

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα

Σελίδα

I Ανακοινώσεις

Συμβούλιο

2000/C 29/01

Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 10/2000, της 2ας Δεκεμβρίου 1999, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα

1

I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 10/2000

η οποία καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 2 Δεκεμβρίου 1999

για την έκδοση της οδηγίας 1999/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα

(2000/C 29/01)

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);

την 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 ασφαλείας, 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 ρυμουλκούμενων 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 εκπομπών που οφείλονται στις οδικές μεταφορές·

(1) ΕΕ C 190 της 18.6.1998, σ. 10.

(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)· κοινή θέση του Συμβουλίου της 2ας Δεκεμβρίου 1999 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(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).

- (5) έχοντας υπόψη την προσέγγιση αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν την οδηγία 98/70/ΕΚ⁽¹⁾ για τη βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων και, προκειμένου να θεσπιστούν αυστηρότερα πρότυπα εκπομπής, την οδηγία 98/69/ΕΚ⁽²⁾ για τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθώς και την οδηγία 1999/.../ΕΚ⁽³⁾ για τα φορτηγά·
- (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/ΕΚ αλλά να καθιερωθούν οδικοί τεχνικοί 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 του 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/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾·
- (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/ΕΚ.

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 ασκούν ελέγχους που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, καθώς και 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.

(1) 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).

(2) 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/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1).

(3) Οδηγία 1999/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., 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 ...).

(4) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

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/ΕΚ, 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/ΕΚ.

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 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 προβλεπομένης 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 συλλεγόμενα 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 ...(*)).

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(-ών) 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.

(*) Δύο έτη από την 1η Ιανουαρίου που ακολουθεί την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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/ΕΚ, εφεξής αποκαλούμενη «επιτροπή».

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

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

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 10

Η Επιτροπή υποβάλλει 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 ...(*)).

Άρθρο 11

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 ...(**). 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.

(**) Δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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

Άρθρο 12

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

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

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

(Οδηγία 1999/.../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) <input type="checkbox"/> Ελαφρό φορτηγό (3,5-12 τόνων) ⁽¹⁾ | ε) <input type="checkbox"/> Φορτηγό (άνω των 12 τόνων) ⁽⁵⁾ |
| β) <input type="checkbox"/> Ρυμουλκούμενο ⁽²⁾ | στ) <input type="checkbox"/> Ημιρυμουλκούμενο ⁽⁶⁾ |
| γ) <input type="checkbox"/> Οδικός συρμός ⁽³⁾ | ζ) <input type="checkbox"/> Αρθρωτό όχημα ⁽⁷⁾ |
| δ) <input type="checkbox"/> Αστικό ή τουριστικό λεωφορείο (πούλμαν) ⁽⁴⁾ | |
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⁾ Ρυμουλκώ όχημα που σύρει ημιρυμουλκούμενο.

10. Ελεγχθέντα σημεία:

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

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.

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 εκπομπών, 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 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 98/77/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 286 της 23.10.1998, σ. 34).

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⁽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 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).

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Η Επιτροπή υπέβαλε στις 20 Μαΐου 1998, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, πρόταση οδηγίας σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 75 της συνθήκης ΕΚ [το οποίο, ύστερα από σχετική τροποποίηση, έγινε άρθρο 71 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)]⁽¹⁾.
2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε τη γνώμη του στις 9 Φεβρουαρίου 1999⁽²⁾, και επιβεβαίωσε τη γνώμη αυτή, σε πρώτη ανάγνωση, στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης, στις 16 Σεπτεμβρίου 1999⁽³⁾.
3. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσε τη γνώμη της στις 9 Σεπτεμβρίου 1998⁽⁴⁾.

Η Επιτροπή των Περιφερειών, μετά το εκ μέρους του Συμβουλίου αίτημα διαβούλευσης της 25ης Μαΐου 1999, γνωστοποίησε με επιστολή της 22ας Ιουλίου 1999, την πρόθεσή της να μην διατυπώσει γνώμη.

