφος της Κοινότητας, ορισμένων τεχνικών προϋποθέσεων που προβλέπονται στην οδηγία 96/96/EK.

2. Στην παρούσα οδηγία καθορίζονται ορισμένες προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή οδικών τεχνικών ελέγχων των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στο έδαφος της Κοινότητας.

3. Υπό την επιφύλαξη των κοινοτικών ρυθμίσεων, οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν επ' ουδενί το δικαίωμα των κρατών μελών να ελέγχουν άλλες πτυχές των οδικών μεταφορών, ιδίως τις σχετικές με τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως. Εξάλλου, τίποτα δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος, στα πλαίσια των ελέγχων που δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να ελέγχει τα σημεία που απαριθμούνται στο παράρτημα I σε χώρους άλλους από δημόσιο δρόμο.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «όχημα επαγγελματικής χρήσεως»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα που ανήκει στις κατηγορίες 1, 2 και 3, οι οποίες ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/96/EK, καθώς και τα ρυμουλκούμενά του·
- β) «οδικός τεχνικός έλεγχος»: ο μη ανακοινωθείς από τις αρχές και, ως εκ τούτου, απροσδόκητος τεχνικής φύσεως έλεγχος ενός οχήματος επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορεί στο έδαφος κράτους μέλους, ο οποίος διενεργείται σε δημόσιο δρόμο, από τις αρχές ή υπό την επίβλεψή τους·
- γ) «τεχνικός έλεγχος»: ο έλεγχος της πιστότητας του οχήματος προς τις τεχνικές ρυθμίσεις, όπως προβλέπεται στο παράρτημα II της οδηγίας 96/96/EK.

Άρθρο 3

1. Κάθε κράτος μέλος διεξάγει επαρκείς οδικούς τεχνικούς ελέγχους για να επιτύχει τους στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 1 όσον αφορά τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως που

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

εμπίπτουν στην παρούσα οδηγία, λαμβάνοντας υπόψη το εθνικό καθεστώς που εφαρμόζεται στα οχήματα αυτά στα πλαίσια της οδηγίας 96/96/ΕΚ.

2. Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι διεξάγονται χωρίς διακρίσεις λόγω της εθνικότητας του οδηγού ή της χώρας όπου έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα επαγγελματικής χρήσεως, και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να περιοριστούν στο ελάχιστο το κόστος και οι καθυστερήσεις που προκύπτουν για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις.

Άρθρο 4

1. Ο οδικός τεχνικός έλεγχος περιλαμβάνει ένα, δύο ή το σύνολο των κάτωθι στοιχείων:

α) οπτική επιθεώρηση της κατάστασης συντήρησης του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως σε στάθμευση·

β) έλεγχο της έκθεσης οδικού τεχνικού ελέγχου, της προβλεπόμενης στο άρθρο 5, η οποία έχει εκπονηθεί πρόσφατα ή έλεγχο των εγγράφων με τα οποία πιστοποιείται η συμμόρφωση προς τις τεχνικές ρυθμίσεις που ισχύουν για το όχημα και, ειδικότερα, για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος, έλεγχο του εγγράφου που πιστοποιεί ότι το όχημα επαγγελματικής χρήσεως έχει υποβληθεί στον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με την οδηγία 96/96/ΕΚ·

γ) επιθεώρηση προκειμένου να διαπιστωθούν τυχόν ελαττώματα συντήρησης. Η επιθεώρηση αυτή αφορά ένα, πλείονα ή όλα τα σημεία ελέγχου που απαριθμούνται στον κατάλογο του παραρτήματος I σημείο 10.

2. Η επιθεώρηση των συστημάτων πέδησης και των εκπομπών εξάτμισης, διεξάγεται σύμφωνα με τον τρόπο που ορίζεται στο παράρτημα II.

3. Ο επιθεωρητής, προτού προβεί σε επιθεώρηση των σημείων που απαριθμούνται στον κατάλογο του παραρτήματος I σημείο 10, λαμβάνει υπόψη το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή/και έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου η οποία έχει εκπονηθεί πρόσφατα, και τα οποία προσκομίζει, ενδεχομένως, ο οδηγός.

Ο επιθεωρητής μπορεί επίσης να λάβει υπόψη κάθε άλλο πιστοποιητικό ασφαλείας το οποίο εκδίδει εξουσιοδοτημένος οργανισμός, και το οποίο προσκομίζει, ανάλογα με την περίπτωση, ο οδηγός.

