

ΟΔΗΓΙΑ 2009/40/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 6ης Μαΐου 2009

σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η 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 ρυμουλκούμενων τους ⁽³⁾, έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως και ουσιωδώς ⁽⁴⁾. Δεδομένων των νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωσή της.
- (2) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η ενδοκοινωνική κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων θα πρέπει να εκτελείται υπό τις πλέον ευνοϊκές συνθήκες, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων στα διάφορα κράτη μέλη.
- (3) Η ανάπτυξη της οδικής κυκλοφορίας και η αύξηση των συνεπαγομένων κινδύνων και οχλήσεων δημιουργούν σε όλα τα κράτη μέλη προβλήματα ασφαλείας παρεμφερούς φύσεως και οξύτητας.
- (4) Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργούνται καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος θα πρέπει να είναι σχετικά απλοί, γρήγοροι και φτηνοί.
- (5) Τα κοινοτικά ελάχιστα πρότυπα και μέθοδοι για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει συνεπώς να καθορισθούν από ειδικές οδηγίες.

(6) Είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν ταχύως τα πρότυπα και οι μέθοδοι που καθορίζουν οι ειδικές οδηγίες στην τεχνική πρόοδο και, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των απαιτούμενων για το σκοπό αυτό μέτρων, να θεσπιστεί διαδικασία για στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στα πλαίσια επιτροπής για την προσαρμογή της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους στην τεχνική πρόοδο.

(7) Όσον αφορά τα συστήματα πέδησης είναι δύσκολο να καθοριστούν πρότυπα για στοιχεία όπως οι ρυθμίσεις πίεσης του αέρα και ο χρόνος ανόδου της πίεσης, λόγω της ποικιλομορφίας του εξοπλισμού και των μεθόδων δοκιμής που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα.

(8) Όλοι όσοι συμμετέχουν στον τεχνικό έλεγχο οχημάτων αναγνωρίζουν ότι η μέθοδος ελέγχου, και ιδίως οι συνθήκες φόρτωσης του οχήματος κατά τον έλεγχο, επηρεάζει το βαθμό εμπιστοσύνης των ελεγκτών στην αξιοπιστία του συστήματος πέδησης.

(9) Ο καθορισμός τιμών αναφοράς της δύναμης πέδηση αναμένεται να βοηθήσει να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη αυτή. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καθιστά δυνατές τις δοκιμές υπό το καθεστώς αυτό ως λύση εναλλακτική εν σχέσει προς τις δοκιμές των ελάχιστων τιμών επιδόσεων για κάθε κατηγορία οχημάτων.

(10) Ως προς τα συστήματα πέδησης, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει κυρίως οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου βάσει των διατάξεων της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους ⁽⁵⁾ μολονότι ορισμένοι τύποι οχημάτων έχουν εγκριθεί με βάση εθνικά πρότυπα που ενδεχομένως διαφέρουν από την παρούσα οδηγία.

(11) Τα κράτη μέλη μπορούν να επεκτείνουν τους ελέγχους του συστήματος πέδησης για να συμπεριληφθούν και κατηγορίες οχημάτων ή σημείων που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

(12) Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν αυστηρότερους ή συχνότερους ελέγχους για τα συστήματα πέδησης.

⁽¹⁾ ΕΕ C 224 της 30.8.2008, σ. 66.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2009.

⁽³⁾ ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1.

⁽⁴⁾ Βλέπε παράρτημα III μέρος Α.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 202 της 6.9.1971, σ. 37.