4. Με βάση τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο, στις 15 Οκτωβρίου 1999, τροποποιημένη πρόταση⁽⁵⁾.
5. Στις 2 Δεκεμβρίου 1999, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης ΕΚ.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι να βελτιώσει το επίπεδο της ασφάλειας και την οικολογική ποιότητα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που προορίζονται για τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και κυκλοφορούν στα κράτη μέλη και να θεσπίσει ενιαία αξιολόγηση της ποιότητας της συντήρησης των οχημάτων αυτών αποθαρρύνοντας τους μεταφορείς από την εξασφάλιση ενός ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος με την εκμετάλλευση οχημάτων τα οποία δεν συντηρούνται καταλλήλως.

Η οδηγία 96/96/ΕΚ⁽⁵⁾ προβλέπει ότι τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα υπόκεινται σε υποχρεωτικό ετήσιο τεχνικό έλεγχο.

Η πρόταση οδηγίας έχει στόχο να συμπληρωθεί η νομοθεσία που έχει θεσπιστεί βάσει της οδηγίας 96/96/ΕΚ. Προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καθιερώνουν μη προαναγγελλόμενους τεχνικούς ελέγχους προκειμένου να ελέγχουν, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, το επίπεδο συντήρησης ενός αντιπροσωπευτικού μέρους των εν κυκλοφορία επαγγελματικών οχημάτων. Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης είναι ευρύτερο από εκείνο της οδηγίας 96/96/ΕΚ, διότι συμπεριλαμβάνει όλα τα επαγγελματικά οχήματα που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο κράτους μέλους, περιλαμβανομένων και των οχημάτων προέλευσης τρίτων χωρών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η ανάγκη διασφάλισης ελάχιστων επιπέδων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος δικαιολογεί το γεγονός της υποβολής στους ελέγχους αυτούς και των οχημάτων προέλευσης τρίτων χωρών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 190 της 18.6.1998, σ. 10.

⁽²⁾ ΕΕ C 150 της 28.5.1999, σ. 27.

⁽³⁾ Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 407 της 28.12.1998, σ. 112.

⁽⁵⁾ 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 (ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/52/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 142 της 5.6.1999, σ. 26).

Το προτεινόμενο σύστημα οδικού τεχνικού ελέγχου συνίσταται σε επιθεώρηση των εμφανέστερων στοιχείων των συστημάτων και του εξοπλισμού ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που είναι τοποθετημένα στα οχήματα, προκειμένου να διαπιστώνονται οι εμφανέστερες ελλείψεις.

Οι έλεγχοι αυτοί μπορεί να διεξάγονται στις οδούς, στους λιμένες, σε άλλα μέρη στάθμευσης των οχημάτων ή στις αποθήκες όσον έχουν την εκμετάλλευση των οχημάτων.

Η πρόταση οδηγίας εντάσσεται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος «auto-oil I» το οποίο ενσωματώνει την προσέγγιση που προβλέπεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 94/12/ΕΚ⁽¹⁾ και παρέχει μια αντικειμενική αξιολόγηση του συνόλου των αποτελεσματικότερων μέτρων στους τομείς της τεχνολογίας των οχημάτων, της ποιότητας των καυσίμων, του ελέγχου και της συντήρησης καθώς και των μη τεχνικών μέτρων, για την μείωση των εκπομπών καυσαερίων που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, η Επιτροπή θα έπρεπε να ενισχύσει τις προδιαγραφές που προβλέπονται από την οδηγία 96/96/ΕΚ, αλλά κρίνει ότι, στο στάδιο αυτό, θα είναι αποτελεσματικότερη, όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, η καθιέρωση οδικών τεχνικών ελέγχων για τη διασφάλιση της εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Το σχέδιο οδηγίας δεν απομακρύνεται ουσιαστικά από την πρόταση της Επιτροπής. Προβλέπει ωστόσο ορισμένες τροποποιήσεις, οι κυριότερες των οποίων είναι οι ακόλουθες:

1. Ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας στους ελέγχους που πραγματοποιούνται στο δημόσιο δρόμο [άρθρο 2 στοιχείο β)], πλην των περιπτώσεων λεπτομερέστερου ελέγχου ο οποίος δικαιολογείται λόγω κινδύνου ασφαλείας (άρθρο 5 παράγραφος 2).
2. Η απάλειψη, για τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου, της προοδευτικής προσέγγισης σε τρία στάδια και η αντικατάστασή της από απλούστερη προσέγγιση, όχι αναγκαστικά προοδευτική (άρθρο 4).