Όταν τα ως άνω πιστοποιητικά ή/και η έκθεση παρέχουν την απόδειξη ότι έχει ήδη πραγματοποιηθεί επιθεώρηση κατά τους τρεις τελευταίους μήνες σε ένα από τα σημεία που απαριθμούνται στον κατάλογο που αναφέρεται στο παράρτημα I σημείο 10, το σημείο αυτό δεν θα ελεγχθεί εκ νέου, εκτός εάν αυτό δικαιολογείται ιδίως εξ αιτίας ελαττώματος ή/και προφανούς μη συμμόρφωσης.

Άρθρο 5

1. Η έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου όσον αφορά την επιθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) καταρτίζεται από την αρχή ή τον επιθεωρητή που διεξήγαγε τον έλεγχο. Το υπόδειγμα της έκθεσης αυτής παρατίθεται στο παράρτημα I και περιλαμβάνει, στο σημείο 10, κατάλογο των σημείων για τα οποία διενεργείται έλεγχος. Η αρχή ή ο επιθεωρητής συμπληρώνει τα αντίστοιχα τετραγωνίδια. Η έκθεση πρέπει να παραδίδεται στον οδηγό του οχήματος επαγγελματικής χρήσης.

2. Εάν η αρχή ή ο επιθεωρητής θεωρήσει ότι το μέγεθος των ελαττωμάτων στη συντήρηση του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά την πέδηση, ο οποίος δικαιολογεί πιο εμπεριστατωμένη εξέταση, το όχημα επαγγελματικής χρήσεως ενδέχεται να υποβληθεί σε διεξοδικότερο έλεγχο σε κοντινό κέντρο ελέγχου, οριζόμενο από το κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 96/96/ΕΚ.

Εάν είναι προφανές ότι το όχημα επαγγελματικής χρήσεως παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για τους επιβαίνοντες ή για άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, είτε κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο περί του οποίου το άρθρο 4 παράγραφος 1, είτε κατά τον διεξοδικότερο έλεγχο περί του οποίου το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, η χρήση του εν λόγω οχήματος μπορεί να ανασταλεί έως ότου επιδιορθωθούν τα εντοπισθέντα επικίνδυνα ελαττώματα.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, κάθε δύο χρόνια, πριν από την 31η Μαρτίου, τα συλλεγμένα δεδομένα των δύο τελευταίων ετών όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που έχουν υποστεί έλεγχο, ταξινομημένων ανά κατηγορία σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 6 και κατά χώρα κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων και των ελεγχθέντων σημείων και των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων, σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 10.

Η πρώτη διαβίβαση στοιχείων καλύπτει διάστημα δύο ετών, αρχής γενομένης την 1η Ιανουαρίου 2003.

Η Επιτροπή γνωστοποιεί τις πληροφορίες αυτές στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη χορηγούν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, γνωστοποιούν το ένα στο άλλο, την ονομασία της/των αρμόδιας(-ων) υπηρεσίας(-ων) για την πραγματοποίηση των ελέγχων καθώς και των προσώπων που χρησιμοποιούνται ως σημεία επαφής.

2. Τα σοβαρά ελαττώματα οχήματος επαγγελματικής χρήσεως το οποίο ανήκει σε μη μόνιμο κάτοικο, ιδίως εκείνα που προκάλεσαν την αναστολή της χρήσης του οχήματος, πρέπει να αναφέρονται στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, όπου έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα, με

βάση το υπόδειγμα της έκθεσης ελέγχου του παραρτήματος I, υπό την επιφύλαξη δίωξης, σύμφωνα με τη νομοθεσία που εφαρμόζεται στο κράτος μέλος όπου διαπιστώθηκε το ελάττωμα.

Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 5, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου διαπιστώθηκε σοβαρό ελάττωμα σχετικά με όχημα επαγγελματικής χρήσεως το οποίο ανήκει σε μη μόνιμο κάτοικο, μπορούν να ζητήσουν από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία, να ληφθούν τα ενδεδειγμένα μέτρα έναντι του παραβάτη, π.χ. με την υποβολή του οχήματος σε νέο τεχνικό έλεγχο.

Οι αρχές στις οποίες υπεβλήθη η αίτηση αυτή γνωστοποιούν στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο διαπιστώθηκαν τα ελαττώματα του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως, τα μέτρα που ελήφθησαν, κατά περίπτωση, έναντι του παραβάτη ή της επιχείρησής.

Άρθρο 8

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή του παραρτήματος I ή την προσαρμογή των τεχνικών προτύπων που ορίζονται στο παράρτημα II στην τεχνική πρόοδο, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2.

Οι τροποποιήσεις αυτές δεν πρέπει ωστόσο να επιφέρουν τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής την παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την «επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο», η οποία έχει συσταθεί με το άρθρο 8 της οδηγίας 96/96/EK, εφεξής αποκαλούμενη «επιτροπή».