- (13) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διατηρηθούν, με τον τακτικό έλεγχο, οι εκπομπές σε χαμηλό επίπεδο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, και να διασφαλισθεί ότι τα πολύ ρυπαντικά οχήματα θα αποσύρονται από την κυκλοφορία εφόσον δεν είναι καλά συντηρημένα.
- (14) Η κακή ρύθμιση και η ανεπαρκής συντήρηση του κινητήρα επηρεάζουν αρνητικά όχι μόνον τον κινητήρα αλλά και το περιβάλλον, διότι αυξάνουν τη ρύπανση και την κατανάλωση καυσίμου. Είναι σημαντικό να αναπτυχθούν μεταφορές αβλαβείς για το περιβάλλον.
- (15) Όσον αφορά τους κινητήρες με ανάφλεξη με συμπίεση (ντιζελοκινητήρες), η μέτρηση της αδιαφάνειας του καπνού θεωρείται ως επαρκής ένδειξη της κατάστασης συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές.
- (16) Όσον αφορά τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρες), η μέτρηση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα στην έξοδο της εξάτμισης, με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας (ρελαντί), θεωρείται ως επαρκής ένδειξη για την κατάσταση συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές.
- (17) Το ποσοστό των οχημάτων που απορρίπτονται κατά τον έλεγχο των εκπομπών κινδυνεύει να είναι υψηλό για τα οχήματα που δεν συντηρούνται τακτικά.
- (18) Για τα βενζινοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα, των οποίων τα πρότυπα έγκρισης ορίζουν ότι πρέπει να είναι εφοδιασμένα με προηγμένα συστήματα ρύθμισης των εκπομπών, όπως οι τριόδοι καταλύτες με αισθητήρα λάμδα, τα πρότυπα περιοδικού ελέγχου των εκπομπών θα πρέπει να είναι αυστηρότερα από τα αντίστοιχα πρότυπα για τα συμβατικά οχήματα.
- (19) Η οδηγία 98/69/EK 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 ⁽¹⁾ απαιτεί την εισαγωγή, από το 2000, ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης (OBD) σε βενζινοκίνητα οχήματα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, με σκοπό την παρακολούθηση της λειτουργίας του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος εν λειτουργία. Ομοίως, από το 2003 απαιτούνται συστήματα OBD και για νέα ντιζελοκίνητα οχήματα.
- (20) Τα κράτη μέλη μπορούν να εξααιρούν, ανάλογα με την περίπτωση, από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ορισμένες κατηγορίες οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να καθορίζουν τα δικά τους πρότυπα ελέγχου για τα οχήματα αυτά. Η ευχέρεια αυτή δεν πρέπει να συνεπάγεται την εφαρμογή προτύπων αυστηρότερων από εκείνα που είχαν προβλεφθεί αρχικά κατά το σχεδιασμό του συγκεκριμένου οχήματος.
- (21) Υπάρχουν, απλά, κοινά διαγνωστικά συστήματα, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από οργανισμούς δοκιμών για να ελέγξουν την πλειονότητα των συστημάτων περιορισμού της ταχύτητας με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα οχήματα. Για τα οχήματα στα οποία δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση αυτά τα άμεσα διαθέσιμα διαγνωστικά εργαλεία, οι αρχές θα χρειαστεί είτε να χρησιμοποιήσουν εξοπλισμό διαθέσιμο από τον αρχικό κατασκευαστή του οχήματος, είτε να προβλέψουν την αποδοχή της πιστοποίησης ενδειγμένης δοκιμής από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εντολοδόχο του.
- (22) Η περιοδική επαλήθευση της ορθής λειτουργίας του συστήματος περιορισμού της ταχύτητας θα πρέπει να διευκολυνθεί προκειμένου περί των οχημάτων που είναι εφοδιασμένα με τη νέα συσκευή ελέγχου (ψηφιακό ταχογράφο), σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 1998, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ όσον αφορά την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ⁽²⁾. Τα νέα οχήματα είναι εφοδιασμένα με την εν λόγω συσκευή από το 2003.
- (23) Οι τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τα ταξί και τα αθινοφόρα είναι παρεμφερείς εκείνων των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων. Ως εκ τούτου, τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται μπορούν να είναι παρεμφερή, μολονότι η συχνότητα των ελέγχων είναι διαφορετική.
- (24) Τα κράτη μέλη οφείλουν, το καθένα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, να μεριμνούν για την ποιότητα και τις λεπτομέρειες του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- (25) Η Επιτροπή θα πρέπει να επαληθεύει την πρακτική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (26) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, ήτοι η επίτευξη της εναρμόνισης των κανόνων των τεχνικών ελέγχων, η αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων και η εξασφάλιση του ότι τα οχήματα θα ελέγχονται και θα συντηρούνται σωστά, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται συνεπώς, λόγω της κλίμακας της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (27) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή 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 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ EE L 350 της 28.12.1998, σ. 1.