Ο επιθεωρητής πραγματοποιεί τον οδικό τεχνικό έλεγχο πραγματοποιώντας ένα, δύο, ή και τους τρεις ακόλουθους ελέγχους:

- α) οπτική επιθεώρηση της κατάστασης συντήρησης του οχήματος επαγγελματικής χρήσεως σε στάθμευση·
- β) έλεγχο των εγγράφων με τα οποία πιστοποιείται η συμμόρφωση προς τον τεχνικό έλεγχο και, εάν την παρουσιάσει ο οδηγός, πρόσφατη έκθεση τεχνικού ελέγχου·
- 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. Μεταξύ των σημείων αυτών περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης και οι εκπομπές της εξάτμισης οι λεπτομέρειες επιθεώρησης των οποίων προσδιορίζονται στο παράρτημα II.

Τονίζεται ότι καταργήθηκε το εισαγωγικό μέρος του παραρτήματος II, δεδομένου ότι οι ειδικές διατάξεις σχετικά με έναν περισσότερο εμπειριστατωμένο έλεγχο επί της οδού αφορούν μόνο την πέδηση και τις εκπομπές καυσαερίων.

Στην περίπτωση που ο επιθεωρητής θα διενεργήσει την επιθεώρηση του στοιχείου γ) ανωτέρω, θα πρέπει να λάβει υπόψη του τα τελευταία και, συνεπώς, περισσότερα πρόσφατα έγγραφα που αναφέρονται στο στοιχείο β). Θα μπορεί επίσης να λάβει υπόψη του οποιοδήποτε άλλο πιστοποιητικό ασφαλείας έχει χορηγηθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό το οποίο ενδέχεται να παρουσιάσει ο οδηγός.

3. Ο τύπος του ελέγχου που εφαρμόζεται στο όχημα το οποίο ενδεχομένως να υποβάλλεται σε περισσότερο εμπειριστατωμένο έλεγχο (άρθρο 5 σημείο 2).

⁽¹⁾ Οδηγία 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1994, για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ (ΕΕ L 100 της 19.4.1994, σ. 42).

Η τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής προβλέπει ότι ο επιθεωρητής έχει τη δυνατότητα να υποβάλει το επαγγελματικό όχημα σε τεχνικό έλεγχο σε αναγνωρισμένο κέντρο ελέγχου, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 96/96/ΕΚ, όταν κρίνει ότι το μέγεθος των παραλείψεων ως προς τη συντήρηση του οχήματος απαιτεί περισσότερο εμπειρισταωμένη εξέταση.

Η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ότι ο επιθεωρητής έχει τη δυνατότητα να υποβάλει το όχημα σε διεξοδικότερο έλεγχο σε κοντινό κέντρο ελέγχου οριζόμενο από το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 96/96/ΕΚ, όταν θεωρήσει ότι το μέγεθος των ελαττωμάτων στη συντήρηση του οχήματος μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο ασφάλειας ο οποίος δικαιολογεί, όσον αφορά ιδίως την πέδηση, περαιτέρω εξέταση.

4. Η δυνατότητα, για τον οδηγό, να εξαιρεθεί από τον οδικό τεχνικό έλεγχο που αφορά ένα ή πλείονα σημεία ελέγχου τα οποία προβλέπονται από το σχέδιο οδηγίας, εάν προσκομίσει απόδειξη ότι έχει ήδη διενεργηθεί τεχνικός έλεγχος ή οδικός τεχνικός έλεγχος εντός των τελευταίων τριών μηνών (άρθρο 4 παράγραφος 3).
5. Η επιλογή της διαδικασίας επιτροπής, ήτοι της διαδικασίας της κανονιστικής επιτροπής αντί της διαδικασίας της συμβουλευτικής επιτροπής (άρθρο 9)⁽¹⁾.
6. Η απαλοιφή του άρθρου 9 της τροποποιημένης πρότασης της Επιτροπής που αποσκοπεί στη θέσπιση καθεστώτος κυρώσεων.
7. Η καθιέρωση κοινού υποδείγματος έκθεσης οδικού τεχνικού ελέγχου, βασιζόμενου στο παράρτημα I της πρότασης της Επιτροπής (παράρτημα I).