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK, καθορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 10

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν καθεστώς κυρώσεων το οποίο ισχύει όταν ο οδηγός ή ο επιχειρηματίας δεν τηρεί τις τεχνικές απαιτήσεις ελέγχου βάσει της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι εν λόγω κυρώσεις όντως επιβάλλονται. Οι ούτως προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 11

Η Επιτροπή υποβάλει στο Συμβούλιο, το αργότερο ένα έτος μετά την παραλαβή των δεδομένων του άρθρου 6 από τα κράτη μέλη, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από περίληψη των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων.

Η πρώτη έκθεση καλύπτει διάστημα δύο ετών, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2003.

Άρθρο 12

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις 10 Αυγούστου 2002. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 6 Ιουνίου 2000.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

E. FERRO RODRIGUES

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΚΘΕΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ

(Οδηγία 2000/30/ΕΚ)

1. Τόπος ελέγχου
2. Ημερομηνία
3. Ώρα
4. Διακριτικό σήμα της χώρας και αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος
5. Διακριτικό σήμα της χώρας και αριθμός κυκλοφορίας του ρυμουλκούμενου/ημιρυμουλκούμενου
6. Κατηγορία οχήματος
 - α) ☐ Ελαφρό φορτηγό (3,5-12 τόνων)⁽¹⁾
 - β) ☐ Ρυμουλκούμενο⁽²⁾
 - γ) ☐ Οδικός συρμός⁽³⁾
 - δ) ☐ Αστικό ή τουριστικό λεωφορείο (πούλμαν)⁽⁴⁾
 - ε) ☐ Φορτηγό (άνω των 12 τόνων)⁽⁵⁾
 - στ) ☐ Ημιρυμουλκούμενο⁽⁶⁾
 - ζ) ☐ Αρθρωτό όχημα⁽⁷⁾
7. Επιχείρηση που εκτελεί τη μεταφορά/διεύθυνση
8. Εθνικότητα
9. Οδηγός

⁽¹⁾ Όχημα με κινητήρα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και ανώτατο βάρος το οποίο υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά όχι τους δώδεκα τόνους (κατηγορία N2).

⁽²⁾ Κάθε όχημα που προορίζεται να ζευχθεί σε όχημα με κινητήρα, πλην των ημιρυμουλκούμενων, το οποίο λόγω της κατασκευής και της διαρρύθμισης του, χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων: ρυμουλκούμενο με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, το οποίο όμως δεν υπερβαίνει τους δέκα τόνους (κατηγορία O3): ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα άνω των δέκα τόνων (κατηγορία O4).

⁽³⁾ Όχημα με κινητήρα χρησιμοποιούμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με μέγιστο βάρος άνω των 3,5 τόνων (κατηγορίες N2, N3) που σύρει ρυμουλκούμενο (κατηγορίες O3 και O4).

⁽⁴⁾ Όχημα με κινητήρα, χρησιμοποιούμενο για τη μεταφορά επιβατών, με τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, το οποίο διαθέτει, πέραν του καθίσματος του οδηγού, περισσότερες από οκτώ θέσεις καθημένων (κατηγορίες M2, M3).

⁽⁵⁾ Όχημα με κινητήρα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το οποίο έχει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, με μέγιστη μάζα άνω των δώδεκα τόνων (κατηγορία N3).

⁽⁶⁾ Κάθε όχημα που προορίζεται να ζευχθεί σε όχημα με κινητήρα ούτως ώστε μέρος του εν λόγω ημιρυμουλκούμενου να επικάθεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του ή του βάρους του φορτίου του να φέρεται από το εν λόγω όχημα και το οποίο, λόγω του σχεδιασμού και της διαρρύθμισης του, χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων (κατηγορίες O3 και O4).

⁽⁷⁾ Ρυμουλκό όχημα που σύρει ημιρυμουλκούμενο.

10. Ελεγχθέντα σημεία:

	ελεγχθέντα	μη ελεγχθέντα	δεν πληρούν τις προϋποθέσεις
α) σύστημα πέδησης και κατασκευαστικά στοιχεία του ⁽¹⁾	☐	☐	☐
β) σύστημα εξάτμισης ⁽¹⁾	☐	☐	☐
γ) θολερότητα καπνού (ντίζελ) ⁽¹⁾	☐	☐	☐
δ) εκπομπές αερίων [βενζίνη, φυσικό αέριο ή υγραέριο (GPL)] ⁽¹⁾	☐	☐	☐
ε) ράβδοι διεύθυνσης	☐	☐	☐
στ) φώτα, διατάξεις φωτισμού και σηματοδότησης	☐	☐	☐
ζ) τροχοί/ελαστικά	☐	☐	☐
η) αναρτήσεις (ορατά ελαττώματα)	☐	☐	☐
θ) πλαίσιο (σασί) (ορατά ελαττώματα)	☐	☐	☐
ι) ταχυγράφος (εγκατάσταση)	☐	☐	☐
ια) μηχανισμός περιορισμού ταχύτητας (εγκατάσταση)	☐	☐	☐
ιβ) διαρροή καυσίμου ή/και ελαίου	☐	☐	☐