⁽²⁾ EE L 274 της 9.10.1998, σ. 1.

⁽³⁾ EE L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(28) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καθορίζει ορισμένα ελάχιστα πρότυπα και μεθόδους για τις δοκιμές και να τα προσαρμόζει στην τεχνική πρόοδο. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας αυτής συμπληρώνοντάς τη με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(29) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα III μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

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

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

Άρθρο 2

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

Άρθρο 3

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

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

2. Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του, έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλά-

χιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, σαν να είχε το ίδιο εκδώσει το εν λόγω αποδεικτικό.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Άρθρο 4

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

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

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

Άρθρο 5

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

- α) να επισπεύδουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να απαιτήσουν τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος πριν από την ταξινόμηση του·
- β) να συντομεύουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων·
- γ) να καθιστούν υποχρεωτικό τον τεχνικό έλεγχο του προαιρετικού εξοπλισμού·
- δ) να αυξάνουν τον αριθμό των σημείων που πρέπει να ελέγχονται·
- ε) να επεκτείνουν την απαίτηση του περιοδικού τεχνικού ελέγχου σε άλλες κατηγορίες οχημάτων·
- στ) να προδιαγράφουν ειδικούς πρόσθετους ελέγχους·

ζ) να απαιτούν, για τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στο έδαφός τους, αυστηρότερες ελάχιστες τιμές απόδοσης για τα συστήματα πέδησης από εκείνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II και να συμπεριλαμβάνουν έλεγχο των οχημάτων με υψηλότερα φορτία, υπό την προϋπόθεση ότι τα πρότυπα αυτά δεν υπερβαίνουν εκείνα της αρχικής έγκρισης τύπου του οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 6

1. Η Επιτροπή εκδίδει τις ειδικές οδηγίες που απαιτούνται για τον καθορισμό των ελάχιστων προτύπων και μεθόδων που αφορούν τον έλεγχο των σημείων που αναφέρονται στο παράρτημα II και θεσπίζει τις τροποποιήσεις που είναι απαραίτητες για την προσαρμογή αυτών των προτύπων και μεθόδων στην τεχνική πρόοδο.

2. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων της εν λόγω οδηγίας συμπληρώνοντας την, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 7 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Άρθρο 8

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

Άρθρο 9

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

Άρθρο 10

Η οδηγία 96/96/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα III Μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα III Μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος IV.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 6 Μαΐου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. KOHOUT

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

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

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

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

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

1. Συστήματα πέδησης

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

Σημεία προς έλεγχο	Αιτίες αστοχίας
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία	
1.1.1. Άξονες κέντρου της πέδης, μοχλός πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Δυσχέρειες στην ενεργοποίηση — Εκτροπή της φωλαάς — Υπερβολική φθορά/τζόγος
1.1.2. Κατάσταση και διαδρομή του ποδοπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή — Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα — Δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το ανπολιοθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου
1.1.3. Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολικός χρόνος για την ανάπτυξη της (υπο)πίεσης/κενού που απαιτείται για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος πέδησης — Η (υπο)πίεση/κενό δεν επαρκεί για τη χρησιμοποίηση της πέδης τουλάχιστον δύο φορές μετά τη λειτουργία του συστήματος προειδοποίησης (ή η ένδειξη του μανομέτρου βρίσκεται στη ζώνη «κίνδυνος») — Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης πίεσης, μανόμετρο της προειδοποιητικής σήμανσης	<ul style="list-style-type: none"> — Κακή λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου
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 (ντιζας) ή της βαλβίδας — Έλλειψη στεγανότητας του συστήματος, κακή στερέωση των συνδέσεων — Κακή λειτουργία
1.1.6. Πέδη στάθμευσης, μοχλός χειρισμού, σύστημα κλειδώματος	<ul style="list-style-type: none"> — Η λαβή δεν συγκρατεί επαρκώς την πέδη στάθμευσης — Υπερβολική φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της κασάνιας του μοχλού — Υπερβολική διαδρομή του χειρομοχλού (λόγω κακής ρύθμισης)
1.1.7. Βαλβίδες συστήματος πέδησης (δικλείδες πέδησης, ταχεία ανακουφιστική βαλβίδα, ρυθμιστές πίεσης κ.λπ.)	<ul style="list-style-type: none"> — Ζημιές, ανεπαρκής στεγανότητα (διαρροές αέρα) — Υπερβολικές απώλειες λαδιού στον αεροσυμπιεστή — Ελαττωματική στερέωση ή ελαττωματικό στήριγμα — Απώλειες υγρού πέδησης
1.1.8. Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβη δικλείδων απομόνωσης ή ελαττωματική βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος — Ελαττωματική στερέωση ή συναρμογή — Ανεπαρκής στεγανότητα

