ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(91) 243 τελικό

Βρυξέλλες, 4 Ιουλίου 1991

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 77/143 ΕΟΚ
ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΤΟΥΣ

(ΠΕΔΗΣΗ)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

Αιτιολογική έκθεση

Γενικά

Υφιστάμενη κατάσταση

Η οδηγία 77/143/ΕΟΚ (1), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ (2), αφορά τον τεχνικό έλεγχο βαρέων φορτηγών οχημάτων, λεωφορείων, ρυμουλκούμενων, ημιρυμουλκούμενων, ταξί, ασθενοφόρων και ελαφρών φορτηγών οχημάτων.

Η ανωτέρω οδηγία καθορίζει τη συχνότητα των ελέγχων και περιλαμβάνει πίνακα των σημείων που πρέπει να ελέγχονται.

Δεδομένου ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ δεν καθορίζει κριτήρια αναφοράς για τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται, είναι αναγκαίο να τεθούν κοινές ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά τις δοκιμές ώστε η ασφάλεια αφενός και η προστασία του περιβάλλοντος αφετέρου να εξασφαλίζονται στο αυτό επίπεδο σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Η οδηγία 91/225/ΕΟΚ(3) για την τροποποίηση της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, που εγκρίθηκε πρόσφατα από το Συμβούλιο, στοχεύει στην καθιέρωση διαδικασίας έκδοσης επιμέρους οδηγιών σχετικά με τον έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων όσον αφορά τα σημεία που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ. Επίσης, με την πρόταση συγκροτείται τεχνική επιτροπή, η οποία παρέχει στην Επιτροπή την έγκρισή της σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για την προσαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων στην πρόοδο που σημειώνεται.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, η παρούσα πρόταση τροποποιεί το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ έτσι ώστε να καθορίζονται καλύτερα τα σημεία του συστήματος πέδησης που πρέπει να επιθεωρούνται καθώς και τα κριτήρια (αντικειμενικά και υποκειμενικά) για τον καθορισμό πιθανών αιτιών βλάβης των εν λόγω σημείων.

---

(1) ΕΕ αριθ. L47, 18.02.1977, σ. 47.
(2) ΕΕ αριθ. L222, 12.08.1988, σ. 10.
(3) ΕΕ αριθ. L103, 23.04.1991, σ.3.

Πεδίο εφαρμογής της πρότασης

Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ, περιλαμβάνει τα βαριά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (καθώς και τα ταξί και τα ασθενοφόρα) όχι όμως τα επιβατικά αυτοκίνητα. Τα επιβατικά αυτοκίνητα αποτελούν το αντικείμενο τροποποιητικής πρότασης COM(86)214 (4). Η Επιτροπή σκοπεύει να προωθήσει κατεπειγόντως την τροποποιητική πρόταση ώστε να εξασφαλισθεί ότι όλα τα οχήματα, επιβατικά και επαγγελματικά, υπόκεινται στους αναγκαίους τεχνικούς ελέγχους.

Τα οχήματα που καλύπτονται από την αρχική οδηγία 77/143/ΕΟΚ υπόκεινται σε έλεγχο ένα έτος μετά την ημερομηνία κατά την οποία τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία και στη συνέχεια ετησίως (1,1,1,1 κλπ). Οχήματα που εμπίπτουν στην τροποποιητική οδηγία 88/449/ΕΟΚ (ελαφρά φορτηγά) ελέγχονται για πρώτη φορά τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία και στη συνέχεια κάθε δύο έτη (4,2,2,2 κλπ). Η πρόταση COM(86)214 προβλέπει ότι τα επιβατικά οχήματα θα ελέγχονται για πρώτη φορά 3 έτη μετά τη θέση σε κυκλοφορία, για δεύτερη φορά μετά 5 έτη και στη συνέχεια ετησίως (3,2,1,1,1 κλπ).

Τα υφιστάμενα στα κράτη μέλη συστήματα ελέγχου σε γενικές γραμμές καλύπτουν τα σημεία που πρέπει να εξετάζονται καθώς και τα σχετικά κριτήρια ενδεχόμενης βλάβης, όπως φαίνεται στο παράρτημα ΙΙ. Όμως, για τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη υιοθετήσει προγράμματα τεχνικού ελέγχου όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά), το τεχνικό παράρτημα θα αποτελέσει τη βάση για τον καθορισμό του ελάχιστου αποδεκτού επιπέδου στον κρίσιμο αυτό από άποψη ασφάλειας τομέα, με στόχο πάντοτε να εξασφαλίζεται σε λογικό βαθμό ότι σε ολόκληρη την Κοινότητα τα οχήματα διατηρούνται σε ικανοποιητική κατάσταση από άποψη ασφάλειας.