Η Επιτροπή αποδέχθηκε όλες τις τροπολογίες της πρότασης που προβλέπονται από την κοινή θέση του Συμβουλίου.

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

1. *Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τις οποίες περιέλαβε η Επιτροπή*

Η Επιτροπή περιέλαβε έντεκα από τις δεκαεπτά τροπολογίες που υπέβαλε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Δέκα από αυτές έγιναν αποδεκτές κατά γράμμα (τροπολογίες 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 και 17) και μία κατ' ουσίαν (τροπολογία 15).

2. *Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τις οποίες αποδέχθηκε το Συμβούλιο και περιέλαβε η Επιτροπή*

Το Συμβούλιο αποδέχθηκε, κατά γράμμα, εν μέρει ή κατά την ουσία τους, εννέα από τις έντεκα τροπολογίες που περιέλαβε η Επιτροπή:

- στην παράγραφο 10 του αιτιολογικού της κοινής θέσης, την τροπολογία 1 (η τροπολογία αυτή αντικατοπτρίζεται και από την παράγραφο 2 του άρθρου 3),
- στο παράρτημα 1, την τροπολογία 3, για το μέρος που αφορά την τυποποίηση των εγγράφων των σχετικών προς τον οδικό τεχνικό έλεγχο (τυποποιημένο υπόδειγμα έκθεσης).

Η τροπολογία αυτή αποσκοπεί πράγματι στο να προσθέσει στο άρθρο 3 παράγραφος 2 της πρότασης [άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) της κοινής θέσης] διάταξη η οποία να επιβάλλει στα κράτη μέλη την τυποποίηση των εγγράφων που πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς τις τεχνικές ρυθμίσεις προκειμένου να αποφεύγονται οποιαδήποτε προβλήματα γλωσσικής μορφής κατά τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους.

⁽¹⁾ Απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23).

Ως προς την τυποποίηση του εγγράφου του σχετικού προς τον οδικό έλεγχο, το Συμβούλιο πρόβλεψε ότι το παράρτημα I της κοινής θέσης θα λαμβάνει τη μορφή κοινού υποδείγματος έκθεσης οδικού τεχνικού ελέγχου: συνεπώς, τα ζητούμενα στοιχεία περιλαμβάνονται στο ίδιο σημείο της έκθεσης ανεξαρτήτως της χρησιμοποιούμενης γλώσσας.

Αντιθέτως, όσον αφορά την τυποποίηση των εγγράφων που πιστοποιούν ότι το επαγγελματικό όχημα έχει υποστεί υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο, το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι διεξάγονται οι εργασίες τυποποίησης στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ και ότι η Επιτροπή προτίθεται να παρουσιάσει πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 96/96/ΕΚ η οποία θα περιλαμβάνει τα αποτελέσματα των εν λόγω εργασιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα τυποποιηθεί μεγάλο μέρος των εγγράφων που αφορούν τα επαγγελματικά οχήματα τα οποία κυκλοφορούν στο έδαφος της Κοινότητας, είτε έχουν άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες είτε στην Κοινότητα,

- στο άρθρο 1 παράγραφος 3, την τροπολογία 4,
- στο άρθρο 6, την τροπολογία 6,
- στο άρθρο 4 παράγραφος 3, την τροπολογία 7,
- στο άρθρο 3 παράγραφος 2, την τροπολογία 9 πρώτο τμήμα (περιορισμός στο ελάχιστο της ακινητοποίησης του οχήματος),
- στο άρθρο 7 παράγραφος 1, την τροπολογία 10,
- στο άρθρο 7 παράγραφος 2, την τροπολογία 11,
- στο παράρτημα I σημείο 10, πρώτη περίπτωση, την τροπολογία 15.