Σημεία προς έλεγχο	Αιτίες αστοχίας
1.1.9. Σύστημα αποταμίευσης ενέργειας ή δοχείο πίεσης	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβη, διάβρωση, διαρροές — Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης — Ανασφαλής/κακή στερέωση
1.1.10. Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα)	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβη ή κακή λειτουργία του σερβομηχανισμού — Βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου — Ανεπαρκής στερέωση του κεντρικού κυλίνδρου — Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης — Δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου — Η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή έχει υποστεί βλάβη — Δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα προειδοποίησης για την πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης
1.1.11. Ακαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Κίνδυνος βλάβης ή θραύσης — Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (ρακόρ) — Βλάβες ή υπερβολική διάβρωση — Εσφαλμένη τοποθέτηση
1.1.12. Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Κίνδυνος βλάβης ή θραύσης — Φθορά, σημεία τριβής, ανεπαρκές μήκος σωλήνων πέδησης, συστροφή — Διαρροές από τους εύκαμπτους σωλήνες ή από τις συνδέσεις — Υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση — Εμφάνιση πόρων
1.1.13. Επιφάνειες τριβής συστήματος πέδησης (επενδύσεις σιαγόνων-τακάκια)	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολική φθορά — Λάδια, γράσο που προσβάλλουν τις επιφάνειες τριβής
1.1.14. Τύμπανα, δίσκοι	<ul style="list-style-type: none"> — Υπερβολική φθορά, χαραγές, ρωγμές ή θραύσεις ή άλλα ελαττώματα που μειώνουν την ασφάλεια — Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι από λάδια, γράσο κ.λπ. — Κακή στερέωση της πλάκας στήριξης
1.1.15. Καλώδια, στελέχη και ράβδοι (ντίζες) συστήματος πέδησης	<ul style="list-style-type: none"> — Φθαρμένα καλώδια, λυγισμός — Υπερβολική φθορά ή διάβρωση — Ασφάλειες που λείπουν στις συνδέσεις των καλωδίων ή των ράβδων — Ανεπαρκής στερέωση των καλωδίων — Περιορισμοί στην ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης — Μη κανονική κίνηση ράβδων/αρθρώσεων οφειλόμενη σε κακή ρύθμιση ή υπερβολική φθορά
1.1.16. Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι)	<ul style="list-style-type: none"> — Βλάβες ή ρωγμές — Διαρροές — Ελαττωματική συναρμολόγηση — Υπερβολική διάβρωση — Υπερβολική διαδρομή του κυλίνδρου — Λείπει ή παρουσιάζει υπερβολική φθορά το προστατευτικό κάλυμμα για τη σκόνη
1.1.17. Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	<ul style="list-style-type: none"> — Κακή σύνδεση — Εσφαλμένη ρύθμιση — Δεν λειτουργεί (κολλημένη) — Λείπει
1.1.18. Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί	<ul style="list-style-type: none"> — Δεν λειτουργούν, κολλημένοι, με ασυνήθη ελευθερία κίνησης που δείχνει υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση — Ελαττωματική λειτουργία