11. Αποτελέσματα του ελέγχου:

Αναστολή της χρήσης του οχήματος που
παρουσιάζει σοβαρά ελαττώματα

☐

12. Διάφορα/παρατηρήσεις

13. Αρχή/υπάλληλος ή επιθεωρητής που διενήργησε τον έλεγχο

Υπογραφή της αρχής, του υπαλλήλου ή του επιθεωρητή που διενήργησε τον έλεγχο.

⁽¹⁾ Τα σημεία αυτά υποβάλλονται σε δοκιμές και/ή ειδικούς ελέγχους σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/30/ΕΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ Ή/ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΕΔΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ

1. Ειδικές προϋποθέσεις σχετικά με τα συστήματα πέδησης

Κάθε μέρος του συστήματος πέδησης και τα μέσα λειτουργίας του, πρέπει να διατηρούνται σε άριστη κατάσταση λειτουργίας και να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένα.

Το σύστημα πέδησης του οχήματος πρέπει να επιτελεί τις ακόλουθες λειτουργίες πέδησης:

- α) για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, το κύριο σύστημα πέδησης πρέπει να είναι σε θέση να επιβραδύνει το όχημα και να το ακινητοποιεί με ασφάλεια, ταχύτητα και αποδοτικότητα, ανεξαρτήτως των συνθηκών φόρτωσής του και ανεξαρτήτως της ανωφέρειας ή κατωφέρειας του δρόμου στον οποίο κινείται·
- β) για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, η πέδη στάθμευσης πρέπει να είναι σε θέση να διατηρεί το όχημα ακινητοποιημένο, ανεξαρτήτως των συνθηκών φόρτωσής του και ανεξαρτήτως της ανωφέρειας ή κατωφέρειας του δρόμου.

2. Ειδικές προϋποθέσεις σχετικά με τις εκπομπές εξάτμισης

2.1. Μηχανοκίνητα οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζίνη)

- α) Όταν οι εκπομπές εξάτμισης δεν ρυθμίζονται από προηγούμενο σύστημα ελέγχου των εμπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος, ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, εάν η εξέταση αυτή είναι δυνατή, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.
3. Μετά από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται στην κατάσταση βραδυπορίας (ρελαντί) και με αποσυμπλεγμένο το κινητήρα, η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει τις ακόλουθες τιμές:

- 4,5 % vol όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μεταξύ της ημερομηνίας από την οποία τα κράτη μέλη απαιτούν για τα οχήματα αυτά να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ⁽¹⁾, και της 1ης Οκτωβρίου 1986,
- 3,5 % vol, όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986·

- β) όταν οι εκπομπές εξάτμισης ρυθμίζονται από προηγούμενο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος, ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχουν διαρροές και εάν όλα τα μέρη είναι πλήρη.
2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, προκειμένου να ελεγχθεί εάν υπάρχει εκεί 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 το σημείο 4.

⁽¹⁾ 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 L 76 της 6.4.1970, σ. 1)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/102/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 334 της 28.12.1999, σ. 43).

4. Εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξάτμισης — οριακές τιμές:

- Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορίας:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει 0,5 % κατ' όγκον,

- Μέτρηση κατά τη λειτουργία του αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη (ρελαντί) βραδυπορία. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 min⁻¹:

Περιεκτικότητα σε CO: όχι μεγαλύτερη από 0,3 % κατ' όγκον.

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

2.2. Οχήματα με ανάφλεξη υπό συμπίεση (ντίζελ)

Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του αποσυμπλεγμένου κινητήρα, από την ταχύτητα βραδυπορίας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ⁽¹⁾ τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

- κινητήρες ντίζελ με φυσική απορρόφηση: 2,5 min⁻¹,

- κινητήρες ντίζελ με υπερπλήρωση: 3,0 min⁻¹

ή τιμές ισοδύναμες εάν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές.

Για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, δεν ισχύουν αυτές οι διατάξεις.

2.3. Συσκευές ελέγχου

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

⁽¹⁾ 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 της 20.8.1972, σ. 1)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/20/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 125 της 16.5.1997, σ. 2).