---

(4) ΕΕ αριθ. C 133, 31.05.1986, σ. 3.

ΠΡΟΤΑΣΗ

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 77/143/ΕΟΚ

ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΤΟΥΣ

(ΠΕΔΗΣΗ)

Το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75•

την πρόταση της Επιτροπής (1)•

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2)•

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ (4) του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ (5), προβλέπει την πραγματοποίηση κανονικά τεχνικού ελέγχου μόνο για ορισμένα οδικά οχήματα (λεωφορεία, βαριά και ελαφρά φορτηγά οχήματα, βαριά ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, ταξί και ασθενοφόρα) όχι όμως για επιβατικά οχήματα•

ότι, με την οδηγία του Συμβουλίου 91/225/ΕΟΚ(6), επιδιώκεται αφενός η καθιέρωση διαδικασιών με σκοπό την έκδοση επί μέρους οδηγιών για τον έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων όσον αφορά τα σημεία τα περιλαμβανόμενα στο Παράρτημα ΙΙ των ανωτέρω οδηγιών και αφετέρου η συγκρότηση Τεχνικής Επιτροπής που θα παρέχει στην Επιτροπή την έγκρισή της σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για την προσαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων στην πρόοδο που σημειώνεται•

---

(1) ΕΕ αριθ. C
(2) ΕΕ αριθ. C
(3) ΕΕ αριθ. C
(4) ΕΕ αριθ. L 47, 18.2.1977, σ. 47.
(5) ΕΕ αριθ. L 222, 12.8.1988, σ. 10.
(6) ΕΕ αριθ. L 103, 23.04.1991, σ.3.

ότι, όλα τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διαδικασίες ελέγχου του συστήματος πέδησης για τα βαριά επαγγελματικά οχήματα·

ότι σε αρκετά κράτη μέλη υφίστανται εθνικοί κανόνες για τον έλεγχο των ελαφρών οχημάτων, περιλαμβανόμενων των επιβατικών αυτοκινήτων, και ότι οι κανόνες αυτοί συμφωνούν με το πρόγραμμα που διαγράφεται στην παρούσα πρόταση·

ότι, όπως προκύπτει κατά την εξέταση των διαδικασιών έγκρισης τύπου όσον αφορά τον έλεγχο του συστήματος πέδησης για όλους τους τύπους οχημάτων, η εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών στο πλαίσιο του τεχνικού ελέγχου δεν είναι ρεαλιστική·

ότι τα πρότυπα τα οποία θα υιοθετηθούν για την πραγματοποίηση δοκιμών σε οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία πρέπει να αφορούν κατά κύριο λόγο την κατάσταση των οχημάτων από άποψη συντήρησης και, συνεπώς, την ικανότητά τους να ανταποκρίνονται από άποψη επιδόσεων στα πρότυπα που καθορίζονται για την έγκριση τύπου, στο πλαίσιο δοκιμής σχετικά απλής, ταχείας και χαμηλού κόστους·

ότι, δεδομένου του εύρους των διαφορών που υπάρχουν στο χρησιμοποιούμενο τεχνικό εξοπλισμό και τις εφαρμοζόμενες μεθόδους ελέγχου στα κράτη μέλη, στην παρούσα φάση δεν είναι πρακτικό να καθορισθούν τιμές για τις απαιτούμενες επιδόσεις του συστήματος πέδησης, τη ρύθμιση της πίεσης του αέρα και τον απαιτούμενο για την ανάπτυξη της πίεσης αυτής χρόνο κ.λπ., ενώ ο έλεγχος λειτουργίας του συστήματος πέδησης πρέπει να έχει στόχο τη ρεαλιστική εκτίμηση ότι, κατά το χρόνο του ελέγχου και ανεξάρτητα από την κατάσταση από άποψη φόρτωσής του εντός των ορίων του μικτού του βάρους, το όχημα είναι οδικά ασφαλές και ότι, άν ελεγχθεί με βάση τις τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ (7) για την έγκριση τύπου όσον αφορά, την πέδηση, όπως η εν λόγω οδηγία έχει τροποποιηθεί, θα καλύπτει επιτυχώς τις απαιτήσεις αυτές·