Σημεία προς έλεγχο	Αρτίες αστοχίας
1.1.19. Σύστημα επιβράδυνσης (όπου υπάρχει)	— Κακή προσαρμογή ή σύνδεση — Ελαττωματική λειτουργία
1.2. Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κύριου συστήματος πέδησης	
1.2.1. Επιδόσεις (αυξάνονται σταδιακά μέχρι τη μέγιστη τιμή)	— Ανεπαρκής προσπάθεια πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς — Η προσπάθεια πέδησης σε κάποιο τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της υψηλότερης καταγραφόμενης προσπάθειας που ασκείται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα. Σε περίπτωση δοκιμής της πέδησης σε πορεία, η απόκλιση του οχήματος από την ευθεία είναι υπέρμετρη. — Μη βαθμιαία μεταβολή της προσπάθειας πέδησης (απότομη εμπλοκή) — Ανώμαλη υστέρηση στη λειτουργία της πέδησης σε κάποιο τροχό — Υπέρμετρη διακύμανση της προσπάθειας πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή ελλειψοειδούς μορφής τυμπάνων
1.2.2. Απόδοση	— Λόγος πέδησης εξαρτώμενος από προς τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημρυμουλκούμενων, από το άθροισμα των ανώτατων επιτρεπών φορτίων αξόνων εφόσον είναι δυνατόν, κατώτερος των εξής: Ελάχιστη απόδοση πέδησης Κατηγορία 1: 50 % ⁽¹⁾ Κατηγορία 2: 43 % ⁽²⁾ Κατηγορία 3: 40 % ⁽³⁾ Κατηγορία 4: 50 % Κατηγορία 5: 45 % ⁽⁴⁾ Κατηγορία 6: 50 % — ή προσπάθεια πέδησης μικρότερη των τιμών αναφοράς, εφόσον τις έχει καθορίσει ο κατασκευαστής για τον άξονα του οχήματος ⁽⁵⁾
1.3. Επιδόσεις και απόδοση της βοηθητικής πέδης (εφόσον υπάρχει σαν ξεχωριστό σύστημα)	
1.3.1. Επιδόσεις	— Μονόπλευρη λειτουργία — Οι δυνάμεις πέδησης σε κάποιον τροχό είναι μικρότερες από το 70 % των υψηλότερων καταγραφόμενων δυνάμεων που ασκούνται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα — Η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (μπλοκάρισμα) — Δεν λειτουργεί το αυτόματο σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου
1.3.2. Απόδοση	— Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 50 % ⁽⁶⁾ της δυνατότητας της πέδησης που αναφέρεται στο σημείο 1.2.2 σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των ημρυμουλκούμενων, με το σύνολο των ανώτατων επιτρεπόμενων βαρών ανά άξονα
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης	
1.4.1. Επιδόσεις	— Μονόπλευρη λειτουργία
1.4.2. Απόδοση	— Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ελάχιστος λόγος πέδησης μικρότερος του 16 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των μηχανοκίνητων οχημάτων, μικρότερος του 12 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη συνδυασμένη μάζα του οχήματος, όποιος είναι ο μεγαλύτερος.
1.5. Επιδόσεις του συστήματος επιβράδυνσης ή της πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων	— Η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (επιβραδυντής) — Βλάβες

Σημεία προς έλεγχο	Αιτίες αστοχίας
1.6. Πέδηση με σύστημα αντεμπλοκής	— Κακή λειτουργία του ενδεικτικού συστήματος — Ελαττωματική

(¹) 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 EK τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου) (οδηγία 71/320/ΕΟΚ) (ΕΕ L 92 της 9.4.1988, σ. 47).

(²) 45 % για ρυμουλκούμενα της οχήματα εγγεγραμμένα μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, (ΕΕ L 380 της 31.12.1985, σ. 1), στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(³) 43 % για ημιρυμουλκούμενα και ρυμουλκούμενα που έχουν εγγραφεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(⁴) 50 % για τα οχήματα της κατηγορίας 5 που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή μετά την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ, στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, όποια είναι μεταγενέστερη ημερομηνία.