Υπογραμμίζεται ότι η τροπολογία 17, η οποία αποσκοπεί στο να περιληφθεί η τροπολογία 15 στο παράρτημα II, εισαγωγικό μέρος (μεταξύ των ελέγχων που αναφέρονται ενδεικτικά) έχει καταστεί άνευ αντικειμένου. Πράγματι, το εισαγωγικό μέρος του παραρτήματος II δεν περιλαμβάνεται στην κοινή θέση [βλέπε σημείο III σημείο 2 στοιχείο γ) ανωτέρω].

3. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τις οποίες δεν αποδέχθηκε το Συμβούλιο

α) Τροπολογίες οι οποίες δεν έχουν περιληφθεί από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο δεν αποδέχθηκε τις τροπολογίες 2, 12 και 13.

— Η τροπολογία 2 αποσκοπεί στο να προστεθεί στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της τροποποιημένης πρότασης της Επιτροπής (άρθρο 4 παράγραφος 1 της κοινής θέσης) διάταξη η οποία να προβλέπει ότι η διάρκεια και το περιεχόμενο της κατάρτισης του επιθεωρητή που διενεργεί τον οδικό τεχνικό έλεγχο καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπής. Το Συμβούλιο εκτιμά ότι δεν είναι απαραίτητο να απαιτείται ο επιθεωρητής να έχει ειδική κατάρτιση ως προς τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και ότι, κατά συνέπεια, η εναρμόνιση του περιεχομένου και της διάρκειας της κατάρτισης αυτής δεν αφορούν το αντικείμενο της κοινής θέσης. Εξάλλου, η οδηγία 96/96/ΕΚ δεν προβλέπει σχετική εναρμόνιση. Επιπλέον, η διαδικασία επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 9 χρησιμοποιείται μόνο για την προσαρμογή του παραρτήματος I ή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των τεχνικών προτύπων του παραρτήματος II.

— Η τροπολογία 12 αποσκοπεί στο να προστεθεί στο άρθρο 9 της τροποποιημένης πρότασης, το οποίο επιβάλλει στα κράτη μέλη να θεσπίσουν καθεστώς κυρώσεων, διάταξη προκειμένου οι κυρώσεις που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη να μην παρουσιάζουν υπερβολικά μεγάλες ανισότητες.

Το Συμβούλιο δεν περιέλαβε το άρθρο αυτό διότι εκτιμά ότι δεν είναι αναγκαίο να προβλέπονται στην παρούσα οδηγία ειδικές διατάξεις ως προς τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης της οδηγίας.

- Η τροπολογία 13 πρώτο και τρίτο μέρος αποσκοπεί στο να μετατεθούν κατά έξι μήνες οι ημερομηνίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της οδηγίας που προβλέπονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 της τροποποιημένης πρότασης, καθόσον έχουν πλέον ξεπεραστεί.

Η τροπολογία 13 δεύτερο μέρος εξαρτά την έναρξη ισχύος της οδηγίας από τη θέσπιση, από τα κράτη μέλη, ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, των διατάξεων που απαιτούνται όσον αφορά την κατάρτιση των ελεγκτών, τη διαθεσιμότητα των μέσων σε υλικό και προσωπικό αναγκαίο για την πραγματοποίηση των ελέγχων και τη θέσπιση ενιαίων κυρώσεων.

Όσον αφορά την τροπολογία 13 πρώτο και τρίτο μέρος, το Συμβούλιο θεωρεί προτιμότερο να προβλεφθεί, στο άρθρο 11 παράγραφος 1 της κοινής θέσης, μία και μόνη ημερομηνία, εκείνη της εφαρμογής της οδηγίας και να καθοριστεί η ημερομηνία αυτή σε συνάρτηση με την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας.

Όσον αφορά την τροπολογία 13 δεύτερο μέρος, το Συμβούλιο:

- υποστηρίζει ότι δεν είναι δυνατόν να προβλέπεται σε ένα άρθρο ότι η οδηγία θα τεθεί σε ισχύ μόνο σε συγκεκριμένη ημερομηνία και, σε άλλο άρθρο, να προβλέπεται ότι η οδηγία θα τεθεί σε ισχύ από τη στιγμή που τα κράτη μέλη θα έχουν λάβει ορισμένα μέτρα.