ότι τα κράτη μέλη επιτρέπεται να επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής των ελέγχων πέδησης ώστε να περιλαμβάνονται σε αυτό οχήματα ή σημεία ελέγχου πέραν εκείνων που προβλέπει η παρούσα πρόταση·

ότι τα κράτη μέλη επιτρέπεται να καθιστούν τους ελέγχους πέδησης αυστηρότερους ή να αυξάνουν τη συχνότητά τους,

Εξέδωσε την παρούσα οδηγία:

---

(7) ΕΕ αριθ. L 202, 06.09.1971, σ. 37.

'Αρθρο 1

Η οδηγία 77/143/ΕΟΚ τροποποιείται με την παρούσα ως εξής:

1. Η παράγραφος 1 του Παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ και η οποία αφορά τα συστήματα πέδησης, αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

"1. Συστήματα πέδησης

Ο τεχνικός έλεγχος των συστημάτων πέδησης οχημάτων πρέπει να συμπεριλάβει και τα σημεία που ακολουθούν. Σε περίπτωση που παρατηρηθεί οποιαδήποτε από τις ελλείψεις οι οποίες αναφέρονται στον πίνακα όσον αφορά τα εν λόγω σημεία, το αποτέλεσμα του ελέγχου για το όχημα θεωρείται αρνητικό. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν κατά τον έλεγχο των συστημάτων πέδησης πρέπει να ισοδυναμούν προς τις τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ περί πέδησης."

Σημεία προς έλεγχο/δοκιμή		Αιτίες βλάβης	
1.1	Κατάσταση και λειτουργία από μηχανική άποψη		
1.11	Άρθρωση στήριξης ποδοπλήκτρου	–	πολύ σφικτή άρθρωση
		–	φθορά του εδράνου
		–	υπερβολική φθορά/ελευθερία λόγω φθοράς
1.12	Κατάσταση ποδοπλήκτρου και διαδρομή του μηχανισμού επενέργειας στο σύστημα πέδησης	–	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 αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου
1.13	Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	–	υπερβολικός χρόνος για την ανάπτυξη της πίεσης αέρα/του κενού που απαιτείται για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος πέδησης
		–	η πίεση αέρα/το κενό που αναπτύσσεται δεν επαρκεί για τη χρησιμοποίηση της πέδης τουλάχιστον δύο φορές μετά τη λειτουργία του συστήματος προειδοποίησης (ή είναι εσφαλμένη ή ένδειξη του μανομέτρου)
		–	διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή διαρροές αέρα αντιληπτές με την ακοή
1.14	Προειδοποιητικός ενδείκτης πτώσης πίεσης ή μανόμετρο	–	κακή λειτουργία ή βλάβη του ενδείκτη πτώσης πίεσης/
		–	του μανόμετρου αέρα

1.15	Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου πέδησης	- ρωγμές ή βλάβη του χειριστηρίου, υπερβολική φθορά - κακή λειτουργία της βαλβίδας ελέγχου - αναξιόπιστος έλεγχος στην άτρακτο της βαλβίδας ή αναξιόπιστη βαλβίδα - χαλαρές συνδέσεις ή διαρροή του συστήματος - κακή λειτουργία
1.16	Πέδη στάθμευσης, μοχλός χειρισμού, σύστημα αναστολής της	- το σύστημα αναστολής δεν συγκρατεί κανονικά την πέδη στάθμευσης - υπερβολική φθορά στον άξονα περιστροφής του χειρομοχλού ή του μηχανισμού αναστολής - υπερβολική διαδρομή του χειρομοχλού λόγω κακής ρύθμισης
1.17	Βαλβίδες συστήματος πέδησης (ποδοβαλβίδες, βαλβίδες ανακούφισης, ρυθμιστές κ.λπ)	- βλάβη, υπερβολικές διαρροές αέρα - υπερβολική εκροή λαδιού από τον αεροσυμπιεστή - ανασφαλής/κακή στερέωση - εκροή υγρού πέδησης
1.18	Σύνδεσμοι για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου	- βλάβη δικλείδων απομόνωσης ή αυτόματων δικλείδων - ανασφαλής/κακή στερέωση - υπερβολικές διαρροές