(⁵) Η τιμή αναφοράς για τον άξονα του οχήματος είναι η προσπάθεια πέδησης (εκφρασμένη σε Newtons) που απαιτείται για να επιτευχθεί αυτή η περιγραφή ελάχιστη δύναμη πέδησης, λαμβάνοντας υπόψη το βάρος του φορτίου που παρουσιάστηκε στον έλεγχο.

(⁶) Για τα οχήματα των κατηγοριών 2 και 5 οι ελάχιστες επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης είναι 2,2 m/s² (η απόδοση της δευτερεύουσας πέδησης δεν καλύπτεται από την οδηγία 71/320/ΕΟΚ).

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
2. Συστήματα διεύθυνσης (τιμόνι)	2. Σύστημα διεύθυνσης
2.1. Μηχανική κατάσταση	2.1. Μηχανική κατάσταση
2.2. Τιμόνι	2.2. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού
2.3. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	2.3. Στήριξη συστήματος διεύθυνσης
2.4. Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν)	
3. Ορατότητα	3. Ορατότητα
3.1. Οπτικό πεδίο	3.1. Οπτικό πεδίο
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. Φώτα, ανακλαστήρες και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός	4. Φώτα
4.1. Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία)	4.1. Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία)
4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία	4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία
4.1.2. Ευθυγράμμιση	4.1.2. Ευθυγράμμιση
4.1.3. Διακόπτες (μεταγωγοί)	4.1.3. Διακόπτες (μεταγωγοί)
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:

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
<p>4.2.1. Κατάσταση και λειτουργία</p> <p>4.2.2. Χρωματισμός και οπτική απόδοση</p>	<p>4.2.1. Φώτα θέσεως (μικρά)</p> <p>4.2.2. Φώτα πεδήσεως (μεσαία)</p> <p>4.2.3. Φώτα αλλαγής κατευθύνσεως (φλας)</p> <p>4.2.4. Φώτα οπισθοπορείας</p> <p>4.2.5. Φώτα ομίχλης</p> <p>4.2.6. Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας</p> <p>4.2.7. Ανακλαστήρες</p> <p>4.2.8. Φώτα κινδύνου (αλάρμ)</p>
<p>4.3. Φώτα πεδήσεως (στοπ)</p> <p>4.3.1. Κατάσταση και λειτουργία</p> <p>4.3.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα</p>	
<p>4.4. Φώτα αλλαγής κατευθύνσεως (φλας)</p> <p>4.4.1. Κατάσταση και λειτουργία</p> <p>4.4.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα</p> <p>4.4.3. Διακόπτες (μεταγωγοί)</p> <p>4.4.4. Συχνότητα αναλαμπής (φλας)</p>	
<p>4.5. Εμπρόσθια και οπίσθια φώτα ομίχλης</p> <p>4.5.1. Θέση</p> <p>4.5.2. Κατάσταση και λειτουργία</p> <p>4.5.3. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα</p>	
<p>4.6. Φώτα οπισθοπορείας (όπισθεν)</p> <p>4.6.1. Κατάσταση και λειτουργία</p> <p>4.6.2. Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα</p>	

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
4.7. Φώτα οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας	
4.8. Ανακλαστήρες — Κατάσταση και χρωματισμός	
4.9. Ενδεικτικές λυχνίες	
4.10. Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου	
4.11. Καλώδια	
5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση	5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση
5.1. Άξονες	5.1. Άξονες
5.2. Τροχοί και ελαστικά	5.2. Τροχοί και ελαστικά
5.3. Ανάρτηση	5.3. Ανάρτηση
6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου	6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα	6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα
6.1.1. Γενική κατάσταση	6.1.1. Γενική κατάσταση
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)
6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου	6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου
6.1.4. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατάσταση του οπισθοπροφυλακτήρα στα φορτηγά	6.1.4. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα)
6.1.5. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα)	6.1.5. Ασφάλεια του μηχανισμού ζεύξεως (εάν υπάρχει)
6.1.6. Μηχανισμός ζεύξεως στα ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα	
6.2. Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα	6.2. Αμάξωμα
6.2.1. Γενική κατάσταση	6.2.1. Γενική κατάσταση
6.2.2. Στερέωση	6.2.2. Πόρτες και κλειδαριές
6.2.3. Πόρτες και κλειδαριές	
6.2.4. Πάτωμα	
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	
6.2.6. Βατήρας (μαρσιπέ)	
7. Άλλος εξοπλισμός	7. Άλλος εξοπλισμός
7.1. Ζώνες ασφαλείας	7.1. Στερέωση καθίσματος οδηγού
7.2. Πυροσβεστήρες	7.2. Στερέωση συσσωρευτή (μπαταρίας)
7.3. Κλειδαριές, περιλαμβανομένης και της κλειδαριάς του τιμονιού	7.3. Κλάξον
7.4. Τρίγωνο σημάνσεως	7.4. Τρίγωνο σημάνσεως
7.5. Φαρμακείο	7.5. Ζώνες ασφαλείας
7.5.1. Ασφάλεια τοποθέτησης	7.5.2. Κατάσταση ζωνών
7.5.3. Λειτουργία	
7.6. Τάκος(-οι)	
7.7. Κλάξον	

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
7.8. Ταχύμετρο	
7.9. Ταχογράφος (ύπαρξη και ακεραιότητα σφραγίδων):	
— Έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας του ταχογράφου, εάν προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 (7)	
— Έλεγχος, σε περίπτωση αμφιβολιών, της αντιστοιχίας της περιφέρειας ή των διαστάσεων των ελαστικών-επισώτρων προς τα αναγραφόμενα στον ταχογράφο δεδομένα	
— Εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες του ταχογράφου και, αν χρειάζεται, οιοσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας του ταχογράφου από δόλια επέμβαση είναι ανέπαφες	
7.10. Διάταξη περιορισμού της ταχύτητας:	
— Ει δυνατόν, έλεγχος εγκατάστασης της διάταξης σύμφωνα με την οδηγία 92/6/ΕΟΚ (8)	
— Έλεγχος εγκυρότητας της πινακίδας της διάταξης	
— Εφόσον είναι εφικτό, επιβεβαίωση ότι οι σφραγίδες της διάταξης και, αν χρειάζεται, οιοσδήποτε άλλες διατάξεις προστασίας από δόλια επέμβαση είναι ανέπαφες	
— Ελέγχεται εάν στην πράξη οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας εμποδίζουν τα οχήματα που αναφέρονται στα άρθρα 2 και 3 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ να υπερβαίνουν τις προδιαγραφόμενες τιμές	
8. Οχήσεις	8. Οχήσεις
8.1. Θόρυβος	8.1. Θόρυβος
<p>(1) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8).</p> <p>(2) Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27).</p>	

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

8.2. Εκπομπές καυσαερίων

8.2.1. Μηχανοκίνητα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης (βενζινοκινητήρας)

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

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

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

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

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

(1) Οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 1).

ii) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO - 3,5 % κατ' όγκο.

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

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

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος.

Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) Μέτρηση με τον κινητήρα σε βραδυπορεία:

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

ii) Μέτρηση με υψηλές στροφές βραδυπορεία (χωρίς φορτίο), οι στροφές του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 ΣΑΛ⁻¹:

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

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

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

8.2.2. Μηχανοκίνητα οχήματα με πετρελαιοκινητήρα (ανάφλεξη διά συμπίεσης)

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

β) Προετοιμασία του οχήματος:

1. Τα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.
2. Εξαιρέσει όσων προδιαγράφονται στο στοιχείο δ) σημείο 5 κατωτέρω, δεν απορρίπτεται κανένα όχημα εκτός εάν έχει υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με τις κατωτέρω απαιτήσεις.

i) Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με καθετήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80 °C, ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπέρυθρης ακτινοβολίας, να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω του οχήματος του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.

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

γ) Διαδικασία δοκιμής:

1. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Ο κινητήρας, και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα από την άφηση του επιταχυντή.

3. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης πρέπει το ποδόπληκτρο του επιταχυντή να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.
4. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή, στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφηθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση της ταχύτητας του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και άφεσής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών 1 και 2 του παραρτήματος I πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.

δ) Οριακές τιμές

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

Μέγιστος συντελεστής απορρόφησης για:

— πετρελαιοκινητήρες με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m⁻¹,

— πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση = 3,0 m⁻¹,

— το όριο των 1,5 m⁻¹ ισχύει για τα κάτωτι οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της:

α) στήλης Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ – (Ελαφρά πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης – ευρώ 4)

β) στήλης Β1 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ ⁽²⁾ (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης – ευρώ 4)

γ) στήλης Β2 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ – (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης – ευρώ 5)

δ) στήλης C των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ – (Βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης – EEV)

ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για τον έγκριση τύπου ΕΚ.

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

3. Τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980 απαλλάσσονται των απαιτήσεων αυτών.
4. Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστον κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης, υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οιοδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τη σκέδαση των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.

⁽¹⁾ Οδηγία 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Αυγούστου 1972, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών μολυνόντων αερίων που προέρχονται από πετρελαιοκινητήρες προοριζομένους για την προώθηση των οχημάτων (ΕΕ L 190 της 20.8.1972, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, 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 (ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 33).

5. δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 8.2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών ύστερα από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 8.2.2 στοιχείο β) σημείο 2ii). δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 8.2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 8.2.2 στοιχείο β) σημείο 2ii).

8.2.3. Εξοπλισμός δοκιμών

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

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

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2 ΚΑΙ 3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 4, 5 ΚΑΙ 6
8.3. Καταστολή παρεμβολών στο ραδιόφωνο	
9. Συμπληρωματικοί έλεγχοι για οχήματα δημόσιας χρήσης	
9.1. Θύρες εξόδου (συμπεριλαμβανομένων των σφυριών για το σπάσιμο των παραθύρων), πινακίδες ένδειξης των εξόδων κινδύνου	
9.2. Σύστημα θερμάνσεως	
9.3. Σύστημα εξαερισμού	
9.4. Διαρρύθμιση καθισμάτων	
9.5. Εσωτερικός φωτισμός	
10. Αναγνώριση οχήματος	10. Αναγνώριση οχήματος
10.1. Πινακίδες κυκλοφορίας	10.1. Πινακίδες κυκλοφορίας
10.2. Αριθμός πλαισίου	10.2. Αριθμός πλαισίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΜΕΡΟΣ Α

**Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της
(κατά το άρθρο 10)**

Οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1).

Οδηγία 1999/52/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 142 της 5.6.1999, σ. 26).

Οδηγία 2001/9/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 48 της 17.2.2001, σ. 18).

Οδηγία 2001/11/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 48 της 17.2.2001, σ. 20).

Οδηγία 2003/27/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 90 της 8.4.2003, σ. 41).

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
(ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

Μόνον όσον αφορά το παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 68

ΜΕΡΟΣ Β

**Ημερομηνίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο
(κατά το άρθρο 10)**

Οδηγίες	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης
96/96/ΕΚ	9η Μαρτίου 1998
1999/52/ΕΚ	30η Σεπτεμβρίου 2000
2001/9/ΕΚ	9η Μαρτίου 2002
2001/11/ΕΚ	9η Μαρτίου 2003
2003/27/ΕΚ	1η Ιανουαρίου 2004

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 96/96/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρα 1 έως 4	Άρθρα 1 έως 4
Άρθρο 5, εισαγωγικό μέρος	Άρθρο 5 εισαγωγικό μέρος
Άρθρο 5, πρώτη έως έβδομη περίπτωση	Άρθρο 5 στοιχεία α) έως ζ)
Άρθρο 6	—
Άρθρο 7	Άρθρο 6 παράγραφος 1
—	Άρθρο 6 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 8 παράγραφος 3	—
Άρθρο 9 παράγραφος 1	—
Άρθρο 9 παράγραφος 2	Άρθρο 8
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11 παράγραφος 1	—
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 9
Άρθρο 11 παράγραφος 3	—
—	Άρθρο 10
Άρθρο 12	Άρθρο 11
Άρθρο 13	Άρθρα 12
Παραρτήματα I και II	Παραρτήματα I και II
Παραρτήματα III και IV	—
—	Παράρτημα III
—	Παράρτημα IV