Το άρθρο 11 της τροποποιημένης πρότασης, που δεν αποτελεί αντικείμενο τροπολογίας, καθώς και το άρθρο 12 της κοινής θέσης, καθορίζουν πράγματι συγκεκριμένη ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας, η οποία ορίζεται σε συνάρτηση με την ημερομηνία της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*,

- θεωρεί ότι δεν μπορεί να αποδεχθεί να εξαρτάται η έναρξη ισχύος της οδηγίας από μια εναρμόνιση της κατάρτισης των επιθεωρητών, των καθεστώτων κυρώσεων και των τεχνικών και ανθρώπινων πόρων που είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση των ελέγχων. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να λαμβάνουν ή μη, υπό εναρμονισμένη ή μη μορφή, μέτρα στους τομείς αυτούς.

Το Συμβούλιο δεν αποδέχθηκε τις τροπολογίες 8 και 16.

- Το πρώτο μέρος της τροπολογίας 8 αποσκοπεί στο να προστεθεί στο άρθρο 5 παράγραφος 2, διάταξη που θα επιτρέπει στον επιθεωρητή να αποφασίζει την ακινητοποίηση του οχήματος ενόψει της άμεσης ρυμούλκησης του σε αναγνωρισμένο κέντρο ελέγχου, όταν κρίνει ότι το μέγεθος των παραλείψεων στη συντήρηση του οχήματος παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για την κυκλοφορία.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι, όταν καθίσταται σαφές ότι το όχημα αποτελεί σοβαρό κίνδυνο, το κατάλληλο μέτρο είναι η αναστολή της χρήσης του οχήματος και ότι η ρυμούλκηση του αποτελεί ευθύνη του ιδιοκτήτη του οχήματος ο οποίος πρέπει να είναι ελεύθερος να καθορίζει τον τόπο επισκευής του.

Το δεύτερο μέρος της τροπολογίας 8 αφορά την περίπτωση όπου το μέγεθος των παραλείψεων κρίνεται σημαντικό τόσο ώστε να απαιτείται διεξοδικότερος έλεγχος. Στην περίπτωση αυτή, το όχημα μπορεί να υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο σε αναγνωρισμένο κέντρο ελέγχου, και αντίγραφο του πιστοποιητικού που καταρτίζει το τεχνικό κέντρο αποστέλλεται στην υπηρεσία επιθεώρησης η οποία διαπίστωσε τις παραλείψεις.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι είναι προτιμότερο να προβλέπεται ότι το όχημα υποβάλλεται σε διεξοδικότερο έλεγχο και όχι στο σύνολο των ελέγχων που απαιτούνται στο πλαίσιο ενός τεχνικού ελέγχου κατά την έννοια της οδηγίας 96/96/EK. Το Συμβούλιο θεωρεί εξάλλου ότι αυτός ο διεξοδικότερος έλεγχος θα πρέπει να διενεργείται σε κοντινό κέντρο, κατά τρόπον ώστε να περιορίζονται στο ελάχιστο, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, το κόστος και οι καθυστερήσεις που προκύπτουν για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις.

Όσον αφορά τη διαβίβαση του αντιγράφου του πιστοποιητικού στην υπηρεσία επιθεώρησης, διάταξη η οποία δεν περιλαμβάνεται στην τροποποιημένη πρόταση, το Συμβούλιο κρίνει ότι είναι προτιμότερο να είναι ελεύθερα τα κράτη μέλη να καθορίζουν τους τρόπους ενημέρωσης της υπηρεσίας επιθεώρησης.

- Η τροπολογία 16 αποσκοπεί στο να περιληφθούν, στο παράρτημα I σημείο 16 της τροποποιημένης πρότασης (παράρτημα I σημείο 11 της κοινής θέσης) οι δύο περιπτώσεις που αποτελούν αντικείμενο της τροπολογίας 8. Ούτε η τροπολογία 16, επομένως, έγινε αποδεκτή από το Συμβούλιο.

Εξάλλου, το Συμβούλιο περιόρισε σε μία τις περιπτώσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημείο 11. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που υποχρεούται να παρουσιάσει ο επιθεωρητής σύμφωνα με το σημείο 10 του παραρτήματος I, το Συμβούλιο πράγματι έκρινε ότι αρκεί να προβλεφθεί στο σημείο 11, ως αποτέλεσμα του ελέγχου, μόνο η αναστολή της χρήσης του οχήματος που παρουσιάζει σοβαρά ελαττώματα.

Το Συμβούλιο δεν αποδέχθηκε την τροπολογία 14.

Η τροπολογία αυτή αποσκοπεί στο να προστεθεί στο παράρτημα I σημείο 6, μια νέα κατηγορία οχημάτων υποκειμένων στον οδικό τεχνικό έλεγχο, δηλαδή τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ζώων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, πράγματι, έκρινε ότι αυτή η κατηγορία οχημάτων πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ενός χωριστού ελέγχου, δεδομένου ότι είναι ανάγκη να ληφθούν υπόψη πρόσθετα χαρακτηριστικά όπως είναι η θερμοκρασία εντός του διαμερίσματος το οποίο προορίζεται για τη μεταφορά ή η καλή λειτουργία των διόδων προσπέλασης που χρησιμοποιούνται κατά τη φόρτωση.

Το Συμβούλιο έκρινε, ακολουθώντας, την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής, ότι η οδηγία θα πρέπει να καθιερώνει οδικούς τεχνικούς ελέγχους μόνο για τις κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται στην οδηγία 96/96/EK, χωρίς να λάβει υπόψη τη χρήση του οχήματος. Η εξακρίβωση της τήρησης των τεχνικών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται στη μεταφορά ζώων δεν αφορά το αντικείμενο της παρούσας οδηγίας, η οποία είναι μια ειδική οδηγία που εντάσσεται στο πλαίσιο της οδηγίας 96/96/EK, από την οποία αντλεί είτε κατά γράμμα είτε κατ' ουσίαν, τα σημεία που αφορούν τον έλεγχο και τις λεπτομέρειες εφαρμογής για τη διενέργεια των προβλεπόμενων ελέγχων·

β) Τροπολογίες οι οποίες έχουν περιληφθεί από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο δεν αποδέχθηκε την τροπολογία 5 η οποία αποσκοπεί στο να διασαφηνιστεί στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της τροποποιημένης πρότασης (άρθρο 3 παράγραφος 1 της κοινής θέσης) ότι τα κράτη μέλη θα έπρεπε να καθιερώνουν τους μη προαναγγελομένους οδικούς τεχνικούς ελέγχους που προβλέπει η οδηγία κατόπιν κοινής συμφωνίας και ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή. Το Συμβούλιο επισήμανε τον υπερβολικό γραφειοκρατικό φόρτο που συνεπάγεται η αποδοχή αυτής της τροπολογίας, καθώς και τις δυσκολίες που θα δημιουργούσε, ακόμα και σε εθνικό επίπεδο, ο ενδεχόμενος σχεδιασμός των ελέγχων αυτών.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι αρκεί, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6, τα κράτη μέλη να ανακοινώνουν στην Επιτροπή και στην αρμόδια επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τα στοιχεία που αφορούν τους διενεργούμενους ελέγχους, και, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7, τα κράτη μέλη να παρέχουν αμοιβαίως συνδρομή για την εφαρμογή της οδηγίας.

Το Συμβούλιο δεν αποδέχθηκε το δεύτερο μέρος της τροπολογίας 9 που προβλέπει οι καθυστερήσεις από την ακινητοποίηση οχημάτων να υπόκεινται σε στατιστικό έλεγχο.

Υπενθυμίζεται ότι το πρώτο μέρος αυτής της τροπολογίας καλύπτεται από το άρθρο 3 παράγραφος 2 της κοινής θέσης (βλέπε σημείο IV σημείο 2 ανωτέρω).

Το Συμβούλιο έκρινε ότι η καθιέρωση ενός στατιστικού ελέγχου αυτού του είδους θα αποτελούσε μια υπερβολικά βαριά διοικητική επιβάρυνση.