1.19	Σύστημα αποταμίευσης ενέργειας ή δοχείο πίεσης	-	βλάβη, διάβρωση, διαρροές
		-	δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης
		-	ανασφαλής/κακή στερέωση
1.20	Συστήματα επιβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα)	-	βλάβη ή κακή λειτουργία του σερβομηχανισμού
		-	βλάβη ή διαρροή κεντρικού
		-	κυλίνδρου
		-	ανασφαλής κεντρικός κύλινδρος
		-	ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης
		-	δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου
		-	παραμένει συνεχώς φωτεινό ή έχει υποστεί βλάβη η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης
		-	δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα προειδοποίησης για την πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης
1.21	Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	-	κίνδυνος βλάβης ή θραύσης
		-	διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις
		-	βλάβες ή υπερβολική διάβρωση
		-	εσφαλμένη τοποθέτηση
1.22	Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	-	κίνδυνος βλάβης ή θραύσης
		-	φθορά, εκδορές, ανεπαρκές μήκος σωλήνων πέδησης, συστροφή
		-	διαρροές από τους εύκαμπτους σωλήνες ή τις συνδέσεις
		-	τοπική διόγκωση των σωλήνων όταν ασκείται πίεση
		-	εμφάνιση πόρων
1.23	Επιφάνειες τριβής συστήματος πέδησης (επενδύσεις σιαγόνων - πλακίδια τριβής)	-	υπερβολική φθορά (εφόσον είναι δυνατός ο οπτικός έλεγχος)
		-	διείσδυση ανεπιθύμητων παραγόντων (λάδια, λίπος κ.λπ.), (εφόσον είναι δυνατός ο οπτικός έλεγχος)

1.24	Τύμπανα, δίσκοι	- υπερβολική φθορά, υπερβολικά ανώμαλη επιφάνεια, ρωγμές, ανασφαλή ή θραυσμένα - διείσδυση ανεπιθύμητων παραγόντων (λάδια, λίπος κ.λπ.), εφόσον είναι δυνατός ο οπτικός έλεγχος - ανασφαλής πλάκα στήριξης
1.25	Ελκυστήρες (ντίζες) συστήματος πέδησης, ράβδοι, μοχλοί, αρθρώσεις	- ελκυστήρες φθαρμένοι ή πλεγμένοι - υπερβολική φθορά ή διάβρωση - ανασφαλής σύνδεση ελκυστήρα ή ράβδου - βλάβες στον οδηγό του ελκυστήρα - περιορισμοί στην ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης - τυχόν μη κανονική κίνηση μοχλών/ράβδων/αρθρώσεων οφειλόμενη σε κακή ρύθμιση ή υπερβολική φθορά
1.26	Επενεργητές πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια) η κύλινδροι υδραυλικών συστημάτων στους τροχούς	- βλάβες ή ρωγμές - διαρροές - ανασφαλής/κακή στερέωση - υπερβολική διάβρωση - υπερβολική διαδρομή του εμβόλου ή του μηχανισμού με διάφραγμα - λείπει ή παρουσιάζει υπερβολική φθορά το προστατευτικό κάλυμμα για τη σκόνη

1.27	Ρυθμιστική βαλβίδα κεντρικού κυλίνδρου	-	κακή σύνδεση
		-	εσφαλμένη ρύθμιση
		-	δεν λειτουργεί (κολλημένη)
		-	λείπει
1.28	Αυτόματοι ρυθμιστές επαναφοράς	-	δεν λειτουργούν, κολλημένοι, με ασυνήθη ελευθερία κίνησης που δείχνει υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση
		-	βλάβες
1.29	Σύστημα επιβράδυνσης (όπου υπάρχει ή απαιτείται)	-	ανασφαλείς συνδέσεις ή στηρίγματα
		-	βλάβες
1.3	Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κύριου συστήματος πέδησης		
1.31	Λειτουργία (προοδευτική επενέργεια μέχρις ότου οι δυνάμεις πέδησης φθάσουν το μέγιστο)	-	ασκούνται μικρότερες/δεν ασκούνται καθόλου δυνάμεις πέδησης σε ένα ή περισσότερους τροχούς
		-	σε κάποιο τροχό οι δυνάμεις πέδησης είναι μικρότερες από το 70% των υψηλότερων καταγραφόμενων δυνάμεων που ασκούνται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα (Σε περίπτωση που πραγματοποιείται δοκιμή σε πορεία, υπερβολική απόκλιση του οχήματος από την ευθεία)
		-	οι δυνάμεις πέδησης δεν μεταβάλλονται προοδευτικά
		-	μη κανονική χρονική υστέρηση της πέδησης σε κάποιο τροχό
		-	υπερβολική διακύμανση των δυνάμεων πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή των τυμπάνων
1.32	Αποτελεσματικότητα	-	η πέδηση δεν είναι αποτελεσματική, δεν καλύπτονται ούτε οι ελάχιστες απαιτήσεις

1.4	Λειτουργία και αποτελεσματικότητα της βοηθητικής πέδης (εφόσον υπάρχει σαν ξεχωριστό σύστημα)	
1.41	Λειτουργία	- η(οι) πέδη(ες) λειτουργεί(ούν) μονόπλευρα - 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 - δεν λειτουργεί το αυτόματο σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου
1.42	Αποτελεσματικότητα	- ανεπαρκής πέδηση, δεν καλύπτονται ούτε οι ελάχιστες απαιτήσεις
1.5	Λειτουργία και αποτελεσματικότητα της πέδης στάθμευσης	
1.51	Λειτουργία	- η πέδη λειτουργεί μονόπλευρα
1.52	Αποτελεσματικότητα	- η πέδη δεν λειτουργεί αποτελεσματικά, δεν καλύπτονται ούτε οι ελάχιστες απαιτήσεις

1.6	Λειτουργία συστήματος επιβράδυνσης ή της πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων	–	η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (επιβραδυντής)
		–	βλάβες
1.7	Πέδηση με σύστημα αντιεμπλοκής	–	Κακή λειτουργία του ενδεικτικού επενέργειας του συστήματος αντιεμπλοκής
		–	βλάβες

'Αρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. 'Οταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι διατάξεις αυτές περιλαμβάνουν μνεία της παρούσας οδηγίας ή συνοδεύονται από μια τέτοια μνεία κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες οι σχετικές με τη μνεία αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος καθορίζεται από την παρούσα οδηγία.

'Αρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introduction this measure?

It is recognised as being of vital importance that vehicles are maintained in such a condition so as to ensure that they are safe and roadworthy. This proposal formalises the key items of the vehicles braking system that need to be tested and inspected giving criteria (both objective and subjective) on the reasons for acceptance or failure of those items. The proposal aims at gaining a reasonable assurance that vehicles, across the Community, are maintained in an acceptable road safety condition.

II. Features of the business in question

All users of vehicles, the subject of Directive 77/143/EEC as amended. Also, garages, technical services and agencies charged with vehicle roadworthiness testing. As things stand at the moment, only commercial vehicles, including taxis and ambulances are covered by roadworthiness Directives. The amendment to include passenger cars within a Community roadworthiness scheme remains on the table of the Council. Until this amendment is adopted this proposal on vehicle brake testing will not affect passenger cars nor those small businesses responsible for their operation and maintenance.

III. What obligations does the measure impose directly on business?

Member States current roadworthiness schemes largely encapsulate the items to be tested and their criteria for failure as given in Annex II. However, for those Member States that have yet to adopt roadworthiness schemes for the lighter vehicles (both passenger and commercial), the technical Annex II will provide a formula for the minimum acceptable standard in this safety critical area. However, as yet passenger cars will be unaffected by this proposal until they are included within the roadworthiness scheme.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

Where roadworthiness testing is delegated to private garages it is likely that the equipment and procedures that those garages adopt in testing the vehicles' brakes will be largely uneffected by this proposal.

VI. What is the likely effection:

a) The competitiveness of business

This proposal will equalise the conditions of competition by standardising on the type of test to be applied.

b) Employment

Neutral

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

All Member States roadworthiness testing authorities, the coordinating body of roadworthiness testing agencies (CITA), the European Garage Equipment association, major private testing organisations, the European Motor Manufactoring Industry (CCMC and CLCA) and the European Freight Organisations have been consulted.

-17-

ISSN 0254-1483

COM(91) 243 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR **07**

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-91-285-GR-C

ISBN 92-77-73773-5

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg