

ΟΔΗΓΙΑ 2014/45/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 3ης Απριλίου 2014****για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» η Επιτροπή διατύπωσε στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», με βάση τον οποίο η Ένωση θα πρέπει έως το 2050 να προσεγγίσει στο μηδέν τον αριθμό νεκρών από τροχαία ατυχήματα. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, αναμένεται ότι η τεχνολογία κατασκευής των οχημάτων θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση του ιστορικού ασφαλείας των οδικών μεταφορών.
- (2) Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», η Επιτροπή πρότεινε να μειωθεί περαιτέρω στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση έως το 2020, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί αυτό, η Επιτροπή καθόρισε επτά στρατηγικούς στόχους και ταυτοποίησε δράσεις για ασφαλέστερα οχήματα, μια στρατηγική για τη μείωση των τραυματισμών και μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων οδικών χρηστών, ιδίως των οδηγών μοτοσικλετών.
- (3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς σχεδιασμένο για να διασφαλίσει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό θα πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον τεχνικό οδικό έλεγχο των οχημάτων οδικών επαγγελματικών μεταφορών, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων ώστε να εξασφαλισθεί ότι μπορεί να αφαιρεθεί η άδεια οχημάτων να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο, εφόσον το όχημα συνιστά άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Ο περιοδικός έλεγχος θα πρέπει να είναι το κύριο μέσο εξασφάλισης της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων. Οι τεχνικοί οδικοί έλεγχοι οχημάτων επαγγελματικής χρήσης θα πρέπει απλώς να συμπληρώνουν τους περιοδικούς ελέγχους.
- (4) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να θεσπίζουν αυστηρότερα πρότυπα ελέγχου από εκείνα που απαιτούνται βάσει της παρούσας οδηγίας.
- (5) Η εφαρμογή μέτρων για τη διασφάλιση της καλής κατάστασης θα πρέπει να περιλαμβάνει εκστρατείες ευαισθητοποίησης των ιδιοκτητών οχημάτων, ώστε αυτοί να αναπτύξουν καλές πρακτικές και συνήθειες συνεπεία των βασικών ελέγχων στα οχήματά τους.
- (6) Οχήματα με τεχνικά συστήματα που δυσλειτουργούν επηρεάζουν την οδική ασφάλεια και μπορεί να οδηγήσουν σε τροχαία ατυχήματα με τραυματισμούς ή θανάτους. Οι συνέπειες αυτές θα μπορούσαν να αμβλυθούν με κατάλληλες βελτιώσεις στο σύστημα τεχνικού ελέγχου. Ο έγκαιρος εντοπισμός μιας αστοχίας σε ένα μηχανοκίνητο όχημα, η οποία επηρεάζει την οδική ασφάλεια, θα συνέβαλε στην αντιμετώπιση της αστοχίας και, κατά συνέπεια, στην πρόληψη ατυχημάτων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 44 της 15.2.2013, σ. 128.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση της 24ης Μαρτίου 2014.

- (7) Οχήματα με σύστημα ελέγχου καυσαερίων που δεν λειτουργούν σωστά επιβαρύνουν περισσότερο το περιβάλλον από ό,τι τα συντηρημένα οχήματα. Συνεπώς, το καθεστώς περιοδικών τεχνικών ελέγχων θα μπορούσε να συμβάλει και στη βελτίωση του περιβάλλοντος με τη μείωση των μέσων εκπομπών των οχημάτων.
- (8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν τη λήψη κατάλληλων μέτρων προκειμένου να αποτρέψουν αθέμιτες παρεμβάσεις ή τροποποιήσεις σε τμήματα και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος, τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν βλάβη στα απαραίτητα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του οχήματος στον τομέα της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως μέσω περιοδικών τεχνικών ελέγχων και αποτελεσματικών, ανάλογων, αποτρεπτικών και μη μεροληπτικών κυρώσεων.
- (9) Κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, καθίστανται αδιαλείπτως αυστηρότερες οι απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων προκειμένου να χορηγηθεί έγκριση τύπου. Ωστόσο, η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα δεν έχει βελτιωθεί στον προβλεπόμενο βαθμό με την αυστηροποίηση των προτύπων για τα καυσαέρια των αυτοκινήτων, ιδίως όσον αφορά τα οξειδία του αζώτου (NOx) και τα μικροσκοπικά σωματίδια. Προκειμένου να αναπτυχθούν λύσεις για το μέλλον, θα πρέπει να εξετασθούν διεξοδικά δυνατότητες βελτίωσης των κύκλων δοκιμών προκειμένου αυτές να προσομοιάζουν με τις συνθήκες που επικρατούν στο οδικό δίκτυο και να θεσπιστούν μέθοδοι δοκιμών για τη μέτρηση των επιπέδων NOx καθώς και οριακών τιμών για εκπομπές NOx.
- (10) Στα οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις εκπομπών των κατηγοριών Euro 6 και Euro VI, τα ενσωματωμένα στο όχημα συστήματα διάγνωσης (συστήματα OBD) καθίστανται περισσότερο αποτελεσματικά κατά τη μέτρηση των εκπομπών, πράγμα το οποίο επιτρέπει για τον σκοπό του τεχνικού ελέγχου τη χρησιμοποίησή τους κατά τρόπο ισοδύναμο προς τον τυποποιημένο έλεγχο εκπομπής καυσαερίων. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η χρησιμοποίηση των τα συστημάτων OBD σε τεχνικούς ελέγχους οχημάτων έως τις κατηγορίες εκπομπών Euro 5 και Euro V, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να επιτρέψουν την εν λόγω μέθοδο ελέγχου, σύμφωνα με τις συστάσεις και άλλες απαιτήσεις του κατασκευαστή, για εκείνα τα οχήματα στα οποία η ισοδυναμία, λαμβανομένων ενδεχομένως υπόψη ενδεχόμενης σχετικής με την έγκριση τύπου νομοθεσίας, έχει επιβεβαιωθεί με ανεξάρτητο τρόπο.
- (11) Στην Ένωση έχουν θεσπισθεί ορισμένα τεχνικά πρότυπα και απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων. Είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί, μέσω καθεστώς περιοδικών τεχνικών ελέγχων, ότι τα οχήματα εξακολουθούν να πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας. Το καθεστώς αυτό θα ισχύει για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, όπως αυτές ορίζονται στις οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2002/24/EK ⁽¹⁾, 2003/37/EK ⁽²⁾ και 2007/46/EK ⁽³⁾,
- (12) Οι τροχοφόροι ελκυστήρες μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο αντί των φορτηγών στις τοπικές μεταφορές και για επαγγελματικές οδικές μεταφορές. Ο κίνδυνος που ενέχουν είναι συγκρίσιμος με εκείνον των φορτηγών και συνεπώς η μεταχείριση αυτής της κατηγορίας οχημάτων που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο θα πρέπει να υπόκειται σε τεχνικό έλεγχο.
- (13) Τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος διατηρούν την κληρονομιά της περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας κατασκευάστηκαν και θεωρείται πως χρησιμοποιούνται ελάχιστα στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Θα πρέπει συνεπώς να καθορίζεται από τα κράτη μέλη ο χρόνος των περιοδικών τεχνικών ελέγχων για τα οχήματα αυτά. Θα πρέπει επίσης να δίνεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να ρυθμίζουν τον τεχνικό έλεγχο για άλλους τύπους ειδικών οχημάτων.
- (14) Οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε απομακρυσμένα εδάφη των κρατών μελών, ιδίως σε μικρά νησιά με λιγότερους από 5 000 κατοίκους ή σε αραιοκατοικημένες περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των πέντε προσώπων ανά τετραγωνικό μέτρο, κινούνται υπό περιστάσεις που μπορεί να απαιτούν ειδικό καθεστώς τεχνικού ελέγχου. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξουσιοδοτηθούν να εξααιρούν τα εν λόγω οχήματα από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (15) Ο τεχνικός έλεγχος είναι κρατική δραστηριότητα και συνεπώς θα πρέπει να ασκείται από τα κράτη μέλη ή από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς οι οποίοι εξουσιοδοτούνται να διενεργούν παρόμοιο έλεγχο υπό την εποπτεία τους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παραμείνουν αρμόδια για τον τεχνικό έλεγχο σε όλες τις περιπτώσεις, ακόμη και εάν το εθνικό σύστημα επιτρέπει την εξουσιοδότηση ιδιωτικών φορέων, μεταξύ των οποίων και εκείνων που εκτελούν επισκευές οχημάτων, για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου.

⁽¹⁾ Οδηγία 2002/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/EOK του Συμβουλίου (ΕΕ L 124 της 9.5.2002, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2003/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων των οχημάτων αυτών και για την κατάργηση της οδηγίας 74/150/EOK (ΕΕ L 171 της 9.7.2003, σ. 1).

⁽³⁾ Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

- (16) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την εξουσία να χορηγούν άδεια λειτουργίας σε κέντρα τεχνικού ελέγχου που βρίσκονται εκτός της επικράτειάς τους για τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων σε οχήματα που διαθέτουν άδεια κυκλοφορίας στην επικράτεια τους, εφόσον τα εν λόγω κέντρα τεχνικού ελέγχου έχουν ήδη λάβει, από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένα, άδεια διενέργειας τεχνικών ελέγχων σε οχήματα.
- (17) Για τον έλεγχο των οχημάτων και ειδικά των ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων ασφαλείας, είναι εξαιρετικά σημαντικό να υπάρχει πρόσβαση στις τεχνικές προδιαγραφές κάθε μεμονωμένου οχήματος. Συνεπώς, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν τα δεδομένα που είναι αναγκαία για την εξακρίβωση της λειτουργικότητας των συνδεόμενων με την ασφάλεια και το περιβάλλον κατασκευαστικών στοιχείων. Θα πρέπει να εφαρμόζονται επίσης προς το σκοπό αυτό οι διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης, και να επιτρέπεται στα κέντρα ελέγχου να έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τον τεχνικό έλεγχο. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία που επιτρέπουν τον έλεγχο της λειτουργικότητας των συστημάτων ασφαλείας του οχήματος κατά τρόπο ώστε τα συστήματα αυτά να ελέγχονται στο πλαίσιο ενός περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό ειδικά για τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου, θα πρέπει δε να καλύπτονται όλα τα στοιχεία που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- (18) Όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο απαιτείται, εφόσον χρησιμοποιούνται, να βρίσκονται σε καλή τεχνική κατάσταση. Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ταξινόμησης και, κατά περίπτωση ο χρήστης του οχήματος, θα πρέπει να έχει την υποχρέωση να διατηρεί το όχημα σε κατάσταση κατάλληλη για ασφαλή κυκλοφορία.
- (19) Για λόγους ασφαλείας καθώς και της σημασίας της για το κοινωνικό σύνολο, τα οχήματα που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο θα πρέπει να βρίσκονται σε καλή τεχνική κατάσταση. Ως εκ τούτου τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν, σε εθελοντική βάση, πρόσθετους τεχνικούς ελέγχους.
- (20) Για να επιτραπεί ορισμένος βαθμός ευελιξίας σε κατόχους πιστοποιητικού ταξινόμησης και χρήστες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν χρονικό διάστημα αρκετών εβδομάδων εντός του οποίου εκτελείται περιοδικός τεχνικός έλεγχος.
- (21) Οι έλεγχοι καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος θα πρέπει να είναι σχετικά απλοί, γρήγοροι και να έχουν χαμηλό κόστος, συγχρόνως δε να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας.
- (22) Οι τεχνικοί έλεγχοι των οχημάτων θα πρέπει να καλύπτουν όλα τα σημεία που αφορούν τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό του ελεγχόμενου οχήματος. Η συμβατότητα μεταξύ τμημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, όπως μεταξύ τροχών και πλήμνης του τροχού, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ζωτικό σημείο ασφαλείας και να ελέγχεται κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου. Στο πλαίσιο των ανωτέρω σημείων και ανάλογα με το επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης των οχημάτων, θα πρέπει στον κατάλογο των προς έλεγχο σημείων να περιληφθούν τα σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα. Με στόχο την εναρμόνιση του τεχνικού ελέγχου, θα πρέπει να καθιερωθούν μέθοδοι ελέγχου για κάθε ελεγχόμενο σημείο. Τα εν λόγω σημεία θα πρέπει να επικαιροποιούνται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στην έρευνα και την τεχνολογική πρόοδο στον τομέα της ασφαλείας των οχημάτων.
- (23) Για να διευκολυνθεί η εναρμόνιση και να εξασφαλισθεί συνέπεια μεταξύ προτύπων, θα πρέπει να προβλεφθεί μη διεξοδικός κατάλογος των κυρίων αιτίων αστοχίας για όλα τα ελεγχόμενα σημεία. Για να υπάρχει ειρμός στην κρίση της κατάστασης του ελεγχόμενου οχήματος, οι αστοχίες που διαπιστώνονται θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση κοινό πρότυπο.
- (24) Με στόχο την καλύτερη εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας στο εσωτερικό της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σε περίπτωση εκ νέου ταξινόμησης ενός οχήματος, να αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη. Αυτό δεν θα πρέπει να θίγει το δικαίωμα ενός κράτους μέλους να ελέγχει το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την ταυτοποίηση του οχήματος σε περίπτωση νέας ταξινόμησης και να απαιτεί τη διενέργεια νέου τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τους όρους που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.
- (25) Η παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων θα πρέπει να θεωρείται ως αδίκημα που επισύρει κυρώσεις, δεδομένου ότι η παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων μπορεί να έχει αποτέλεσμα μια εσφαλμένη αξιολόγηση της καταλληλότητας των οχημάτων για κυκλοφορία. Η καταγραφή των διανυθέντων χιλιομέτρων στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και η πρόσβαση του ελεγκτή στις πληροφορίες αυτές θα πρέπει να διευκολύνει την ανίχνευση παραποίησης του μετρητή ή παρέμβασης. Η Επιτροπή θα πρέπει να ελέγχει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους μετρητές διανυθέντων χιλιομέτρων, μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών.

- (26) Μετά από κάθε έλεγχο θα πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Αυτό θα πρέπει να περιέχει μεταξύ άλλων πληροφορίες για την ταυτοποίηση του οχήματος και πληροφορίες για τα αποτελέσματα του ελέγχου. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να διατίθενται ηλεκτρονικά. Για να εξασφαλισθεί ορθή παρακολούθηση των τεχνικών ελέγχων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συλλέγουν και να διατηρούν τις εν λόγω πληροφορίες σε βάση δεδομένων, ιδίως για σκοπούς ανάλυσης των περιοδικών τεχνικών ελέγχων.
- (27) Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ταξινόμησης και, κατά περίπτωση ο χρήστης του οχήματος που υποβάλλεται σε τεχνικό έλεγχο κατά τη διάρκεια του οποίου διαπιστώνονται αστοχίες, και ιδίως αστοχίες που συνιστούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, θα πρέπει να τις επισκευάζει αμελλητί. Στην περίπτωση επικίνδυνων αστοχιών, μπορεί να καταστεί απαραίτητο να περιοριστεί η χρήση του οχήματος μέχρι να επισκευασθούν όλες οι επικίνδυνες αστοχίες.
- (28) Όταν το ελεγχθέν όχημα ανήκει σε μια κατηγορία οχημάτων για την οποία δεν απαιτείται ταξινόμηση στο κράτος μέλος στο οποίο αυτό έχει τεθεί σε κυκλοφορία, το εν λόγω κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να απαιτεί να αναρτάται το αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου σε ορατό σημείο του οχήματος.
- (29) Προκειμένου να επιτευχθεί έλεγχος υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση, θα πρέπει ο εξοπλισμός ελέγχου που χρησιμοποιείται κατά τον τεχνικό έλεγχο, τη συντήρηση και τη βαθμονόμηση να ελέγχεται με βάση τις προδιαγραφές που προβλέπουν τα κράτη μέλη ή οι κατασκευαστές.
- (30) Εναλλακτικός εξοπλισμός που ανταποκρίνεται στις τεχνολογικές εξελίξεις και καινοτομίες θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί, εφόσον εξασφαλίζει ένα εξίσου υψηλό επίπεδο ελέγχου.
- (31) Τα κράτη μέλη, όταν εξουσιοδοτούν κέντρα τεχνικού ελέγχου στο έδαφός τους, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ότι η οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στον τομέα των μεταφορών.
- (32) Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου μεριμνούν για την αντικειμενικότητα και την υψηλή ποιότητα του ελέγχου των οχημάτων. Προκειμένου, επομένως, να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που θέτει το κράτος μέλος που χορηγεί τη σχετική άδεια.
- (33) Για υψηλά πρότυπα τεχνικού ελέγχου απαιτείται το προσωπικό ελέγχου να έχει υψηλής στάθμης προσόντα και ικανότητες. Θα πρέπει να καθιερωθεί σύστημα εκπαίδευσης που θα περιλαμβάνει αρχική εκπαίδευση και περιοδική επανεκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις. Θα πρέπει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος ώστε να καταστεί δυνατή η ομαλή ένταξη του υπάρχοντος προσωπικού ελέγχου στο καθεστώς περιοδικής εκπαίδευσης ή των εξετάσεων. Προκειμένου να διασφαλιστούν υψηλά πρότυπα εκπαίδευσης, επάρκειας και ελέγχου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να θεσπίζουν πρόσθετες απαιτήσεις όσον αφορά την επάρκεια και την αντίστοιχη εκπαίδευση.
- (34) Οι ελεγκτές, όταν διενεργούν τεχνικό έλεγχο, θα πρέπει να ενεργούν ανεξάρτητα και η απόφασή τους δεν θα πρέπει να επηρεάζεται από σύγκρουση συμφερόντων, οικονομικού ή προσωπικού χαρακτήρα. Η αμοιβή των ελεγκτών δεν θα πρέπει συνεπώς να τελεί σε άμεση συνάρτηση με τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου. Θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να θεσπίζουν απαιτήσεις σχετικά με το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων ή να εξουσιοδοτούν έναν ιδιωτικό φορέα να διενεργεί τόσο τεχνικό έλεγχο όσο και επισκευές οχημάτων, ακόμη και στο ίδιο όχημα, εφόσον ο εποπτικός φορέας έχει σχηματίσει την απόλυτη βεβαιότητα ότι διασφαλίζεται ένα υψηλό επίπεδο αντικειμενικότητας.
- (35) Τα αποτελέσματα τεχνικού ελέγχου δεν θα πρέπει να αλλοιώνονται για εμπορικούς σκοπούς. Μόνον εάν τα ευρήματα του τεχνικού ελέγχου που εκτέλεσε ελεγκτής είναι έκδηλα εσφαλμένα, ο εποπτικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να τροποποιεί τα αποτελέσματα του ελέγχου αυτού.
- (36) Για να εξασφαλισθεί ότι θα διατηρηθεί διαχρονικά υψηλής ποιότητας τεχνικός έλεγχος, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν σύστημα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο να καλύπτει τις διαδικασίες αδειοδότησης, εποπτείας και ανάκλησης, αναστολής ή ακύρωσης της άδειας διενέργειας τεχνικών ελέγχων.

⁽¹⁾ Οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ L 376 της 27.12.2006, σ. 36).

- (37) Η διαπίστευση των κέντρων τεχνικού ελέγχου βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ δεν θα πρέπει να συνιστά υποχρέωση για τα κράτη μέλη.
- (38) Σε αρκετά κράτη μέλη, σημαντικός αριθμός τεχνικών ελέγχων διενεργείται από εξουσιοδοτημένα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου. Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικούς συνδέσμους.
- (39) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο διέπει τα οχήματα σε όλο τον κύκλο ζωής τους, από την έγκριση μέχρι την ταξινόμησή τους και τους τεχνικούς ελέγχους έως τη διάλυσή τους. Η ανταλλαγή πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων κρατών και κατασκευαστών αναμένεται ότι καταρχήν θα συμβάλει στη βελτίωση της απόδοσης όλης της διοικητικής αλυσίδας που αφορά τα οχήματα, και στη μείωση του κόστους και του διοικητικού φόρτου. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη σκοπιμότητα, το κόστος και το όφελος από τη συγκρότηση ηλεκτρονικής πλατφόρμας πληροφοριών για τα οχήματα αξιοποιώντας τις υφιστάμενες και ήδη εφαρμοσμένες λύσεις ΤΠ σε σχέση με τη διεθνή πρακτική για ανταλλαγή δεδομένων με στόχο να ελαχιστοποιηθεί το κόστος και να αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις. Κατά την εξέταση του ζητήματος αυτού, η Επιτροπή θα πρέπει να εκτιμά ποιος είναι ο πλέον κατάλληλος τρόπος για να συνδεθούν τα υφιστάμενα εθνικά συστήματα με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετιζόμενων με τον τεχνικό έλεγχο και τις ενδείξεις του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων μεταξύ των αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο, την ταξινόμηση και την έγκριση οχημάτων, των κέντρων τεχνικού ελέγχου, των κατασκευαστών εξοπλισμού ελέγχου και των κατασκευαστών οχημάτων. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάσει τη σκοπιμότητα, το κόστος και το όφελος μιας συλλογής και αποθήκευσης διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τα σημαντικότερα για την ασφάλεια κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που έχουν εμπλακεί σε σοβαρά ατυχήματα καθώς και τη δυνατότητα να διατεθούν πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό των ατυχημάτων και τους μετρητές διανυθέντων χιλιομέτρων, σε ανωνυμοποιημένη μορφή, σε ελεγκτές οχημάτων, κατόχους πιστοποιητικών ταξινόμησης οχημάτων και ερευνητές ατυχημάτων.
- (40) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω εκτελεστικές εξουσίες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (41) Η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τα στοιχεία για τον τεχνικό έλεγχο που διατίθενται από τους κατασκευαστές οχημάτων, εάν η συσταθείσα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία επιτροπή δεν έχει προηγουμένως γνωμοδοτήσει σχετικά με το υποβληθέν από την Επιτροπή σχέδιο.
- (42) Προκειμένου να επικαιροποιούνται οι κατηγορίες οχημάτων στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2, να επικαιροποιείται το παράρτημα Ι σημείο 3 όσον αφορά τις μεθόδους και να προσαρμοστεί το παράρτημα Ι σημείο 3 μετά από θετική εκτίμηση κόστους-οφέλους όσον αφορά τον κατάλογο των σημείων ελέγχου, τις μεθόδους και την αξιολόγηση των αστοχιών σε περίπτωση τροποποίησης των υποχρεωτικών απαιτήσεων σχετικά με την έγκριση τύπου στη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ασφάλειας ή της προστασίας του περιβάλλοντος, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξάγει η Επιτροπή τις απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Η Επιτροπή, όταν εκπονεί και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (43) Η καλή τεχνική κατάσταση των οχημάτων επηρεάζει άμεσα την οδική ασφάλεια και θα πρέπει συνεπώς να ελέγχεται περιοδικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διατάξεων της παρούσας οδηγίας συμπεριλαμβανομένου εκείνων για το πεδίο εφαρμογή, της συχνότητας των ελέγχων, μιας περαιτέρω βελτίωσης του συστήματος τεχνικών ελέγχων μέσω της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών και του ενδεχομένου μελλοντικής αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου.
- (44) Οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός των κέντρων τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να πληρούν τις καθορισμένες απαιτήσεις για τους τεχνικούς ελέγχους. Επειδή αυτό απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και προσαρμογές, οι οποίες ίσως δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν αμέσως, θα πρέπει να χορηγηθεί πενταετής περίοδος για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτές. Πενταετής περίοδος θα πρέπει να χορηγηθεί επίσης στους εποπτικούς φορείς για να τους δοθεί η δυνατότητα να εκπληρώσουν όλα τα κριτήρια και τις απαιτήσεις αδειοδότησης και εποπτείας των κέντρων τεχνικού ελέγχου.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.).

- (45) Επειδή ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με τη θέσπιση ελάχιστων κοινών απαιτήσεων και εναρμονισμένων κανόνων για την εκτέλεση των τεχνικών ελέγχων των οχημάτων εντός της Ένωσης, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, εξαιτίας του εύρους του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (46) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το άρθρο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (47) Η παρούσα οδηγία ενσωματώνει και ενημερώνει τους κανόνες που περιέχει η σύσταση 2010/378/ΕΕ της Επιτροπής ⁽¹⁾ με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση των μεθόδων τεχνικού ελέγχου.
- (48) Η παρούσα οδηγία επικαιροποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις που θεσπίζονται στην οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ και διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της ώστε να περιληφθούν ιδίως διατάξεις σχετικά με τη σύσταση κέντρων τεχνικού ελέγχου και των εποπτικών φορέων τους, καθώς και με τον διορισμό ελεγκτών που αναλαμβάνουν τη διενέργεια των τεχνικών ελέγχων. Συνεπώς η εν λόγω οδηγία θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις για ένα καθεστώς περιοδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα οχήματα των ακόλουθων κατηγοριών με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα έως 25 km/h, όπως ορίζεται στην οδηγία 2002/24/ΕΚ, στην οδηγία 2003/37/ΕΚ και στην οδηγία 2007/46/ΕΚ:

- μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και διαθέτουν έως οκτώ θέσεις καθημένων επιπλέον της θέσης του οδηγού — κατηγορία οχημάτων M₁,
- μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων καθημένων, επιπλέον της θέσης του οδηγού — κατηγορίες οχημάτων M₂ και M₃,
- μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστη μάζα έως 3,5 τόνους — κατηγορία οχημάτων N₁,
- μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων — κατηγορίες οχημάτων N₂ και N₃,
- ρυμουλκούμενα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, καθώς και ως κατάλυμα προσώπων και έχουν μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων — κατηγορίες οχημάτων O₃ και O₄,
- από 1ης Ιανουαρίου 2022, δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα — κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e και L7e — με κυβισμό άνω των 125 cm³,
- τροχοφόροι ελκυστήρες της κατηγορίας T5 που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στο δημόσιο οδικό δίκτυο μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h.

⁽¹⁾ Σύσταση 2010/378/ΕΕ της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, για την εκτίμηση των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 173 της 8.7.2010, σ. 74).

⁽²⁾ Οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 141 της 6.6.2009, σ. 12).

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τα ακόλουθα οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους:

- οχήματα τα οποία κινούνται ή χρησιμοποιούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις και οχήματα τα οποία ουδέποτε ή σπανίως χρησιμοποιούνται στο δημόσιο οδικό δίκτυο, όπως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος ή οχήματα αγώνων,
- οχήματα τα οποία καλύπτονται από διπλωματική ασυλία,
- οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις, τις δυνάμεις επιβολής του νόμου και της τάξης, τις πυροσβεστικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας και τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και διάσωσης,
- οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για αγροτικούς, ανθοκομικούς, δασοκομικούς, κτηνοτροφικούς ή αλιευτικούς σκοπούς μόνο στην επικράτεια του οικείου κράτους μέλους και κυρίως στο έδαφος που συνδέεται με τις δραστηριότητες αυτές, όπως γεωργικές και δασικές οδοί καθώς και γεωργικές γαίες,
- οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε μικρά νησιά ή αραιοκατοικημένες περιοχές,
- ειδικά οχήματα μεταφοράς εξοπλισμού τσίρκων και εμποροπανηγύρεων, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα έως 40 km/h, τα οποία κινούνται μόνο στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους,
- οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό άνω των 125 cm³, εφόσον το κράτος μέλος έχει θεσπίσει αποτελεσματικά εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας για τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα, λαμβάνοντας ιδιαίτερος υπόψη τα σχετικά στατιστικά στοιχεία για την οδική ασφάλεια που καλύπτουν τα τελευταία πέντε έτη. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω εξαιρέσεις.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν εθνικές απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 οχήματα.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Οι ακόλουθοι ορισμοί ισχύουν αποκλειστικά για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- 1) «όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό του·
- 2) «μηχανοκίνητο όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο τροχοφόρο όχημα το οποίο κινείται αυτόνομα, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 25 km/h·
- 3) «ρυμουλκούμενο»: μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα·
- 4) «ημιρυμουλκούμενο»: κάθε ρυμουλκούμενο που προορίζεται να ζεύγνυται σε μηχανοκίνητο όχημα κατά τρόπο ώστε το μηχανοκίνητο όχημα να φέρει σημαντικό μέρος της μάζας του και της μάζας του φορτίου του·
- 5) «δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα με δύο τροχούς με ή χωρίς κάνιστρο, και κάθε τρίκυκλο ή τετράκυκλο·
- 6) «όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος»: όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος·
- 7) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος»: κάθε όχημα το οποίο θεωρείται ιστορικού ενδιαφέροντος από το κράτος μέλος στο οποίο έχει ταξινομηθεί ή από έναν από τους εγκεκριμένους οργανισμούς που έχει ορίσει το κράτος αυτό και πληροί όλες τις κάτωθι προϋποθέσεις:
 - κατασκευάσθηκε ή ταξινομήθηκε για πρώτη φορά τουλάχιστον πριν από 30 έτη,
 - ο ειδικός τύπος του, σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο, δεν κατασκευάζεται πλέον,
 - από ιστορικής απόψεως συντηρείται και διατηρείται στην αρχική του κατάσταση και δεν έχει υποστεί ουσιαστική αλλαγή στα τεχνικά χαρακτηριστικά των κατασκευαστικών του στοιχείων,

- 8) «κάτοχος πιστοποιητικού ταξινόμησης»: το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο όνομα του οποίου ταξινομείται το όχημα,
- 9) «τεχνικός έλεγχος»: ο έλεγχος, σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, που διενεργείται ώστε να εξασφαλισθεί ότι ένα όχημα είναι ασφαλές προς χρήση στο δημόσιο οδικό δίκτυο και ανταποκρίνεται στα απαιτούμενα και υποχρεωτικά χαρακτηριστικά για την ασφάλεια και το περιβάλλον·
- 10) «έγκριση»: η διαδικασία σύμφωνα με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένα όχημα πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις που αναφέρονται στις οδηγίες 2002/24/EK, 2003/37/EK και 2007/46/EK·
- 11) «αστοχίες»: τεχνικά ελαττώματα και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο·
- 12) «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου»: έκθεση τεχνικού ελέγχου που εκδίδει αρμόδια αρχή ή κέντρο τεχνικού ελέγχου, η οποία περιέχει το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου·
- 13) «ελεγκτής»: πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από κράτος μέλος ή την οικεία αρμόδια αρχή να διενεργεί τεχνικούς ελέγχους σε κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, ανάλογα με την περίπτωση, εξ ονόματος της αρμόδιας αρχής·
- 14) «αρμόδια αρχή»: αρχή ή δημόσιος φορέας στον οποίο κράτος μέλος έχει αναθέσει αρμοδιότητα για τη διαχείριση του συστήματος τεχνικού ελέγχου καθώς και για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, όταν χρειάζεται·
- 15) «κέντρο τεχνικού ελέγχου»: δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή εγκατάσταση που έχει εξουσιοδοτηθεί από κράτος μέλος να διενεργεί τεχνικό έλεγχο·
- 16) «εποπτικός φορέας»: φορέας ή εποπτικοί φορείς διορισμένος/διορισμένοι από κράτος μέλος με αρμοδιότητα την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου. Ο εποπτικός φορέας μπορεί να υπάγεται στην αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές·
- 17) «μικρό νησί»: ένα νησί με λιγότερους από 5 000 κατοίκους το οποίο δεν συνδέεται με άλλα τμήματα της ηπειρωτικής χώρας με οδικές γέφυρες ή σήραγγες·
- 18) «αραιοκατοικημένη περιοχή»: οριοθετημένη περιοχή με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των πέντε προσώπων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο·
- 19) «δημόσιο οδικό δίκτυο»: οδικό δίκτυο που προορίζεται για δημόσια χρήση, όπως είναι οι τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές οδοί, οι επαρχιακές οδοί, οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας και οι αυτοκινητόδρομοι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες

1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους να υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία από τα εξουσιοδοτημένα κέντρα τεχνικού ελέγχου στο κράτος μέλος στο οποίο έχουν ταξινομηθεί.
2. Ο τεχνικός έλεγχος εκτελείται από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό από το κράτος μέλος ή από όργανα ή φορείς τους οποίους εξουσιοδοτεί και εποπτεύει το κράτος μέλος αυτό, περιλαμβανομένων και των εξουσιοδοτημένων ιδιωτικών φορέων.
3. Σύμφωνα με τις αρχές που θεσπίζονται στους κανονισμούς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ⁽¹⁾ και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 ⁽²⁾, η Επιτροπή εκδίδει, μέσω εκτελεστικών πράξεων και πριν από τις 20 Μαΐου 2018:

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (EE L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/EK, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/EK και 2005/78/EK (EE L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

- α) μία δέσμη πληροφοριών τεχνικής φύσεως σχετικά με τον εξοπλισμό πέδησης, το σύστημα διεύθυνσης, την ορατότητα, τους φανούς, τους ανακλαστήρες, τον ηλεκτρικό εξοπλισμό, τους άξονες, τους τροχούς, τα ελαστικά, την ανάρτηση, το πλαίσιο, τα εξαρτήματα πλαισίου, τον λοιπό εξοπλισμό και τις οχλήσεις που είναι αναγκαίες για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που πρέπει να ελεγχθούν καθώς και σχετικά με τη χρήση των συνιστώμενων μεθόδων ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα Ι σημείο 3· και
- β) τις λεπτομερείς ρυθμίσεις όσον αφορά τη μορφή των δεδομένων και τη διαδικασία όσον αφορά την πρόσβαση στις σχετικές τεχνικές πληροφορίες.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.

Οι τεχνικές πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) διατίθενται από τους κατασκευαστές χωρίς χρέωση ή με εύλογη χρέωση καθώς και κατά τρόπο που δεν εισάγει διάκριση στα κέντρα ελέγχου και στις σχετικές αρμόδιες αρχές.

Η Επιτροπή εξετάζει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός ενιαίου σημείου πρόσβασης για τις τεχνικές αυτές πληροφορίες.

4. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ούτως ώστε οι αρμοδιότητες για τη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και τεχνικώς αξιόπιστη κατάσταση να ορίζονται στο εθνικό δίκαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Άρθρο 5

Ημερομηνία και συχνότητα τεχνικού ελέγχου

1. Τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο τουλάχιστον ανά τα κάτωθι χρονικά διαστήματα, με την επιφύλαξη της χρονικής ευελιξίας που επιτρέπουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 3:

- α) οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία·
- β) οχήματα της κατηγορίας M₁ που χρησιμοποιούνται ως ταξί ή ασθενοφόρα, οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄: ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά ανά έτος·
- γ) οχήματα της κατηγορίας T5 που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για επαγγελματικές οδικές μεταφορές: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν κατάλληλα χρονικά διαστήματα, εντός των οποίων τα οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό άνω των 125cm³, πρέπει να υπάγονται σε τεχνικό έλεγχο.

3. Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ορίσουν ένα εύλογο χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί τεχνικός έλεγχος, τηρουμένων των χρονικών διαστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

4. Με την επιφύλαξη της ημερομηνίας του τελευταίου τεχνικού ελέγχου του οχήματος, το κράτος μέλος ή η οικεία αρμόδια αρχή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο πριν τις ημερομηνίες που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, στις εξής περιπτώσεις:

- μετά από ατύχημα που επηρεάζει τα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας του οχήματος, όπως τροχοί, ανάρτηση, ζώνες παραμόρφωσης, συστήματα αερόσακων, σύστημα διεύθυνσης ή πέδησης,
- όταν τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί,
- σε περίπτωση αλλαγής του κατόχου του πιστοποιητικού ταξινόμησης του οχήματος,
- όταν το όχημα έχει διανύσει 160 000 χιλιόμετρα,
- όταν τίθεται σε σοβαρό κίνδυνο η οδική ασφάλεια.

Άρθρο 6

Αντικείμενο και μέθοδοι τεχνικού ελέγχου

1. Για τις κατηγορίες οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εξαιρουμένων των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e με κυβισμό άνω των 125 cm³, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο τεχνικός έλεγχος να καλύπτει τουλάχιστον τα πεδία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημείο 2.

2. Για κάθε πεδίο αναφερόμενο στην παράγραφο 1, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου διενεργούν τεχνικό έλεγχο, ο οποίος καλύπτει τουλάχιστον τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 και χρησιμοποιεί τη συνιστώμενη ή μια εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή εφαρμοστέα για τα σημεία αυτά μέθοδο, όπως καθορίζεται στο παράρτημα I σημείο 3. Ο έλεγχος μπορεί ακόμη να περιλαμβάνει την εξακρίβωση αν τα αντίστοιχα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ισχυαν κατά το χρόνο της έγκρισης, ή κατά περίπτωση, του μεταγενέστερου εξοπλισμού του οχήματος.

Οι τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται με τις διαθέσιμες τεχνικές και τον διαθέσιμο εξοπλισμό χωρίς τη χρήση εργαλείων για αποσυναρμολόγηση ή αφαίρεση τμημάτων του οχήματος.

3. Για οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό άνω των 125 cm³, τα κράτη μέλη καθορίζουν τους τομείς, τα σημεία και τις κατάλληλες μεθόδους ελέγχου.

Άρθρο 7

Αξιολόγηση αστοχιών

1. Για κάθε ελεγχόμενο σημείο, στο παράρτημα I προβλέπεται κατάλογος με τις ελάχιστες αστοχίες και τον βαθμό σοβαρότητας τους.

2. Οι αστοχίες που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχημάτων κατατάσσονται σε μία από τις κάτωθι ομάδες:

α) ελάσσονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του οχήματος ή στο περιβάλλον και άλλες περιπτώσεις ελάσσονος σημασίας μη συμμόρφωσης·

β) μειζονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια του οχήματος ή να επηρεάσουν το περιβάλλον ή να θέσουν σε κίνδυνο άλλους οδικούς χρήστες, ή άλλες σημαντικότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης·

γ) επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο ή έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή επηρεάζουν το περιβάλλον και οι οποίες δικαιολογούν το να μπορούν τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές του να απαγορεύσουν τη χρήση του οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

3. Όχημα του οποίου οι αστοχίες εμπίπτουν σε περισσότερες από μία από τις ομάδες αστοχιών της παραγράφου 2 κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στη σοβαρότερη αστοχία. Όχημα, στο οποίο διαπιστώνονται περισσότερες αστοχίες στο πλαίσιο των ιδίων πεδίων ελέγχου όπως αυτά καθορίζονται στην προβλεπόμενη στο παράρτημα I σημείο 2 έκταση του τεχνικού ελέγχου, μπορεί να κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην επόμενη σοβαρότερη αστοχία, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι το συνδυασμένο αποτέλεσμα αυτών των αστοχιών συνεπάγεται υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Άρθρο 8

Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, οι αρμόδιες αρχές που διενήργησαν τον τεχνικό έλεγχο οχήματος, να εκδίδουν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του οχήματος, στο οποίο επισημαίνονται τουλάχιστον τα τυποποιημένα στοιχεία των αντιστοίχων εναρμονισμένων σε επίπεδο Ένωσης κωδικών που καθορίζονται στο παράρτημα II.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, οι αρμόδιες αρχές, να παρέχουν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή, σε περίπτωση σύνταξης ηλεκτρονικού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5, σε περίπτωση νέας ταξινόμησης οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο έχει εκδώσει το εν λόγω κράτος μέλος, ωσάν να είχαν εκδώσει τα ίδια το εν λόγω πιστοποιητικό, υπό την προϋπόθεση ότι το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ισχύει ακόμη βάσει της συχνότητας των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που έχει θεσπίσει το κράτος μέλος της νέας ταξινόμησης. Σε περίπτωση αμφιβολιών, το κράτος μέλος της νέας ταξινόμησης μπορεί να ελέγχει την ισχύ του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου πριν από την αναγνώρισή του. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή περιγραφή του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου πριν από τις 20 Μαΐου 2018. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 19. Η παράγραφος αυτή δεν ισχύει για οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 4 και της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν καταρχήν την ισχύ ενός πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας οχήματος το οποίο διαθέτει έγκυρη απόδειξη για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου.

5. Από τις 20 Μαΐου 2018 και το αργότερο έως τις 20 Μαΐου 2021, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου κοινοποιούν ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους τις πληροφορίες που περιέχουν τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που χορηγούν. Η εν λόγω κοινοποίηση πραγματοποιείται σε εύθετο χρόνο μετά την έκδοση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου. Μέχρι τη δεύτερη ημερομηνία, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου μπορούν να κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές στην αρμόδια αρχή με κάθε άλλο μέσο. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η αρμόδια αρχή πρέπει να διατηρεί τις πληροφορίες αυτές. Με την επιφύλαξη των εθνικών φορολογικών συστημάτων των κρατών μελών, το χρονικό αυτό διάστημα δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 36 μήνες.

6. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε για τους σκοπούς του ελέγχου του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, εφόσον υπάρχει μετρητής διανυθέντων χιλιομέτρων, να παρέχονται στους ελεγκτές οι πληροφορίες που περιλήφθησαν στον προηγούμενο τεχνικό έλεγχο αμέσως μόλις αυτές διατίθενται ηλεκτρονικά. Σε περιπτώσεις που διαπιστώνεται παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων με σκοπό τη μείωση ή την αλλοίωση της ένδειξης της καταγεγραμμένης από όχημα απόστασης, η παραποίηση αυτή επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.

7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου κοινοποιούνται ή διατίθενται ηλεκτρονικά το ταχύτερο δυνατόν στις αρμόδιες αρχές ταξινόμησης του οχήματος. Η εν λόγω κοινοποίηση περιέχει τις πληροφορίες του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

Άρθρο 9

Παρακολούθηση των αστοχιών

1. Αποκλειστικά στις περιπτώσεις αστοχιών ελάσσονος σημασίας, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται επιτυχής, οι αστοχίες επισκευάζονται και το όχημα δεν υποβάλλεται σε νέο έλεγχο.

2. Στις περιπτώσεις αστοχιών μείζονος σημασίας, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής. Το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή αποφασίζει για το χρονικό διάστημα εντός του οποίου επιτρέπεται η χρήση του συγκεκριμένου οχήματος προτού να απαιτηθεί να υποβληθεί σε νέο τεχνικό έλεγχο. Ο συνακόλουθος έλεγχος πραγματοποιείται εντός χρονικού διαστήματος το οποίο καθορίζει το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή, το αργότερο ωστόσο 2 μήνες μετά τον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

3. Στις περιπτώσεις επικίνδυνων αστοχιών, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής. Το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει ότι το συγκεκριμένο όχημα δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στο δημόσιο οδικό δίκτυο και ότι η άδεια οδικής κυκλοφορίας πρέπει να ανακληθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς ωστόσο να απαιτηθεί νέα διαδικασία ταξινόμησης, μέχρι να επισκευαστούν οι αστοχίες και να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου όπου βεβαιώνεται ότι το όχημα βρίσκεται σε καλή κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

Άρθρο 10

Αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου

1. Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που διενήργησε τεχνικό έλεγχο οχήματος ταξινομημένου στο έδαφος του εκδίδει αποδεικτικό, όπως επίσημανση στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, αυτοκόλλητο, πιστοποιητικό ή κάθε άλλη ευπρόσιτη πληροφορία – για κάθε όχημα που υποβάλλεται με επιτυχία σε τεχνικό έλεγχο. Στο αποδεικτικό αναγράφεται η ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί ο επόμενος τεχνικός έλεγχος.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή περιγραφή του εν λόγω αποδεικτικού πριν από τις 20 Μαΐου 2018. Η Επιτροπή ενημερώνει με τη σειρά της σχετικά την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 19.

2. Όταν το ελεγχθέν όχημα ανήκει σε μια κατηγορία οχημάτων για την οποία δεν απαιτείται ταξινόμηση στο κράτος μέλος στο οποίο αυτό έχει τεθεί σε κυκλοφορία, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί να αναρτάται το αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου σε ορατό σημείο του εν λόγω οχήματος.

3. Για λόγους ελεύθερης κυκλοφορίας, όλα τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν το αποδεικτικό που εκδίδεται από ένα κέντρο ελέγχου ή μια αρμόδια αρχή ενός άλλου κράτους μέλους σύμφωνα με την παράγραφο 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 11

Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου πληρούν τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος III.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή συντηρούν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι κατασκευαστές.

3. Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για μετρήσεις βαθμονομείται κατά περιόδους σύμφωνα με το παράρτημα III και ελέγχεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπει το οικείο κράτος μέλος ή ο κατασκευαστής του εξοπλισμού.

Άρθρο 12

Κέντρα τεχνικού ελέγχου

1. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου στα οποία οι ελεγκτές πραγματοποιούν τους τεχνικούς ελέγχους αδειοδοτούνται από ένα κράτος μέλος ή από την αρμόδια αρχή του.

2. Προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου εξασφαλίζουν την αντικειμενικότητα και την υψηλή ποιότητα του τεχνικού ελέγχου.

Άρθρο 13

Ελεγκτές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο τεχνικός έλεγχος διενεργείται από ελεγκτές οι οποίοι ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης που καθορίζονται στο παράρτημα IV. Τα κράτη μέλη μπορεί να θεσπίζουν πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την ικανότητα και την ανάλογη εκπαίδευση.

2. Οι αρμόδιες αρχές ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένα κέντρα κατάρτισης χορηγούν πιστοποιητικό στους ελεγκτές που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης. Το εν λόγω πιστοποιητικό περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα IV σημείο 3.

3. Οι ελεγκτές τους οποίους απασχολούν οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου κατά την 20ή Μαΐου 2018 απαλλάσσονται των απαιτήσεων του παραρτήματος IV σημείο 1.

4. Κατά τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, οι ελεγκτές δεν αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, ούτως ώστε να διασφαλίζεται πως τα οικεία κράτη μέλη ή η οικεία αρμόδια αρχή έχουν την πεποίθηση ότι τηρείται ένα υψηλό επίπεδο αμεροληψίας και αντικειμενικότητας.

5. Το πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο ενημερώνεται για τυχόν αστοχίες που διαπιστώθηκαν στο όχημα και οι οποίες είναι αναγκαίο να επισκευαστούν.

6. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου είναι δυνατόν να τροποποιηθούν, κατά περίπτωση, από τον εποπτικό φορέα, ή σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει η αρμόδια αρχή, εφόσον τα ευρήματα του τεχνικού ελέγχου είναι προφανώς λανθασμένα.

Άρθρο 14

Εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου.

2. Εποπτικός φορέας εκτελεί τουλάχιστον τα καθήκοντα που προβλέπονται στο παράρτημα V σημείο 1 και πληροί τις απαιτήσεις των σημείων 2 και 3 του εν λόγω παραρτήματος.

Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τους κανόνες και τις διαδικασίες που αφορούν την οργάνωση, τα καθήκοντα και τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ανεξαρτησίας, που ισχύουν για το προσωπικό εποπτικού φορέα.

3. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου που λειτουργούν υπό την άμεση διεύθυνση αρμόδιας αρχής απαλλάσσονται των απαιτήσεων εξουσιοδότησης και εποπτείας όταν ο εποπτικός φορέας είναι τμήμα της αρμόδιας αρχής.

4. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 3 του παρόντος άρθρου είναι δυνατόν να θεωρείται ότι πληρούνται από κράτη μέλη τα οποία απαιτούν τη διαπίστευση των κέντρων τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 15

Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν εθνικό σύνδεσμο, αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα λοιπά κράτη μέλη και την Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα ονόματα και τα στοιχεία επαφής των οικείων συνδέσμων το αργότερο έως τις 20 Μαΐου 2015 και την ενημερώνουν αμελλητί για τυχόν αλλαγές τους. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλους τους εθνικούς συνδέσμους και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη.

Άρθρο 16

Ηλεκτρονικό βάθρο πληροφοριών για τα οχήματα

Η Επιτροπή εξετάζει τη σκοπιμότητα, το κόστος και το όφελος από τη συγκρότηση ηλεκτρονικού βάρου πληροφοριών για τα οχήματα αξιοποιώντας τις υφιστάμενες και ήδη εφαρμοσμένες λύσεις ΤΠ σε σχέση με τη διεθνή πρακτική για ανταλλαγή δεδομένων με στόχο να ελαχιστοποιηθεί το κόστος και να αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις. Καθώς εξετάζει το ζήτημα αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ποιος είναι ο πλέον κατάλληλος τρόπος για να συνδεθούν τα υφιστάμενα εθνικά συστήματα με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετιζόμενων με τον τεχνικό έλεγχο και τις ενδείξεις του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων μεταξύ των αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο, την ταξινόμηση και την έγκριση οχημάτων, των κέντρων τεχνικού ελέγχου, των κατασκευαστών εξοπλισμού ελέγχου και των κατασκευαστών οχημάτων.

Η Επιτροπή εξετάζει επίσης τη σκοπιμότητα, το κόστος και το όφελος μιας συλλογής και αποθήκευσης διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τα σημαντικότερα για την ασφάλεια κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων, που έχουν εμπλακεί σε σοβαρά ατυχήματα καθώς και τη δυνατότητα να διατεθούν πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό των ατυχημάτων και τους μετρητές διανυθέντων χιλιομέτρων, σε ανωνυμοποιημένη μορφή, σε ελεγκτές, κατόχους πιστοποιητικών ταξινόμησης και ερευνητές ατυχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 17

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 18, όσον αφορά:

- αποκλειστικά την επικαιροποίηση των κωδικών κατηγορίας οχήματος που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2, όπως αρμόζει, σε περίπτωση αλλαγών στις κατηγορίες οχημάτων που οφείλονται σε τροποποιήσεις της νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, χωρίς να επηρεάζεται το πεδίο και η συχνότητα των ελέγχων,
- την επικαιροποίηση του παραρτήματος I σημείο 3 όσον αφορά τις μεθόδους σε περίπτωση που πιο αποτελεσματικές και αποδοτικές μέθοδοι τεχνικού ελέγχου καθίστανται διαθέσιμες, χωρίς να διευρύνεται ο κατάλογος των σημείων ελέγχου,
- την προσαρμογή του παραρτήματος I σημείο 3 μετά από μια θετική εκτίμηση του σχετικού κόστους-οφέλους όσον αφορά τον κατάλογο των σημείων ελέγχου, τις μεθόδους και την αξιολόγηση των αστοχιών σε περίπτωση τροποποίησης των υποχρεωτικών απαιτήσεων σχετικά με την έγκριση τύπου στη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ασφάλειας ή της προστασίας του περιβάλλοντος.

Άρθρο 18

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 17 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 19 Μαΐου 2014. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρώς για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις στην ανανέωση αυτή το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.

3. Η κατά το άρθρο 17 εξουσιοδότηση είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση της αρμοδιότητας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που προσδιορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα των πράξεων κατ' εξουσιοδότηση που ισχύουν ήδη.

4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 17 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο γνωστοποιήσουν αμφότερα στην Επιτροπή ότι δεν προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 19

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή («επιτροπή τεχνικού ελέγχου»). Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 20

Εκθέσεις

1. Έως τις 30 Απριλίου 2020 η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά το επίπεδο εναρμόνισης των τεχνικών ελέγχων, την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, τη συχνότητα του τεχνικού ελέγχου, την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου σε περίπτωση νέας ταξινόμησης ενός οχήματος προερχόμενου από άλλο κράτος μέλος και τα αποτελέσματα της εξέτασης σχετικά με τη σκοπιμότητα της συγκρότησης ηλεκτρονικού βιβδίου πληροφοριών για τα οχήματα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 16. Στην έκθεση αναλύεται επίσης εάν είναι αναγκαίο να αναπροσαρμοσθούν τα παραρτήματα, ιδίως με γνώμονα την τεχνική πρόοδο και πρακτικές. Η έκθεση υποβάλλεται μετά από συνεννόηση με την επιτροπή του άρθρου 19 και συνοδεύεται, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετικές προτάσεις.

2. Το αργότερο έως τις 30 Απριλίου 2019, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση βασισμένη σε ανεξάρτητες μελέτες σχετικά με την αποτελεσματικότητα της υπαγωγής των ελαφρών ρυμουλκούμενων και των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αξιολογείται η εξέλιξη της κατάστασης που επικρατεί στον τομέα της οδικής ασφάλειας στην Ένωση και συγκρίνονται, για κάθε υποκατηγορία οχημάτων της κατηγορίας L, τα αποτελέσματα των εθνικών μέτρων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένης υπόψη της μέσης απόστασης που έχουν διανύσει τα οχήματα αυτά. Η Επιτροπή αξιολογεί ειδικότερα κατά πόσο τα πρότυπα και οι δαπάνες των περιοδικών τεχνικών ελέγχων για κάθε κατηγορία οχημάτων είναι ανάλογη προς τους τεθέντες στόχους στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Την έκθεση συνοδεύει μια διεξοδική εκτίμηση επιπτώσεων, στην οποία αναλύονται οι δαπάνες και τα οφέλη σε ολόκληρη την Ένωση, λαμβανομένων υπόψη των ιδιομορφιών κάθε κράτους μέλους. Η έκθεση διατίθεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την υποβολή μιας ενδεχόμενης νομοθετικής πρότασης, προκειμένου να υπαχθούν ενδεχομένως νέες κατηγορίες στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 21

Ποινές

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες σχετικά με τις ποινές που επιβάλλονται για παραβιάσεις των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι ποινές αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Άρθρο 22

Μεταβατικές διατάξεις

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε χρόνια από τις 20 Μαΐου 2018, τη χρήση των αναφερομένων στο άρθρο 11 εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού ελέγχου που δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύμφωνα με το παράρτημα III για τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων.

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις απαιτήσεις του παραρτήματος V το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2023.

Άρθρο 23

Μεταφορά

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως τις 20 Μαΐου 2017, τα αναγκαία νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω μέτρων.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά από τις 20 Μαΐου 2018.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα εν λόγω μέτρα, αυτά περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη ρυθμίζουν τις μεθόδους πραγματοποίησης της αναφοράς αυτής.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών μέτρων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 24

Κατάργηση

Η οδηγία 2009/40/EK καταργείται από τις 20 Μαΐου 2018.

Άρθρο 25

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 26

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Δ. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Στο παρόν παράρτημα αναφέρονται τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος που πρέπει να ελέγχονται αναλύοντας οι συνιστώμενες μέθοδοι ελέγχου τους και τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται για να καθορίζεται εάν είναι αποδεκτή η τεχνική κατάσταση του οχήματος.

Ο έλεγχος πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα απαριθμούμενα στο σημείο 3 στοιχεία, εφόσον αφορούν τον εξοπλισμό του οχήματος που υποβάλλεται σε έλεγχο στο οικείο κράτος μέλος. Ο έλεγχος μπορεί ακόμη να περιλαμβάνει την εξακρίβωση αν τα σχετικά μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφαλείας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά το χρόνο της έγκρισης, ή κατά περίπτωση, του μετεξοπλισμού του οχήματος.

Αν ο σχεδιασμός του οχήματος δεν επιτρέπει την εφαρμογή των μεθόδων ελέγχου του παρόντος παραρτήματος, ο έλεγχος διεξάγεται σύμφωνα με τις συνιστώμενες μεθόδους ελέγχου που αποδέχονται οι αρμόδιες αρχές. Η αρμόδια αρχή πρέπει να σχηματίζει την πεποίθηση ότι τηρούνται στο πλαίσιο αυτό τα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Ο έλεγχος όλων τα απαριθμούμενων κατωτέρω σημείων θεωρείται υποχρεωτικός στα πλαίσια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, εξαιρουμένων όσων φέρουν τη μνεία «X», τα οποία σχετίζονται με την κατάσταση του οχήματος και την καταλληλότητα οδικής χρήσης του, αλλά δεν θεωρούνται ουσιώδη στα πλαίσια του τεχνικού ελέγχου.

Τα «αίτια αστοχίας» δεν ισχύουν για περιπτώσεις παραπομπής σε απαιτήσεις οι οποίες δεν ήταν προδιαγεγραμμένες στη σχετική νομοθεσία έγκρισης οχημάτων κατά την πρώτη ταξινόμηση, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία ή στις απαιτήσεις σχετικά με τον μετεξοπλισμό.

Όπου προβλέπεται μέθοδος οπτικού ελέγχου, αυτό σημαίνει ότι, πέραν της οπτικής επιθεώρησης των σχετικών σημείων, ο ελεγκτής, εάν ενδείκνυται, τα χειρίζεται επίσης, αξιολογεί τον θόρυβό τους ή χρησιμοποιεί κάθε άλλο κατάλληλο μέσο ελέγχου χωρίς τη χρήση εξοπλισμού.

2. ΕΚΤΑΣΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα εξής πεδία:

0. Ταυτοποίηση του οχήματος

1. Εξοπλισμός πέδησης

2. Σύστημα διεύθυνσης

3. Ορατότητα

4. Εξοπλισμός φωτισμού και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός

5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση

6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου

7. Λοιπός εξοπλισμός

8. Οχημάτωση

9. Συμπληρωματικοί έλεγχοι για επιβατικά οχήματα των κατηγοριών M₂ και M₃.

3. ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΟΧΙΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Ο τεχνικός έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία και σε αυτόν χρησιμοποιούνται τα ελάχιστα πρότυπα και οι συνιστώμενες μέθοδοι που περιέχει ο κάτωθι πίνακας:

Για τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία κάθε οχήματος που υποβάλλονται σε έλεγχο, η αξιολόγηση των αστοχιών διενεργείται σύμφωνα με τα κριτήρια του εν λόγω πίνακα, κατά περίπτωση.

Οι αστοχίες που δεν περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα αξιολογούνται σύμφωνα με τους κινδύνους που ενέχουν για την οδική ασφάλεια.

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
0. ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ					
0.1. Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας (εάν προδιαγράφεται στις απαιτήσεις ¹⁾)	Οπτικός έλεγχος	α) Πινακίδα(-ες) λείπει(-ουν) ή είναι τόσο επισφαλώς στερεωμένη(-ες) που πιθανότατα θα πέσει(-ουν).		X	
		β) Η επιγραφή λείπει ή δεν είναι αναγνώσιμη.		X	
		γ) Δεν ανταποκρίνεται στα έγγραφα ή στα μητρώα.		X	
0.2. Αριθμός ταυτοποίησης πλαισίου/αύξων αριθμός	Οπτικός έλεγχος	α) Λείπει ή αδύνατον να εξευρεθεί.		X	
		β) Ελλιπής, δυσανάγνωστος, εμφανώς πλαστός ή δεν συμφωνεί με τα έγγραφα του οχήματος.		X	
		γ) Δυσανάγνωστα έγγραφα οχήματος ή τυπικές ανακρίβειες	X		
1. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ					
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία					
1.1.1. Στρεφόμενος άξονας ποδο/χειροπλήκτρου κύριου συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης. Σημείωση: Οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης θα πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	α) Στρεφόμενος άξονας πολύ σφικτός.		X	
		β) Υπερβολική φθορά ή τζόγος.		X	
1.1.2. Κατάσταση και διαδρομή του ποδο/χειροπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης Σημείωση: Οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	α) Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή.		X	
		β) Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.	X		X
		γ) Δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου πέδησης.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.3. Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων υπό φυσιολογική πίεση λειτουργίας. Ελέγχεται η χρονική διάρκεια που απαιτείται ώστε η υποπίεση ή η πίεση του αέρα να φθάσει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας, καθώς και η λειτουργία της προειδοποιητικής διάταξης, της προστατευτικής βαλβίδας πολλών κυκλωμάτων και της ανακουφιστικής βαλβίδας πίεσης.	α) Ανεπαρκής πίεση/υποπίεση για τουλάχιστον τέσσερις πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο): για τουλάχιστον δύο πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).		X	X
		β) Υπερβολικός, σε σχέση με τις απαιτήσεις, ο χρόνος που παρέρχεται μέχρις ότου η πίεση/υποπίεση ανέλθει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας ¹ .		X	
		γ) Δεν λειτουργεί η προστατευτική βαλβίδα πολλών κυκλωμάτων ή η ανακουφιστική βαλβίδα πίεσης.		X	
		δ) Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα.		X	
		ε) Εξωτερική βλάβη πιθανώς επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος πέδησης. Οι επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης δεν πληρούνται.		X	X
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης χαμηλής πίεσης ή μανόμετρο	Έλεγχος λειτουργίας.	Κακή ή ελαττωματική λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου. Μη αναγνωρίσιμη χαμηλή πίεση.	X		X
1.1.5. Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου της πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Ρωγμές, βλάβες ή υπερβολική φθορά του χειριστηρίου.		X	
		β) Επισφαλής λειτουργία του χειριστηρίου ή της βαλβίδας.		X	
		γ) Χαλαρές συνδέσεις ή διαρροές στο σύστημα.		X	
		δ) Μη ικανοποιητική λειτουργία.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.6. Πλήκτρο ενεργοποίησης, μοχλός χειρισμού, επίσεστρο (καστάνια) πέδης στάθμευσης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Καστάνια δεν συγκρατεί ορθώς.		X	
		β) Φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστάνιας του μοχλού. Υπερβολική φθορά.	X	X	
		γ) Υπερβολική διαδρομή του μοχλού χειρισμού λόγω κακής ρύθμισης.		X	
		δ) Το πλήκτρο ενεργοποίησης λείπει, έχει βλάβη ή είναι εκτός λειτουργίας.		X	
		ε) Ελλιπής λειτουργία, προειδοποιητικός δείκτης δείχνει δυσλειτουργία.		X	
1.1.7. Βαλβίδες συστήματος πέδησης (ποδοβαλβίδες, βαλβίδες αποσυμπίεσης, ρυθμιστές πίεσης)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Βλάβη βαλβίδας ή υπερβολική διαρροή αέρα. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.		X	X
		β) Υπερβολική εκροή λαδιού από τον αεροσυμπιεστή.	X		
		γ) Βαλβίδα επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη.		X	
		δ) Εκροή ή διαρροή υδραυλικού υγρού. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.		X	X
1.1.8. Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου (ηλεκτρική ή πνευματική σύνδεση)	Αποσύνδεση και επανασύνδεση όλων των συνδέσμων (ρακόρ) μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκούμενου.	α) Ελαττωματική στρόφιγγα διακοπής ή βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.	X	X	
		β) Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη στρόφιγγα διακοπής ή βαλβίδα. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.	X	X	
		γ) Υπερβολικές διαρροές. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		δ) Δεν λειτουργεί σωστά. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
1.1.9. Δοχείο πίεσης του συστήματος αποταμίευσης ενέργειας	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ελαφρά βλάβη ή ελαφρά διάβρωση δοχείου. Σοβαρή βλάβη δοχείου, διάβρωση ή διαρροές.	X	X	
		β) Επηρεάζεται η λειτουργία του συστήματος αποστράγγισης. Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης.	X	X	
		γ) Επισφαλής ή ανεπαρκής στερέωση του δοχείου.		X	
1.1.10. Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, εφόσον γίνεται.	α) Ελαττωματική ή αναποτελεσματική λειτουργία του σερβομηχανισμού. Αν δεν λειτουργεί.		X	X
		β) Ελαττωματικός κεντρικός κύλινδρος, αλλά λειτουργεί ακόμη η πέδη. Βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου.		X	X
		γ) Επισφαλής κεντρικός κύλινδρος, αλλά λειτουργεί ακόμη η πέδη. Επισφαλής κεντρικός κύλινδρος.		X	X
		δ) Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης κάτω της ελάχιστης ένδειξης. Ποσότητα υγρού πέδησης σημαντικά κάτω της ελάχιστης ένδειξης. Υγρό πέδησης μη ορατό.	X	X	X
		ε) Δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου.	X		
		στ) Η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή είναι ελαττωματική.	X		
		ζ) Δεν λειτουργεί άρτια η διάταξη προειδοποίησης για πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης.	X		

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.11. Ακαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, εφόσον γίνεται.	α) Σημαντικός κίνδυνος βλάβης ή θραύσης.			X
		β) Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα). Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (υδραυλικά συστήματα πέδησης).		X	X
		γ) Βλάβες ή υπερβολική διάβρωση σωλήνων. Δυσμενής επιρροή στη λειτουργία της πέδησης εξαιτίας της εμπλοκής ή άμεσος κίνδυνος διαρροής.		X	X
		δ) Εσφαλμένη τοποθέτηση σωλήνων. Κίνδυνος βλάβης.	X	X	
1.1.12. Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, εφόσον γίνεται.	α) Σημαντικός κίνδυνος βλάβης ή θραύσης.			X
		β) Βλάβη, σημεία τριβής, συστροφή ή ανεπαρκές μήκος των εύκαμπτων σωλήνων. Βλάβη, σημεία τριβής των εύκαμπτων σωλήνων.	X	X	
		γ) Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα). Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (υδραυλικά συστήματα πέδησης).		X	X
		δ) Υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση. Βλάβη περιβλήματος.		X	X
		ε) Πορώδεις εύκαμπτοι σωλήνες.		X	
1.1.13. Παρεμβύσματα φρένων	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (στην ένδειξη ελάχιστου). Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (ελάχιστη ένδειξη μη ορατή).		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		β) Λερωμένες επενδύσεις ή τακάκια (λάδια, γράσο κ.λπ.). Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		γ) Λείπουν επενδύσεις ή τακάκια ή είναι λάθος τοποθετημένα.			X
1.1.14. Τύμπανα (ταμπούρα), δισκόφρενα	Οπτική επιθεώρηση.	α) Τύμπανο (ταμπούρο) ή δίσκος φθαρμένος, Τύμπανο (ταμπούρο) υπερβολικά φθαρμένο, ή χαραγμένο ή ρηγματωμένο, επισφαλές ή σπασμένο.		X	
		β) Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι (λάδια, γράσο κ.λπ.). Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
		γ) Λείπει τύμπανο ή δίσκος			X
		δ) Επισφαλής στερέωση της πλάκας στήριξης.		X	
1.1.15. Καλώδια (συρματόσχοινα), ράβδοι, μοχλοί, συνδέσεις συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, εφόσον γίνεται.	α) Συρματόσχοινα φθαρμένα ή μπλεγμένα. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		β) Υπερβολική φθορά ή διάβρωση αυτών των κατασκευαστικών στοιχείων. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		γ) Επισφαλές συρματόσχοινο, ράβδος ή σύνδεση.		X	
		δ) Ελαττωματικός οδηγός συρματόσχοινων.		X	
		ε) Περιορισμένη ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης.		X	
		στ) Αφύσικη μετατόπιση των μοχλών/συνδέσεων, ενδεικτική κακής ρύθμισης ή υπερβολικής φθοράς.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.16. Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, εφόσον γίνεται.	α) Κύλινδροι πέδησης με ρωγμές ή βλάβες. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		β) Διαρροές από κύλινδρο πέδησης. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		γ) Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένος κύλινδρος πέδησης. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		δ) Υπερβολικά διαβρωμένος κύλινδρος πέδησης. Πιθανόν να ραγίσει		X	X
		ε) Ανεπαρκής ή υπερβολική διαδρομή του εμβόλου λειτουργίας ή της μεμβράνης. Μη ορθή λειτουργία πέδης (ανεπαρκής ελεύθερη μετατόπιση).		X	X
		στ) Φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη. Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X		X
1.1.17. Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, εφόσον γίνεται.	α) Ελαττωματική σύνδεση.		X	
		β) Εσφαλμένη ρύθμιση σύνδεσης.		X	
		γ) Βαλβίδα «κολλημένη» ή εκτός λειτουργίας (λειτουργία ABS). Βαλβίδα «κολλημένη» ή εκτός λειτουργίας.		X	X
		δ) Λείπει η βαλβίδα (εάν απαιτείται).			X
		ε) Λείπει η πινακίδα δεδομένων.	X		

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		στ) Δεδομένα δυσανάγνωστα ή δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹	X		
1.1.18. Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί ρύθμισης και δείκτες	Οπτική επίθεωρηση.	α) Μοχλός ρύθμισης έχει βλάβη, έχει «κολλήσει» ή παρουσιάζει αφύσικη μετατόπιση, υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση.		X	
		β) Ελαττωματικός μοχλός ρύθμισης.		X	
		γ) Εσφαλμένη εγκατάσταση ή αντικατάσταση.		X	
1.1.19. Σύστημα συνεχούς πέδησης (όταν υπάρχει ή απαιτείται)	Οπτική επίθεωρηση.	α) Επισφαλείς συνδέσεις ή στερεώσεις. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.	X	X	
		β) Σύστημα προφανώς είναι ελαττωματικό ή λείπει.		X	
1.1.20. Αυτόματη λειτουργία πεδών ρυμουλκούμενου	Αποσύνδεση ζεύξης πέδησης μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκούμενου.	Πέδη ρυμουλκούμενου δεν ενεργοποιείται αυτομάτως όταν αποσυνδέεται η ζεύξη.			X
1.1.21. Πλήρες σύστημα πέδησης	Οπτικός έλεγχος	α) Εξωτερικές βλάβες ή υπερβολική διάβρωση άλλων διατάξεων του συστήματος (π.χ. αντλία αντιψυκτικού, ξηραντήρας αέρα κ.λπ.) κατά τρόπο που επηρεάζεται δυσμενώς το σύστημα πέδησης. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		β) Υπερβολική διαρροή αέρα ή αντιψυκτικού. Μη ορθή λειτουργία του συστήματος.	X	X	
		γ) Επισφαλής ή ακατάλληλη στερέωση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου.		X	
		δ) Μη ασφαλής τροποποίηση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου ³ Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.22. Συνδέσεις διενέργειας δοκιμών (όταν έχουν τοποθετηθεί ή απαιτούνται)	Οπτικός έλεγχος	α) Λείπουν.		X	
		β) Βλάβη Αδύνατον να χρησιμοποιηθούν ή παρουσιάζουν διαρροή.	X	X	
1.1.23. Πέδη αδρανείας	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ανεπαρκής απόδοση.		X	

1.2 Επιδόσεις και απόδοση κύριου συστήματος πέδησης

1.2.1. Επιδόσεις	Κατά τη δοκιμή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή, σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης, κατά τη δοκιμή σε οδό αυξάνεται σταδιακά η πέδηση μέχρι τη μέγιστη δύναμη.	α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς. Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	X
		β) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα. Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή). Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 50 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα για κινητήριους τροχούς.		X	X
		γ) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).		X	
		δ) Ανώμαλη υστέρηση στη λειτουργία της πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό.		X	
		ε) Υπέρμετρη διακύμανση της δύναμης πέδησης κατά τη διάρκεια πλήρους περιστροφής τροχού.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.2.2. Απόδοση	<p>Δοκιμή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή, εάν δεν είναι δυνατόν για τεχνικούς λόγους, δοκιμή σε οδό με χρήση καταγραφικού επιβραδυνσιόμετρου, ώστε να καθορίζεται ο λόγος πέδησης για τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, για το άθροισμα των επιτρεπομένων φορτίων ανά άξονα.</p> <p>Όχημα ή ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεγαλύτερη των 3,5 τόνων πρέπει να ελέγχεται σύμφωνα με τα πρότυπα κατά το ISO 21069 ή ισοδύναμες μεθόδους.</p> <p>Οι δοκιμές σε οδό πρέπει να εκτελούνται σε στεγνό οδόστρωμα επίπεδης, ευθείας οδού.</p>	<p>Δεν επιτυγχάνεται τουλάχιστον η ακόλουθη ελάχιστη τιμή ⁽¹⁾:</p> <p>1. Οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Κατηγορίας M₁: 58 % — Κατηγοριών M₂ και M₃: 50 % — Κατηγορίας N₁: 50 % — Κατηγοριών N₂ και N₃: 50 % — Κατηγοριών O₂, O₃ και O₄: <ul style="list-style-type: none"> — για ημιρυμουλκούμενα: 45 % ⁽²⁾ — για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης: 50 % 		X	
		<p>2. Οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Κατηγοριών M₁, M₂ και M₃: 50 % ⁽³⁾ — Κατηγορίας N₁: 45 % — Κατηγοριών N₂ και N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Κατηγοριών O₂, O₃ και O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Άλλες κατηγορίες</p> <p>Κατηγοριών L (και οι δυο πέδες):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Κατηγορίας L1e: 42 % — Κατηγοριών L2e, L6e: 40 % — Κατηγορίας L3e: 50 % — Κατηγορίας L4e: 46 % — Κατηγοριών L5e, L7e: 44 % <p>Κατηγορίας L (πέδη πίσω τροχού):</p> <p>όλες οι κατηγορίες: 25 % της ολικής μάζας του οχήματος</p> <p>Ποσοστό κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών.</p>		X	
					X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.3. Επιδόσεις και απόδοση της βοηθητικής (έκτακτης ανάγκης) πέδης (εφόσον υπάρχει ως ξεχωριστό σύστημα).					
1.3.1. Επιδόσεις	Εάν το βοηθητικό σύστημα πέδησης είναι ξεχωριστό από το κύριο σύστημα πέδησης, χρησιμοποιείται η μέθοδος που προσδιορίζεται στο σημείο 1.2.1.	α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς. Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	X
		β) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα. Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή). Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 50 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα για κινητήριους τροχούς.		X	X
		γ) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).		X	
1.3.2. Απόδοση	Εάν το βοηθητικό σύστημα πέδησης είναι ξεχωριστό από το κύριο σύστημα πέδησης, χρησιμοποιείται η μέθοδος που προσδιορίζεται στο σημείο 1.2.2.	Η δύναμη πέδησης είναι μικρότερη από το 50 % ⁽⁶⁾ της επίδοσης του κύριου συστήματος πέδησης που ορίζεται στο σημείο 1.2.2 για τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα. Ποσοστό κάτω του 50 % της ανωτέρω δύναμης πέδησης.		X	X
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης					
1.4.1. Επιδόσεις	Ενεργοποίηση της πέδης σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης.	Η πέδη δεν επενεργεί σε μία πλευρά ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία. Κάτω του 50 % της δύναμης πέδησης του σημείου 1.4.2 που επιτυγχάνονται ως προς τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.4.2. Απόδοση	Δοκιμή σε μηχανή στατικής πέδησης. Αν αυτό είναι ανέφικτο, δοκιμή σε οδό με χρήση μη καταγραφικού ή καταγραφικού επιβραδυνσιόμετρου ή με το όχημα σε κατωφέρεια γνωστής κλίσης.	Δεν προκύπτει ο ελάχιστος για όλες τις κατηγορίες οχημάτων λόγος πέδησης 16 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των μηχανοκίνητων οχημάτων, 12 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη συνδυασμένη μάζα του οχήματος, όποιος είναι ο μεγαλύτερος Ποσοστό κάτω του 50 % της ανωτέρω δύναμης πέδησης.		X	X
1.5. Επιδόσεις του συστήματος συνεχούς πέδησης	Οπτική επιθεώρηση και, εφόσον είναι δυνατόν, δοκιμή κατά πόσον λειτουργεί το σύστημα.	α) Η απόδοση της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (δεν εφαρμόζεται σε συστήματα πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων).		X	
		β) Το σύστημα δεν λειτουργεί.		X	
1.6. Σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος της διάταξης προειδοποίησης ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.	α) Ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης.		X	
		β) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται κακή λειτουργία του συστήματος EBS.		X	
		γ) Λείπουν ή έχουν βλάβες οι αισθητήρες στροφών τροχού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Λείπουν ή έχουν βλάβη άλλα κατασκευαστικά στοιχεία.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.7. Ηλεκτρονικό Σύστημα Πέδησης (EBS)	Οπτική επιθεώρηση και επιθεώρηση της διάταξης προειδοποίησης ή/και χρήση ηλεκτρονικής διαπαφής οχημάτων.	α) Ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης.		X	
		β) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται κακή λειτουργία του συστήματος EBS.		X	
		γ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διαπαφής οχημάτων		X	
1.8. Υγρό φρένων	Οπτική εξέταση	Ακάθαρτο ή ιζηματώδες υγρό φρένων. Άμεσος κίνδυνος αστοχίας.		X	X

2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

2.1. Μηχανική κατάσταση

2.1.1. Κατάσταση του συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και οι τροχοί του δεν ακουμπούν το έδαφος ή επικαίνονται σε παλινδρομούσες πλάκες, στρέφεται το τιμόνι απ' άκρο σε άκρο. Οπτική επιθεώρηση της λειτουργίας του συστήματος διεύθυνσης.	α) Δυσχέρεια χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης.		X	
		β) Στρεβλωμένη άτρακτος του ατέρμονος κοχλία ή φθαρμένες αυλακώσεις. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		γ) Υπέρμετρη φθορά της ατράκτου του ατέρμονος κοχλία. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		δ) Υπέρμετρη μετατόπιση της ατράκτου του ατέρμονος κοχλία. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		ε) Διαρροή. Σχηματισμός σταγονιδίων.	X		X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
2.1.2. Στερέωση του κιβωτίου του συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και οι τροχοί του επικάθονται στο έδαφος, στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα το τιμόνι/η χειρολαβή οδήγησης, ή χρησιμοποιείται ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο. Οπτική επιθεώρηση της στερέωσης του κιβωτίου του συστήματος διεύθυνσης στο πλαίσιο.	α) Το κιβώτιο του συστήματος διεύθυνσης δεν είναι σωστά στερεωμένο. Στερεώσεις επικίνδυνα χαλαρές ή ορατή σχετική μετατόπιση του πλαισίου/αμαξώματος.		X	X
		β) Έχουν διευρυνθεί οι οπές στερέωσης στο πλαίσιο. Επηρεάζονται σοβαρά οι στερεώσεις.		X	X
		γ) Λείπουν ή είναι ραγισμένοι οι κοχλίες στερέωσης. Επηρεάζονται σοβαρά οι στερεώσεις.		X	X
		δ) Ραγισμένο κιβώτιο του συστήματος διεύθυνσης. Μη ορθή σταθερότητα ή αστάθεια περιβλήματος		X	X
2.1.3. Κατάσταση των ράβδων διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και οι τροχοί του επικάθονται στο έδαφος, στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα το τιμόνι, ή χρησιμοποιείται ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο. Οπτική επιθεώρηση της φθοράς, των ρωγμών και της ασφάλειας των κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος διεύθυνσης.	α) Σχετική μετατόπιση μεταξύ διαφορετικών κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να επιδιορθωθεί. Υπέρμετρη μετατόπιση ή πιθανή αποκόλληση.		X	X
		β) Υπέρμετρη φθορά των συναρμογών. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης.		X	X
		γ) Ρωγμές ή παραμόρφωση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		δ) Λείπουν διατάξεις μανδάλωσης.		X	
		ε) Απευθυγράμμιση μεταξύ κατασκευαστικών στοιχείων (π.χ. κατευθυντήριας ράβδου ή βραχίονα σύνδεσης των περιστρεφόμενων τροχών).		X	
		στ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ . Επηρεάζεται η λειτουργία.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		ζ) Κατεστραμμένο ή φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη. Λείπει ή είναι πολύ φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X	X	
2.1.4. Λειτουργία των ράβδων διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και οι τροχοί του στο έδαφος, στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα το τιμόνι, ή χρησιμοποιείται ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο. Οπτική επιθεώρηση της φθώρας, των ρωγμών και της ασφάλειας των κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος διεύθυνσης.	α) Οι κινούμενες ράβδοι διεύθυνσης προσκρούουν σε σταθερά τμήματα του πλαισίου.		X	
		β) Δεν λειτουργούν ή λείπουν οι αναστολές (στοπ) του συστήματος διεύθυνσης.		X	
2.1.5. Υποβοηθούμενη διεύθυνση (σερβομηχανισμός)	Ελέγχεται το σύστημα διεύθυνσης για διαρροές και η στάθμη στο δοχείο υδραυλικού υγρού (εάν είναι ορατή). Ενώ οι τροχοί του οχήματος επικάθονται στο έδαφος και ο κινητήρας λειτουργεί, ελέγχεται κατά πόσον λειτουργεί το σύστημα υποβοήθησης της διεύθυνσης.	α) Διαρροή υγρού ή μη ορθή λειτουργία.		X	
		β) Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης (κάτω της ελάχιστης ένδειξης) Ανεπαρκές δοχείο.	X	X	
		γ) Ο μηχανισμός δεν λειτουργεί. Δεν λειτουργεί το σύστημα.		X	X
		δ) Σπασμένος ή επισφαλής μηχανισμός. Δεν λειτουργεί το σύστημα.		X	X
		ε) Απευθυγράμμιση ή προσκρούσεις μεταξύ κατασκευαστικών στοιχείων. Δεν λειτουργεί το σύστημα.		X	X
		στ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ . Δεν λειτουργεί το σύστημα.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		ζ) Βλάβες, υπέρμετρη φθορά καλωδίων/εύκαμπτων σωλήνων. Δεν λειτουργεί το σύστημα.		X	X

2.2. Τιμόνι, κολόνα διεύθυνσης και τιμόνι οδήγησης δικύκλου

2.2.1. Κατάσταση τιμονιού διεύθυνσης/τιμονιού οδήγησης δικύκλου	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και η μάζα του επικάθεται στο έδαφος, ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι διεύθυνσης/το τιμόνι οδήγησης δικύκλου προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης/πιρούνι δικύκλου. Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των καρδανικών συνδέσμων.	α) Σχετική μετατόπιση μεταξύ τιμονιού και κολόνας είναι ενδεικτική χαλαρότητας. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης.		X	X
		β) Λείπει διάταξη ανάσχεσης στην πλήμνη του τιμονιού. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης.		X	X
		γ) Θραύση ή χαλάρωση της πλήμνης, της στεφάνης ή των ακτινών του τιμονιού. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης.		X	X
2.2.2. Κολόνα διεύθυνσης/πιρούνι και αποσβεστήρες συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και η μάζα του επικάθεται στο έδαφος, ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι διεύθυνσης/το τιμόνι οδήγησης δικύκλου προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης/το πιρούνι δικύκλου. Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των καρδανικών συνδέσμων.	α) Υπέρμετρη προς τα πάνω ή κάτω μετατόπιση του κέντρου της πλήμνης του τιμονιού.		X	
		β) Υπέρμετρη ακτινική μετατόπιση της κορυφής της κολόνας ως προς τον άξονα της κολόνας.		X	
		γ) Φθαρμένος ελαστικός σύνδεσμος.		X	
		δ) Ελαττωματική σύνδεση Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης		X	X
		ε) Μη ασφαλής τροποποίηση ³			X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
2.3. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	Ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο και η μάζα του ασκείται στους τροχούς, με τον κινητήρα, εάν είναι δυνατόν, να λειτουργεί όταν πρόκειται για όχημα με υποβοηθούμενη διεύθυνση και τους τροχούς σε θέση ευθείας πορείας, το τιμόνι στρέφεται ελαφρά δεξιόστροφα και αριστερόστροφα όσο το δυνατόν χωρίς να μετακινήθούν οι τροχοί. Οπτική επιθεώρηση της δυνατότητας ελεύθερης κίνησης.	Υπέρμετρος ελεύθερος τζόγος του συστήματος οδήγησης (για παράδειγμα, η μετατόπιση ενός σημείου της στεφάνης υπερβαίνει κατά το ένα πέμπτο τη διάμετρο του τιμονιού ή δεν τηρεί τις απαιτήσεις ¹ . Επηρεάζεται το σύστημα ασφαλούς διεύθυνσης.		X	X
2.4. Ευθυγράμμιση τροχών (X) ²	Με τον κατάλληλο εξοπλισμό, ελέγχεται η ευθυγράμμιση των διευθυντηρίων τροχών.	Η ευθυγράμμιση δεν ανταποκρίνεται στα δεδομένα του κατασκευαστή του οχήματος ή στις απαιτήσεις ¹ . Μη ορθή η πορεία σε ευθεία· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας	X	X	
2.5. Τροχός δοκού έλξης διευθυνόμενος από το ρυμουλκούμενο	Οπτική επιθεώρηση ή χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου.	α) Ελαφρά βλάβη του κατασκευαστικού στοιχείου. Κατασκευαστικό στοιχείο με βαριά βλάβη ή ραγισμένο.		X	X
		β) Υπέρμετρος τζόγος. Μη ορθή η πορεία σε ευθεία· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
		γ) Ελαττωματική σύνδεση. Έχουν επηρεαστεί σοβαρά οι στερεώσεις.		X	X
2.6. Ηλεκτρονικά υποβοηθούμενη διεύθυνση (EPS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος συμβατότητας μεταξύ της γωνίας στροφής του τιμονιού και της γωνίας των τροχών κατά την έναρξη/τη διακοπή της λειτουργίας του κινητήρα ή/και κατά τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.	α) Λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (Malfunction Indicator Lamp, MIL) της EPS δείχνει κάθε αστοχία του συστήματος.		X	
		β) Ασυμβατότητα μεταξύ της γωνίας στροφής του τιμονιού και της γωνίας των τροχών. Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		γ) Η υποβοηθούμενη διεύθυνση δεν λειτουργεί.		X	
		δ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διαπαφής οχημάτων		X	

3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

3.1. Οπτικό πεδίο	Οπτική επιθεώρηση από το κάθισμα οδηγού.	<p>Παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου που επηρεάζει ουσιωδώς την εμπρόσθια και την πλευρική ορατότητα. (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).</p> <p>Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.</p>	X		X
3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων	Οπτική επιθεώρηση.	<p>α) Ραγιμένος ή αποχρωματισμένος υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (εάν επιτρέπεται). (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).</p> <p>Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.</p>	X		X
		<p>β) Υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (συμπεριλαμβανομένων ανακλαστικών ή χρωματισμένων υμενίων) δεν πληροί τις προδιαγραφές των απαιτήσεων¹ (XX)(3), (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).</p> <p>Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.</p>	X		X
		<p>γ) Απαράδεκτη η κατάσταση του υαλοπίνακα ή του διαφανούς φύλλου.</p> <p>Πολύ κακή ορατότητα από την εσωτερική επιφάνεια καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων.</p>		X	X
3.3. Κάτοπτρα οδήγησης ή οπισθοσκοπικές διατάξεις	Οπτική επιθεώρηση.	<p>α) Κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική διάταξη λείπει ή δεν είναι τοποθετημένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹. (Τουλάχιστον δύο συσκευές ορατότητας πίσω).</p> <p>Λιγότερες από δύο συσκευές ορατότητας πίσω.</p>		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		β) Ελαφρά βλάβη ή χαλαρό κάτοπτρου ή διάταξης. Εκτός λειτουργίας, με βαριά βλάβη, χαλαρά στερεωμένο ή επισφαλές κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική διάταξη.	X	X	
		γ) Δεν καλύπτεται το απαραίτητο οπτικό πεδίο.		X	
3.4. Υαλοκαθαριστήρες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Οι υαλοκαθαριστήρες δεν λειτουργούν, λείπουν ή δεν πληρούν τις απαιτήσεις. ¹		X	
		β) Ελαττωματικά λάστιχα υαλοκαθαριστήρων. Τα λάστιχα υαλοκαθαριστήρων λείπουν ή είναι εμφανώς ελαττωματικά.	X	X	
3.5. Πίδακες καθαρισμού	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Πίδακες καθαρισμού δεν λειτουργούν ικανοποιητικά (χωρίς υγρό καθαρισμού αλλά η αντλία να λειτουργεί ή μη ευθυγραμμισμένος ο εκτοξευτήρας νερού).	X		
		Πίδακες καθαρισμού δεν λειτουργούν.		X	
3.6. Σύστημα αποθάμβωσης (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Σύστημα εκτός λειτουργίας ή εμφανώς ελαττωματικό.	X		
4. ΦΑΝΟΙ, ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ					
4.1. Φανοί πορείας					
4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φως/πηγή φωτός ελαττωματικό ή λείπει.(πολλαπλά φώτα/πηγές φωτός σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί). Ένα φως/μία πηγή φωτός σε περίπτωση LED πολύ κακή ορατότητα.	X	X	
		β) Ελαφρά ελαττωματικό σύστημα προβολής (ανακλαστήρας και φακός). Πολύ ελαττωματικό ή λείπει το σύστημα προβολής (ανακλαστήρας και φακός).	X	X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.		X	
4.1.2. Ευθυγράμμιση	Προσδιορίζεται η οριζόντια στόχευση της δέσμης διασταύρωσης κάθε προβολέα με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης προβολέα ή οθόνης ελέγχου ή της ηλεκτρικής διεπαφής του οχήματος.	α) Η σκόπευση του προβολέα δεν βρίσκεται εντός των ορίων που καθορίζονται στις απαιτήσεις ¹ .		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	
4.1.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας ή χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ (αριθμός προβολέων που φωτίζουν ταυτόχρονα). Υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης φωτεινότητας εμπρός.	X		
		β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.		X	
		γ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	
4.1.4. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹ .	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση, φωτεινότητα ή σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹		X	
		β) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός εμφανώς μειώνουν τη φωτεινότητα ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο φως.		X	
		γ) Ασυμβατότητα μεταξύ πηγής φωτός και φανού		X	
4.1.5. Διατάξεις οριζοντίωσης (όταν είναι υποχρεωτική)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εάν είναι δυνατόν, ή χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	α) Η διάταξη δεν λειτουργεί.		X	
		β) Δεν είναι δυνατός ο χειρισμός της χειροκίνητης διάταξης από τη θέση του οδηγού.		X	
		γ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.1.6. Διάταξη καθαρισμού προβολέων (όταν είναι υποχρεωτική)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν είναι δυνατό.	Η διάταξη δεν λειτουργεί. Για λαμπτήρες εκκένωσης αερίου.	X	X	
4.2. Εμπρός και πίσω φανοί θέσης, φανοί πλευρικής σήμανσης και φανοί όγκου καθώς και φώτα πορείας ημέρας					
4.2.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική		X	
		β) Ελαττωματικός φακός.		X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	
4.2.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Οι οπίσθιοι φανοί θέσης και οι φανοί πλευρικής σήμανσης μπορούν να σβήνουν όταν είναι αναμμένοι οι φανοί πορείας.		X	X
		β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.		X	
4.2.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση, φωτεινότητα ή σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ Κόκκινο φως εμπρός και λευκό πίσω· πολύ μειωμένη η ένταση του φωτός.	X	X	
		β) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός εμφανώς μειώνουν τη φωτεινότητα ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο φως. Κόκκινο φως εμπρός και λευκό πίσω· πολύ μειωμένη η ένταση του φωτός.	X	X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.3. Φανοί πέδησης					
4.3.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική (πολλαπλή πηγή φωτισμού σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί). Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία). Καμία πηγή φωτός δεν λειτουργεί.	X	X	X
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως). Πολύ ελαττωματικοί φακοί (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	
4.3.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας ή χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Καθυστερημένη λειτουργία. Καμία λειτουργία.	X	X	X
		β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.		X	
		γ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	
		δ) Οι φανοί πέδησης έκτακτης ανάγκης δεν λειτουργούν ή δεν λειτουργούν σωστά.		X	
4.3.3. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ¹ .	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση, φωτεινότητα ή σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Λευκό φως πίσω· πολύ μειωμένη η ένταση του φωτός.	X	X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.4. Φωτεινοί δείκτες κατεύθυνσης και φανοί κινδύνου (συναγερμός)					
4.4.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική (πολλαπλή πηγή φωτισμού σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί). Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).	X	X	
		β) Ελαφρά ελαττωματικοί φακοί. (καμία επίδραση στο εκπεμπόμενο φως). Πολύ ελαττωματικοί φακοί (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως)	X	X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	
4.4.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Καμία λειτουργία.	X	X	
4.4.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹ .	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση, φωτεινότητα ή σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹		X	
4.4.4. Συχνότητα αναλαμπής	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Η συχνότητα αναλαμπής δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ (απόκλιση της συχνότητας άνω του 25 %).	X		
4.5. Εμπρός και πίσω φανοί ομίχλης					
4.5.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική (πολλαπλή πηγή φωτισμού σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί). Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).	X	X	
		β) Ελαφρά ελαττωματικοί φακοί. (καμία επίδραση στο εκπεμπόμενο φως). Πολύ ελαττωματικοί φακοί (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος να πέσει ή να είναι εκτυφλωτικός για την κυκλοφορία.	X	X	
4.5.2. Ευθυγράμμιση (X) ²	Έλεγχος κατά τη λειτουργία και με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης προβολέα.	Εμπρός φανός ομίχλης εκτός της οριζόντιας ευθυγράμμισης όταν ο φωτισμός έχει γραμμή αποκοπής (πολύ χαμηλή ή γραμμή αποκοπής). Η γραμμή αποκοπής επάνω από εκείνη των φανών διασταύρωσης.	X	X	
4.5.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Δεν λειτουργεί.	X	X	
4.5.4. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹ .	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση, φωτεινότητα ή σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹		X	
		β) Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ .		X	
4.6. Φανοί οπισθοπορείας					
4.6.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική.	X		
		β) Ελαττωματικός φακός.	X		
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος να πέσει.	X	X	
4.6.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση, φωτεινότητα ή σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹		X	
		β) Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ .		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.6.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Ο διακόπτης του φανού μπορεί να λειτουργεί χωρίς την ταχύτητα όπισθεν.	X	X	
4.7. Φανός της πίσω πινακίδας κυκλοφορίας					
4.7.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός εκπέμπει απευθείας φως ή λευκό φως προς τα πίσω.	X		
		β) Πηγή φωτός ελαττωματική (Πολλαπλή πηγή φωτός). Πηγή φωτός ελαττωματική (Μία πηγή φωτός).	X	X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος να πέσει.	X	X	
4.7.2. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ .	X		
4.8. Οπισθανακλαστήρες, σημάσεις ευδιακρίτοτητας (οπισθανάκλασης) και πίσω πινακίδες σήμανσης					
4.8.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση.	α) Σύστημα αντανάκλασης ελαττωματικό ή με βλάβη. Κακή αντανάκλαση.	X	X	
		β) Ανακλαστήρας μη ασφαλώς στερεωμένος. Πιθανότητα πτώσης.	X	X	
4.8.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση.	Η διάταξη, το αντανακλώμενο χρώμα και η θέση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Λείπει ή αντανακλά κόκκινο χρώμα εμπρός ή λευκό πίσω.	X	X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.9. Υποχρεωτικές ενδεικτικές λυχνίες για τα συστήματα φωτισμού					
4.9.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν λειτουργεί. Δεν λειτουργεί για τον κύριο φανό διασταύρωσης ή τον πίσω φανό ομίχλης.	X	X	
4.9.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ .	X		
4.10. Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου ή ημι-ρυμουλκουμένου	Οπτική εξέταση: εάν είναι δυνατό, ελέγχεται η συνεχής ροή ρεύματος μέσω της σύνδεσης.	α) Δεν είναι ασφαλώς στερεωμένα τα σταθερά κατασκευαστικά στοιχεία. Χαλαρό έδρανο.	X	X	
		β) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης. Πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.	X	X	
		γ) Δεν λειτουργούν άρτια οι ηλεκτρικές συνδέσεις του ρυμουλκούμενου ή του ρυμουλκού οχήματος. Δεν λειτουργούν τα φώτα πέδησης του ρυμουλκούμενου.		X	X
4.11. Ηλεκτρολογική καλωδίωση	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο, και εντός του διαμερίσματος του κινητήρα (εάν ενδείκνυται).	α) Καλωδίωση επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη. Χαλαρή στερέωση, αιχμηρά άκρα, πιθανή αποσύνδεση. Πιθανή επαφή με καυτά μέρη, περιστρεφόμενα μέρη ή το έδαφος, αποσύνδεση συνδέσεων (αντίστοιχα μέρη πέδησης, συστήματος μετάδοσης της κίνησης).	X	X	X
		β) Ελαφρά φθαρμένη καλωδίωση. Πολύ φθαρμένη καλωδίωση. Εξαιρετικά φθαρμένη καλωδίωση (μέρη που επενεργούν στην πέδηση, στο σύστημα διεύθυνσης).	X	X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		<p>γ) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης. Πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος. Άμεσος κίνδυνος πυρκαγιάς, δημιουργία σπινθήρων.</p>	X	X	X
4.12. Μη υποχρεωτικοί φανοί και οπισθανακλαστήρες (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	<p>α) Φανός ή οπισθανακλαστήρας δεν είναι τοποθετημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹. Εκπομπή/αντανάκλαση κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.</p>	X	X	
		<p>β) Φανός δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹. Αριθμός φανών πορείας που λειτουργούν ταυτόχρονα και υπερβαίνουν την επιτρεπτή ένταση φωτισμού Εκπομπή κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.</p>	X	X	
		<p>γ) Φανός/ανακλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.</p>	X	X	
4.13. Συσσωρευτής (μπαταρία)	Οπτική επιθεώρηση.	<p>α) Επισφαλής. Μη ορθή σύνδεση: πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.</p>	X	X	
		<p>β) Διαρροή. Διαρροή επικίνδυνων ουσιών.</p>	X	X	
		<p>γ) Ελαττωματικός διακόπτης (εάν απαιτείται).</p>		X	
		<p>δ) Ελαττωματική ασφάλεια διακοπής ηλεκτρικού κυκλώματος (εάν απαιτείται).</p>		X	
		<p>ε) Ακατάλληλος εξαερισμός (εάν απαιτείται).</p>		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών			
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη	
5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΡΤΗΣΗ						
5.1. Αξόνες						
5.1.1. Αξόνες	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	α) Σπασμένος ή παραμορφωμένος άξονας.			X	
		β) Ανεπαρκής στερέωση στο όχημα. Διαταραχή της σταθερότητας, μη ορθή λειτουργία: εκτενής μετατόπιση σε σχέση με τα σταθερά εξαρτήματα.		X		X
		γ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ . Διαταραχή της σταθερότητας, μη ορθή λειτουργία, ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος ή από το έδαφος.		X		X
5.1.2. Ακραξόνια	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.. Ασκείται κατακόρυφη και πλευρική δύναμη σε κάθε τροχό και καταγράφεται το μέγεθος της μετατόπισης μεταξύ της δοκού του άξονα και του ακραξονίου.	α) Σπασμένο ημιαξόνιο.			X	
		β) Υπέρμετρη φθιόρα του πείρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ακραξονίου. Πιθανή χαλάρωση: διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X		X
		γ) Υπέρμετρη μετατόπιση μεταξύ ακραξονίου και δοκού του άξονα. Πιθανή χαλάρωση: διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X		X
		δ) Ο πείρος ακραξονίου είναι χαλαρωμένος στον άξονα. Πιθανή χαλάρωση: διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X		X
5.1.3. Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν) τροχών	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.. Σειείται απότομα ο τροχός ή ασκείται πλευρική δύναμη σε κάθε τροχό και καταγράφεται το μέγεθος της προς τα άνω μετατόπισης του τροχού ως προς το ακραξόνιο.	α) Υπέρμετρος τζόγος του ένσφαιρου τριβέα τροχού. Διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας: κίνδυνος πτώσης.		X		X
		β) Ένσφαιρος τριβέας πολύ σφικτός, έχει «κολλήσει». Κίνδυνος υπερθέρμανσης: κίνδυνος πτώσης.		X		X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
5.2. Τροχοί και ελαστικά					
5.2.1. Πλήμνη τροχού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Περικόχλια (παξιμάδια) ή κοχλίες (μπουλόνια) τροχών λείπουν ή έχουν χαλαρώσει. Στερέωση ανύπαρκτη ή τόσο χαλαρή ώστε επηρεάζει πολύ σοβαρά την οδική ασφάλεια.		X	X
		β) Φθορά ή βλάβη της πλήμνης. Φθορά ή βλάβη της πλήμνης που καθιστά επισφαλή τη στερέωση των τροχών.		X	X
5.2.2. Τροχοί	Οπτική επιθεώρηση των δύο πλευρών κάθε τροχού ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Θραύση ή ελάττωμα συγκόλλησης.			X
		β) Οι ασφαλιστικές στεφάνες δεν είναι άρτια συναρμολογημένες στα σώτρα (ζάντες). Πιθανότητα πτώσης.		X	X
		γ) Τροχός σοβαρά παραμορφωμένος ή φθαρμένος. Επισφαλής στερέωση της πλήμνης· επισφαλής στερέωση του ελαστικού.		X	X
		δ) Το μέγεθος, η κατασκευή, η συμβατότητα ή το είδος του τροχού δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ και επηρεάζει την οδική ασφάλεια.		X	
5.2.3. Ελαστικά	Οπτική επιθεώρηση όλου του τροχού, είτε με περιστροφή του υπεράνω του εδάφους ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο, είτε με εμπρός και πίσω κύλιση του οχήματος πάνω από φρεάτιο.	α) Το μέγεθος, η ικανότητα φορτίου ελαστικού, το σήμα έγκρισης, ή η κατηγορία ταχύτητας του ελαστικού δεν πληρούν τις απαιτήσεις και επηρεάζουν την οδική ασφάλεια. Ανεπαρκής ικανότητα φορτίου ελαστικού ή κατηγορία ταχύτητας για τη χρήση του ελαστικού, το ελαστικό αγγίζει άλλα σταθερά μέρη του οχήματος καθιστώντας επισφαλή την οδήγηση.		X	X
		β) Διαφορετικού μεγέθους ελαστικά στον ίδιο άξονα ή σε δίδυμους τροχούς.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		γ) Ελαστικά διαφορετικής δομής (ακτινωτής/διαγώνιας) στον ίδιο άξονα.		X	
		δ) Σοβαρή βλάβη ή τομή σε ελαστικό. Λινό ορατό ή φθαρμένο.		X	X
		ε) Ο δείκτης φθοράς των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού είναι ορατός Βάθος των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού δεν πληροί τις απαιτήσεις.		X	X
		στ) Ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (ευέλικτες διατάξεις κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων) Ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (ασφαλής οδήγηση δεν θίγεται)	X	X	
		ζ) Ελαστικά με επαναχαραγμένες αυλακώσεις τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις. Φθαρμένη προστατευτική επίστρωση του λινού.		X	X
		η) Το σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών δυσλειτουργεί ή είναι εμφανές ότι το ελαστικό δεν είναι επαρκώς φουσκωμένο. Εμφανώς εκτός λειτουργίας.	X	X	

5.3. Σύστημα ανάρτησης

5.3.1. Ελατήρια και σταθεροποιητής	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μεγίστη μάζα άνω των 3,5 τόνων..	α) Επισημειωμένη στερέωση των ελατηρίων στο πλαίσιο ή σε άξονα. Ορατή σχετική μετατόπιση. Σοβαρή χαλάρωση των στερεώσεων.		X	X
		β) Βλάβη ή θραύση μέρους ελατηρίου. Πολύ σοβαρή φθορά του κύριου ελάσματος ελατηρίου ή πρόσδετων ελατηρίων.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		γ) Ελατήριο λείπει. Πολύ σοβαρή φθορά του κύριου ελάσματος ελατηρίου ή πρόσθετων ελατηρίων.		X	X
		δ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος· εκτός λειτουργίας το σύστημα ελατηρίων.		X	X
5.3.2. Αποσβεστήρες κραδασμών (αμορτισέρ)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο ή με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού, εάν υπάρχει.	α) Επισφαλής στερέωση των αποσβεστήρων κραδασμών στο πλαίσιο ή σε άξονα. Χαλαροί οι αποσβεστήρες κραδασμών.	X	X	
		β) Βλάβη αποσβεστήρων κραδασμών, ενδεικτική σοβαρής διαρροής ή κακής λειτουργίας.		X	
5.3.2.1 Έλεγχος απόδοσης απόσβεσης κραδασμών (X) ²	Χρησιμοποιείται ειδικός εξοπλισμός και συγκρίνονται διαφορές αριστερής/δεξιάς πλευράς	α) Σημαντική διαφορά μεταξύ αριστερής και δεξιάς πλευράς.		X	
		β) Δεν επιτυγχάνονται δεδομένες ελάχιστες τιμές.		X	
5.3.3. Σωλήνες ροπής, στρεπτικές ράβδοι, αναρτήσεις wishbone και βραχίονες ανάρτησης	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μεγίστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	α) Επισφαλής στερέωση των κατασκευαστικού στοιχείου στο πλαίσιο ή σε άξονα. Πιθανή χαλάρωση· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
		β) Βλάβη ή υπέρμετρη διάβρωση κατασκευαστικού στοιχείου. Ελλιπής ευστάθεια του κατασκευαστικού στοιχείου ή θραύση του.		X	X
		γ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ . Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος· εκτός λειτουργίας το σύστημα.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
5.3.4. Σύνδεσμοι ανάρτησης	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	α) Υπέρμετρη φθορά πείρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ή των συνδέσμων ανάρτησης. Πιθανή χαλάρωση: διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
		β) Το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη είναι κατεστραμμένο. Λείπει ή είναι σπασμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X	X	
5.3.5. Αερανάρτηση	Οπτικός έλεγχος	α) Σύστημα δεν λειτουργεί.			X
		β) Βλάβη, τροποποίηση ή ελαττωματικότητα κατασκευαστικού στοιχείου με τρόπο που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη λειτουργία του συστήματος. Πολύ κακή λειτουργία του συστήματος.		X	X
		γ) Θόρυβος διαρροής από το σύστημα.		X	
6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ					
6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου					
6.1.1. Γενική προϋπόθεση	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Ελαφρά θραύση ή παραμόρφωση οποιασδήποτε μηκίδας ή διαδοκίδας του πλαισίου. Σοβαρή θραύση ή παραμόρφωση οποιασδήποτε μηκίδας ή διαδοκίδας του πλαισίου.		X	X
		β) Επισφαλείς ενισχυτικές πλάκες ή στερεώσεις. Οι περισσότερες στερεώσεις είναι χαλαρές ανεπαρκής ενίσχυση μερών		X	X
		γ) Υπέρμετρη διάβρωση που επηρεάζει την ακαμψία του συναρμολογημένου συγκροτήματος. Ανεπαρκής ενίσχυση μερών		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Σύστημα εξάτμισης επισφαλές ή παρουσιάζει διαρροές.		X	
		β) Καπνοί εισέρχονται στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων		X	X
6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (συμπεριλαμβανομένης δεξαμενής και σωληνώσεων καυσίμου θέρμανσης)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο, χρήση συσκευών ανίχνευσης διαρροής στην περίπτωση συστημάτων καύσης υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)/υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).	α) Επισφαλής δεξαμενή ή σωληνώσεις, με ιδιαίτερο κίνδυνο πυρκαγιάς			X
		β) Διαρροή καυσίμου ή λείπει ή δεν είναι στεγανό το πώμα πλήρωσης δεξαμενής (τάπα). Κίνδυνος πυρκαγιάς· υπέρμετρη απώλεια επικίνδυνου υλικού.		X	X
		γ) Συστροφή σωληνώσεων. Βλάβη σωληνώσεων.	X		X
		δ) Δεν λειτουργεί άρτια η βαλβίδα διακοπής καυσίμου (εάν απαιτείται).		X	
		ε) Κίνδυνος πυρκαγιάς λόγω: — διαρροής καυσίμου· — ακατάλληλης θωράκισης δεξαμενής καυσίμου ή εξάτμισης· — κατάστασης του διαμερίσματος του κινητήρα.			X
		στ) Το σύστημα καύσης υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)/υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή υδρογόνου δεν πληροί τις απαιτήσεις ή είναι ελαττωματικό οποιοδήποτε τμήμα του ¹ .			X
6.1.4. Προφυλακτήρες, διατάξεις πλευρικής προστασίας και οπίσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφήνωσης	Οπτική επιθεώρηση.	α) Χαλαρότητα ή βλάβη πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό σε περίπτωση προσέγγισης ή επαφής. Πιθανόν να πέσει κάποιο μέρος· σοβαρή δυσλειτουργία.		X	X
		β) Η διάταξη εμφανώς δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.1.5. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (εφόσον υπάρχει)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Η υποδοχή δεν είναι σε καλή κατάσταση.	X		
		β) Σπασμένη ή επισφαλής υποδοχή.		X	
		γ) Μη ασφαλής στερέωση εφεδρικού τροχού Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	X
6.1.6. Μηχανισμοί ζεύξης και εξοπλισμός ρυμούλκησης.	Οπτική επιθεώρηση για να διαπιστωθεί φθορά και σωστή λειτουργία, με ιδιαίτερη προσοχή σε τυχόν μηχανισμούς προστασίας, ή/και χρήση πρότυπου μετρητή.	α) Φθαρμένο, ελαττωματικό ή ραγισμένο κατασκευαστικό στοιχείο (όταν δεν είναι σε χρήση). Φθαρμένο, ελαττωματικό ή ραγισμένο κατασκευαστικό στοιχείο (όταν είναι σε χρήση).		X	X
		β) Υπέρμετρη φθορά κατασκευαστικού στοιχείου. Κάτω του ορίου φθοράς.		X	X
		γ) Ελαττωματική σύνδεση Κάποια στερέωση χαλαρή με πολύ σοβαρό κίνδυνο πτώσης.		X	X
		δ) Λείπει ή δεν λειτουργεί άρτια οποιαδήποτε διάταξη ασφαλείας.		X	
		ε) Δεν λειτουργεί κάποιος δείκτης ζεύξης.		X	
		στ) Αποκρύπτεται η πινακίδα κυκλοφορίας ή τυχόν φανός (όταν δεν χρησιμοποιείται). Μη αναγνώσιμη η πινακίδα κυκλοφορίας (όταν δεν χρησιμοποιείται).	X		X
		ζ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ (βοηθητικά μέρη). Μη ασφαλής τροποποίηση ³ (κύρια μέρη).		X	X
		η) Πολύ ασθενής ζεύξη.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.1.7. Μετάδοση κίνησης	Οπτική επιθεώρηση.	α) Χαλαροί ή λείπουν οι ασφαλιστικοί κοχλίες. Χαλαροί ή λείπουν οι ασφαλιστικοί κοχλίες σε βαθμό που δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για την οδική ασφάλεια.		X	X
		β) Υπέρμετρη φθορά των εδράνων της ατράκτου μετάδοσης της κίνησης. Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος		X	X
		γ) Υπέρμετρη φθορά των καρδανικών συνδέσμων ή των αλυσίδων/μάντων μετάδοσης κίνησης. Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος.		X	X
		δ) Φθαρμένοι ελαστικοί σύνδεσμοι. Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος.		X	X
		ε) Βλάβη ή κάμψη της ατράκτου μετάδοσης της κίνησης.		X	
		στ) Περίβλημα εδράνου έχει σπάσει ή είναι επισφαλές. Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος.		X	X
		ζ) Σοβαρή φθορά του καλύμματος προστασίας από τη σκόνη. Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X	X	
		η) Παράνομη τροποποίηση του συγκροτήματος κίνησης του οχήματος.		X	
6.1.8. Εδράσεις κινητήρα	Οπτική επιθεώρηση, όχι κατ' ανάγκη με το όχημα πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	Εδράσεις φθαρμένες, με εμφανείς και σοβαρότατες βλάβες. Χαλαρές ή ραγισμένες στερεώσεις.		X	X
6.1.9. Απόδοση κινητήρα (X) ²	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διαπαφής	α) Τροποποίηση της μονάδας ελέγχου που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		β) Τροποποίηση του κινητήρα που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.			X
6.2. Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα					
6.2.1. Κατάσταση					
	Οπτικός έλεγχος	α) Χαλαρά στερεωμένο ή φθαρμένο φάντωμα ή τμήμα, που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό. Πιθανότητα πτώσης.		X	X
		β) Επισφαλής κολόνα αμαξώματος. Ελλιπής ευστάθεια.		X	X
		γ) Δυνατή η εισχώρηση καπνών από τον κινητήρα ή καυσαερίων. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.		X	X
		δ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ . Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τα στρεφόμενα ή κινητά μέρη και από το έδαφος.		X	X
6.2.2. Στερέωση					
	Οπτική επιθεώρηση στο όχημα πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Επισφαλές αμάξωμα ή θάλαμος οδηγού. Ελλιπής σταθερότητα.		X	X
		β) Αμάξωμα/θάλαμος προφανώς δεν εφαρμόζει στο πλαίσιο.		X	
		γ) Η στερέωση του αμαξώματος/του θαλάμου οδήγησης στο πλαίσιο ή στις διαδοκίδες είναι επισφαλής ή λείπει, εάν είναι συμμετρική. Η στερέωση του αμαξώματος/του θαλάμου οδήγησης στο πλαίσιο ή στις διαδοκίδες είναι επισφαλής σε βαθμό που προκαλείται πολύ μεγάλος κίνδυνος για την οδική ασφάλεια.		X	X
		δ) Υπέρμετρη διάβρωση σημείων στερέωσης αυτοφερόμενων αμαξωμάτων. Ελλιπής ευστάθεια.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.2.3. Πόρτες και μάνδαλα	Οπτική επιθεώρηση.	α) Πόρτα δεν ανοίγει ή δεν κλείνει κανονικά.		X	
		β) Πόρτα που μπορεί να ανοίξει ακουσίως ή δεν παραμένει κλειστή (συρόμενες πόρτες). Πόρτα που μπορεί να ανοίξει ακουσίως ή δεν παραμένει κλειστή (στρεφόμενες πόρτες).		X	X
		γ) Πόρτα, γιγλυμοί, μάνδαλα ή κολόνα αμαξώματος είναι φθαρμένα. Πόρτα, γιγλυμοί, μάνδαλα, κολόνα αμαξώματος λείπουν ή είναι χαλαρά.	X	X	
6.2.4. Δάπεδο	Οπτική επιθεώρηση στο όχημα πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	Δάπεδο επισφαλές ή κατεστραμμένο. Ανεπαρκής ευστάθεια.		X	X
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Κάθισμα με ελαττωματική δομή. Χαλαρό κάθισμα.		X	X
		β) Μηχανισμός ρύθμισης δεν λειτουργεί άρτια. Μετατοπιζόμενο κάθισμα ή δεν στερεώνεται η πλάτη.		X	X
6.2.6. Άλλα καθίσματα	Οπτική επιθεώρηση.	α) Καθίσματα σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή επισφαλή (βοηθητικά μέρη). Καθίσματα σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή επισφαλή (κύρια μέρη).	X	X	
		β) Η τοποθέτηση των καθισμάτων δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ . Αριθμός καθισμάτων άνω του επιτρεπόμενου· τοποθέτηση μη σύμφωνη με την έγκριση	X	X	
6.2.7. Χειριστήρια οδήγησης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν λειτουργεί άρτια οποιοδήποτε κριτήριο είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Επισφαλής λειτουργία.		X	X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.2.8. Βατήρας (μαρσιπέ) θαλάμου	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επισημειωμένη βλάβη ή αναβολέας. Ανεπαρκής σταθερότητα.	X	X	
		β) Βλάβη ή αναβολέας σε κατάσταση που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό.		X	
6.2.9. Λοιπά εσωτερικά και εξωτερικά εξαρτήματα και εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ελαττωματική στερέωση λοιπών εξαρτημάτων και εξοπλισμού.		X	
		β) Λοιπά εξαρτήματα ή εξοπλισμός δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Ενδεχόμενος τραυματισμός από τα στερεωμένα μέρη· μη ασφαλής λειτουργία.	X	X	
		γ) Διαρροές από εξοπλισμό υδραυλικής λειτουργίας. Μεγάλη απώλεια επικίνδυνου υλικού.	X	X	
6.2.10. Λασπωτήρες, σύστημα κατά της εκτόξευσης νερού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπουν, χαλαροί ή σοβαρά διαβρωμένοι. Ενδεχόμενος τραυματισμός· πιθανότητα πτώσης.	X	X	
		β) Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τον τροχό (χωρίς διάταξη κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων). Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τον τροχό (λασπωτήρες).	X	X	
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Ανεπαρκής κάλυψη του ελαστικού.	X	X	
6.2.11. Γρύλος	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπουν, χαλαροί ή σοβαρά διαβρωμένοι.		X	
		β) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ .		X	
		γ) Κίνδυνος να ξεδιπλωθεί όταν το όχημα είναι σε κίνηση.			X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.2.12. Χερούλια και υποπόδια	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπουν, χαλαροί ή σοβαρά διαβρωμένοι.		X	
		β) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ .		X	
7. ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ					
7.1. Ζώνες ασφαλείας/πόρτες ζωνών ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης					
7.1.1. Ασφάλεια στερέωσης των ζωνών ασφαλείας/πορτών	Οπτική επιθεώρηση.	α) Κατεστραμμένο σημείο αγκύρωσης. Ελλιπής σταθερότητα.		X	X
		β) Χαλαρή αγκύρωση.		X	
7.1.2. Κατάσταση των ζωνών ασφαλείας/πορτών	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Υποχρεωτική ζώνη ασφαλείας λείπει ή δεν έχει τοποθετηθεί.		X	
		β) Βλάβη ζώνης ασφαλείας. Σκίσιμο ή ένδειξη υπερβολικού τεντώματος.	X	X	
		γ) Ζώνη ασφαλείας δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .		X	
		δ) Πόρπη ζώνης ασφαλείας έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί άρτια.		X	
		ε) Συσπειρωτήρας ζώνης ασφαλείας έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί άρτια.		X	
7.1.3. Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διαπαφής	α) Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διαπαφής οχημάτων.			X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.1.4. Προεντατήρες ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Προεντατήρας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.			X
7.1.5. Αερόσακκος	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Αερόσακκοι εμφανώς λείπουν ή δεν είναι κατάλληλοι για το όχημα.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.			X
		γ) Καταφανώς δεν λειτουργούν οι αερόσακκοι.		X	
7.1.6. Συμπληρωματικά συστήματα συγκράτησης (SRS)	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του SRS δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.			X
7.2. Πυροσβεστήρες(X) ²	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπουν.		X	
		β) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Εάν απαιτούνται (π.χ. ταξί, λεωφορεία, πούλμαν κ.λπ.)	X	X	
7.3. Κλειδαριές και αντικλεπτικό	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Διάταξη δεν λειτουργεί ώστε να αποτρέπει την οδήγηση του οχήματος.	X		
		β) Ελαττωματική. Ακούσια μανδάλωση ή εμπλοκή.		X	X
7.4. Προειδοποιητικό τρίγωνο (εάν απαιτείται) (X) ²	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπει ή ελλιπές.	X		
		β) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ .	X		

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.5. Κουτί πρώτων βοηθειών (εάν απαιτείται) (X) ²	Οπτική επιθεώρηση.	Λείπει, ελλιπές ή δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .	X		
7.6. Σφήνες (τάκοι) για τροχούς (εάν απαιτείται) (X) ²	Οπτική επιθεώρηση.	Λείπουν ή δεν είναι σε καλή κατάσταση, έχουν ανεπαρκή σταθερότητα ή ανεπαρκείς διαστάσεις.		X	
7.7. Συσκευές ακουστικής προειδοποίησης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Δεν λειτουργεί ορθά. Δεν λειτουργεί.	X	X	
		β) Επισφαλές χειριστήριο.	X		
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Ο εκπεμπόμενος ήχος μπορεί να εκληφθεί ως επίσημη σειρήνα.	X	X	
7.8 Δείκτης ταχύτητας	Οπτική επιθεώρηση ή έλεγχος λειτουργίας κατά την οδήγηση ή με ηλεκτρονικά μέσα.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Λείπει (εάν απαιτείται).	X	X	
		β) Κακή λειτουργία. Δεν λειτουργεί.	X	X	
		γ) Δεν είναι δυνατόν να φωτίζεται επαρκώς. Δεν είναι δυνατόν να φωτίζεται καθόλου.	X	X	
7.9. Ταχογράφος (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ .		X	
		β) Δεν λειτουργεί.		X	
		γ) Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		δ) Η πινακίδα εγκατάστασης λείπει, δεν είναι αναγνώσιμη ή δεν ισχύει πλέον.		X	
		ε) Καταφανής παραποίηση ή παρέμβαση.		X	
		στ) Το μέγεθος τροχών δεν είναι συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.		X	
7.10. Διάταξη περιορισμού (κόφτης) της ταχύτητας (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν το σύστημα υπάρχει.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ .		X	
		β) Καταφανώς δεν λειτουργεί.		X	
		γ) Εσφαλμένη προκαθορισμένη ταχύτητα (εάν ελέγχεται)		X	
		δ) Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν.		X	
		ε) Η πινακίδα λείπει ή είναι δυσανάγνωστη.		X	
		στ) Το μέγεθος τροχών δεν είναι συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.		X	
7.11. Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ) εάν απαιτείται (X) ²	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διαπαφής	α) Εμφανής παρέμβαση (απάτη) για τη μείωση ή την ψευδή καταγραφή της απόστασης που έχει διανύσει το όχημα.		X	
		β) Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
7.12. Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC), εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διαπαφής	α) Λείπουν ή έχουν βλάβες οι αισθητήρες στροφών τροχού.		X	
		β) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		γ) Λείπουν ή έχουν βλάβη άλλα κατασκευαστικά στοιχεία.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		δ) Ο διακόπτης έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί άρτια.		X	
		ε) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του ESC δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διαπαφής οχημάτων		X	

8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ

8.1. Θόρυβος

8.1.1. Σύστημα προστασίας από τον θόρυβο	Υποκειμενική εκτίμηση (εκτός εάν ο ελεγκτής θεωρεί ότι η στάθμη θορύβου είναι ενδεχομένως οριακή, οπότε επιτρέπεται να διενεργηθεί έλεγχος του θορύβου οχήματος εν στάσει, με τη χρήση ηχομέτρου).	α) Η στάθμη θορύβου υπερβαίνει τα επίπεδα που επιτρέπονται κατά τις απαιτήσεις		X	
		β) Μέρος του συστήματος προστασίας από τον θόρυβο που είναι χαλαρό, έχει βλάβη, είναι εσφαλμένα τοποθετημένο, λείπει ή καταφανώς είναι τροποποιημένο με τρόπο που είναι δυνατόν να επηρεάσει δυσμενώς τη στάθμη θορύβου. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	X

8.2. Εκπομπές καυσαερίων

8.2.1. Εκπομπές κινητήρων επιβαλλόμενης ανάφλεξης

8.2.1.1. Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτικός έλεγχος	α) Το σύστημα ελέγχου των εκπομπών που τοποθετεί ο κατασκευαστής απουσιάζει ή είναι καταφανώς ελαττωματικό.		X	
		β) Διαρροές που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις μετρήσεις των εκπομπών.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.1.2. Αέριες εκπομπές	<p>— Για οχήματα έως την κατηγορία εκπομπών Euro 5 και Euro V (7)</p> <p>Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹ ή με ανάγνωση της ένδειξης της διάταξης OBD. Ο έλεγχος του αγωγού εξαγωγής θα πρέπει να διενεργείται πάντοτε με την καθιερωμένη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων. Τα κράτη μέλη μπορούν βάσει μιας αξιολόγησης ισοδυναμίας και λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις περί εγκρίσεως τύπου να επιτρέπουν τη χρήση της διάταξης OBD, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευη και τις λοιπές απαιτήσεις.</p> <p>— Για οχήματα από την κατηγορία εκπομπών Euro 6 και Euro VI (8):</p> <p>Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹, ή με ανάγνωση των πληροφοριών της διάταξης OBD, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και άλλες απαιτήσεις¹.)</p> <p>Οι μετρήσεις δεν εφαρμόζονται στους δίχρονους κινητήρες.</p>	α) Είτε οι αέριες εκπομπές υπερβαίνουν τα επίπεδα που προσδιορίζει ο κατασκευαστής.		X	
		β) είτε, εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες, οι εκπομπές CO υπερβαίνουν,		X	
		<p>i) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών,</p> <p>— 4.5 %, ή</p> <p>— 3.5 %,</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις¹</p> <p>ii) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών,</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,5 %</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,3 %</p> <p>ή</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,3 % (7)</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,2 %</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις¹</p>		X	
		γ) Συντελεστής λάμδα εκτός της κλίμακας τιμών $1 \pm 0,03$ ή όχι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.		X	
		δ) Ανάγνωση της διάταξης OBD δείχνει σοβαρή κακή λειτουργία		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.2. Εκπομπές κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση					
8.2.2.1. Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτικός έλεγχος	α) σύστημα ελέγχου των εκπομπών που τοποθετεί ο κατασκευαστής απουσιάζει ή είναι καταφανώς ελαττωματικό.		X	
		β) Διαρροές που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις μετρήσεις των εκπομπών		X	
8.2.2.2. Θολότητα Εξαιρούνται από αυτή την απαίτηση τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980	<p>— Για οχήματα έως την κατηγορία εκπομπών Euro 5 και Euro V (7):</p> <p>Μέτρηση της θολότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορίας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με τον μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και τον συμπλέκτη συμπλεγμένο ή με ανάγνωση της διάταξης OBD. Ο έλεγχος του αγωγού εξαγωγής θα πρέπει να διενεργείται πάντοτε με την καθιερωμένη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων. Τα κράτη μέλη μπορούν βάσει μιας αξιολόγησης ισοδυναμίας και να επιτρέπουν τη χρήση της διάταξης OBD, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευη και τις λοιπές απαιτήσεις.</p> <p>— Για οχήματα από την κατηγορία εκπομπών Euro 6 και Euro VI (8):</p> <p>Μέτρηση της θολότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορίας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με τον μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και τον συμπλέκτη συμπλεγμένο ή με ανάγνωση της διάταξης OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και άλλες απαιτήσεις¹.</p> <p>Προετοιμασία του οχήματος:</p> <p>1. Τα οχήματα επιτρέπεται να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμοανθρακίδη ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.</p>	α) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις ¹ .		X	
		η θολότητα υπερβαίνει το μέγεθος που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή επί του οχήματος.			

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>2. Απαιτήσεις προετοιμασίας:</p> <p>i) Ο κινητήρας έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με αισθητήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, 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, είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω της διαμόρφωσης του οχήματος, είναι πρακτικά αδύνατη αυτή η μέτρηση, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα επιτρέπεται να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.</p> <p>(ii) Το σύστημα εξατμίσης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.</p>				
		<p>β) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις¹ δεν επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς,</p> <ul style="list-style-type: none"> — για κινητήρες με φυσική αναρρόφηση: 2,5 m⁻¹, — για κινητήρες με υπερπλήρωση: 3,0 m⁻¹, ή, — για τα οχήματα που προσδιορίζονται στις απαιτήσεις¹ ή ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις¹. <p>1,5 m⁻¹.⁽⁹⁾</p> <p>ή 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p>		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <p>1. Ο κινητήρας και ο τυχόν υπερτροφοδότης είναι σε κατάσταση βραδυπορίας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα μετά την απενεργοποίηση του επιταχυντή.</p> <p>2. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, το ποδόπληκτρο του επιταχυντή πρέπει να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.</p> <p>3. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας φθάνει τις στροφές αποκοπής παροχής καυσίμου ή, στα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο, τις στροφές που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 των στροφών αποκοπής παροχής καυσίμου, πριν αφευθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση των στροφών του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και απενεργοποίησής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.</p> <p>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 διασπορά των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.</p>				

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	5. Για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη δύνανται να απορρίπτουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού. Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη δύνανται 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.				
8.3. Καταστολή ηλεκτρομαγνητικών παρεμβολών					
Καταστολή των ραδιοπαρασίτων (X) ²		Δεν τηρείται διάταξη των απαιτήσεων ¹ .	X		
8.4. Άλλα ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον					
8.4.1. Διαρροές υγρών		Οποιαδήποτε υπέρμετρη διαρροή υγρών, εκτός από νερό, που είναι δυνατόν να βλάψει το περιβάλλον ή να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου. Σταθερός σχηματισμός σταγονιδίων που αποτελεί πολύ σοβαρό κίνδυνο.		X	X
9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ M ₂ , M ₃					
9.1. Πόρτες					
9.1.1. Πόρτες εισόδου και εξόδου	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική λειτουργία.		X	
		β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. Πιθανότητα τραυματισμού.	X		
		γ) Ατελής χειρισμός έκτακτης ανάγκης.		X	
		δ) Ατελής τηλεχειρισμός πορτών και προειδοποιητικών διατάξεων.		X	
		ε) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Ανεπαρκές πλάτος πόρτας.	X		X

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.1.2. Έξοδοι κινδύνου	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση).	α) Ελαττωματική λειτουργία.		X	
		β) Δυσανάγνωστα τα σήματα των εξόδων κινδύνου. Δεν υπάρχουν σήματα εξόδων κινδύνου.	X	X	
		γ) Λείπει σφυρί θραύσης υαλοπινάκων.	X		
		δ) Δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Ανεπαρκές πλάτος ή εμπόδια στην πρόσβαση.	X	X	
9.2. Σύστημα αποθάμβωσης και αποπάγωσης (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Δεν λειτουργεί άρτια. Επισφαλής λειτουργία του οχήματος.	X	X	
		β) Εκπομπή τοξικών αερίων και καυσαερίων στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.		X	X
		γ) Ατελής αποπάγωση (εάν είναι υποχρεωτική).		X	
9.3. Σύστημα εξαερισμού και θέρμανσης (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική λειτουργία. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.	X	X	
		β) Εκπομπή τοξικών αερίων και καυσαερίων στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.		X	X
9.4. Καθίσματα					
9.4.1. Καθίσματα επιβατών (συμπεριλαμβανομένων καθισμάτων προσωπικού συνοδείας)	Οπτικός έλεγχος	Πτυσσόμενα καθίσματα (εάν επιτρέπονται) δεν λειτουργούν αυτομάτως. Εμποδίζουν την έξοδο κινδύνου.	X	X	
9.4.2. Κάθισμα οδηγού (πρόσθετες απαιτήσεις)	Οπτικός έλεγχος	α) Ελαττωματικές ειδικές διατάξεις, όπως αντηλιακή προστασία. Εμποδίζεται το οπτικό πεδίο:	X	X	
		β) Η προστασία του οδηγού είναι επισφαλής ή δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ . Πιθανότητα τραυματισμού.	X	X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.5. Διατάξεις εσωτερικού φωτισμού και σήμανσης οδούσεων (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Διάταξη ελαττωματική ή δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ . Δεν λειτουργεί.	X	X	
9.6. Διάδρομοι, χώροι ορθίων	Οπτικός έλεγχος	α) Επισφαλές δάπεδο. Ελλιπής ευστάθεια.		X	X
		β) Ελαττωματικοί χειρολισθητήρες ή χειρολαβές. Επισφαλείς ή αδύνατον να χρησιμοποιηθούν.	X	X	
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Ανεπαρκές πλάτος ή χώρος.	X	X	
9.7. Σκάλες και βαθμίδες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση).	α) Υποβαθμισμένη κατάσταση. Κατεστραμμένες. Ελλιπής ευστάθεια.	X	X	X
		β) Πτυσσόμενες βαθμίδες δεν λειτουργούν σωστά.		X	
		γ) Δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Ανεπαρκές πλάτος ή υπέρμετρο ύψος.	X	X	
9.8. Σύστημα επικοινωνίας επιβατών (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ελαττωματικό σύστημα. Δεν λειτουργεί.	X	X	
9.9. Πινακίδες ανακοινώσεων (X) ²	Οπτική επιθεώρηση.	α) Πινακίδα ανακοινώσεων λείπει, είναι εσφαλμένη ή δεν είναι αναγνώσιμη.	X		
		β) Δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Εσφαλμένες πληροφορίες.	X	X	
9.10. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά παιδιών. (X) ²					
9.10.1. Πόρτες	Οπτικός έλεγχος	Οι πόρτες δεν προστατεύονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ σχετικά με αυτό το είδος μεταφοράς.		X	
9.10.2. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτικός έλεγχος	Σήμανση ή ειδικός εξοπλισμός λείπει ή δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .	X		

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.11. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά ατόμων μειωμένης κινητικότητας. (X) ²					
9.11.1. Πόρτες, ράμπες και ανελκυστήρες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική λειτουργία. Επισφαλής λειτουργία.	X	X	
		β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. Ελλιπής ευστάθεια· πιθανότητα τραυματισμού.	X	X	
		γ) Ελαττωματικό(ά) χειριστήριο(α). Επισφαλής λειτουργία.	X	X	
		δ) Ελαττωματική(ές) προειδοποιητική(ές) διάταξη(διατάξεις). Δεν λειτουργεί.	X	X	
		ε) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ .		X	
9.11.2. Σύστημα συγκράτησης αναπηρικής πολυθρόνας	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εάν είναι σκόπιμο.	α) Ελαττωματική λειτουργία. Επισφαλής λειτουργία.	X	X	
		β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. Ελλιπής ευστάθεια· πιθανότητα τραυματισμού.	X	X	
		γ) Ελαττωματικό(ά) χειριστήριο(α). Επισφαλής λειτουργία.	X	X	
		δ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ .		X	
9.11.3. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτικός έλεγχος	Σήμανση ή ειδικός εξοπλισμός λείπει ή δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .		X	
9.12. Λοιπός ειδικός εξοπλισμός (X) ²					
9.12.1. Εγκαταστάσεις προετοιμασίας φαγητού	Οπτικός έλεγχος	α) Η εγκατάσταση δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .		X	
		β) Εγκατάσταση κατεστραμμένη σε βαθμό που θα ήταν επικίνδυνη η χρήση της.		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.12.2. Εγκαταστάσεις υγιεινής	Οπτικός έλεγχος	Η εγκατάσταση δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ . Πιθανότητα τραυματισμού.	X	X	
9.12.3 Λοιπές διατάξεις (π.χ. οπτικοακουστικά συστήματα)	Οπτικός έλεγχος	Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Επισφαλής λειτουργία του οχήματος.	X	X	

(¹) Οι κατηγορίες οχημάτων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας έχουν συμπεριληφθεί για καθοδήγηση.

(²) 43 % για τα ημιρυμουλκούμενα που έλαβαν έγκριση πριν την 1η Ιανουαρίου 2012.

(³) 48 % για οχήματα μη εξοπλισμένα με ABS ή τύπου που έχει εγκριθεί πριν την 1η Οκτωβρίου 1991.

(⁴) 45 % για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

(⁵) 43 % για ημιρυμουλκούμενα και ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

(⁶) Για παράδειγμα 2,5 m/s² για οχήματα των κατηγοριών N₁, N₂ και N₃ τα οποία έλαβαν έγκριση για πρώτη φορά μετά την 1.1.2012.

(⁷) Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα I πίνακας 1 (Euro 5), την οδηγία 88/77/ΕΟΚ και την οδηγία 2005/55/ΕΚ.

(⁸) Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα I πίνακας 2 (Euro 6) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της γραμμής Β της παραγράφου 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μεταγενέστερα, της γραμμής Β1, Β2 ή Γ της παραγράφου 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

(¹⁰) Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (Euro 6). Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI).

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

¹ Οι «απαιτήσεις» καθορίζονται ως έγκρισης τύπου κατά την ημερομηνία έγκρισης, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία για πρώτη φορά, καθώς και ως υποχρεώσεις εκ των υστέρων εξοπλισμού ή ως εθνική νομοθεσία στη χώρα ταξινόμησης. Τα εν λόγω αίτια αστοχίας ισχύουν μόνο όταν έχει ελεγχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις.

² Με (X) χαρακτηρίζονται τα σημεία που σχετίζονται με την κατάσταση του οχήματος και την καταλληλότητα οδικής χρήσης του αλλά δεν θεωρούνται ουσιώδη για τον περιοδικό έλεγχο.

³ Ως «μη ασφαλής τροποποίηση» νοείται η τροποποίηση που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια του οχήματος ή αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που εκδίδεται μετά από τεχνικό έλεγχο καλύπτει τουλάχιστον τα κάτωθι στοιχεία, πριν από τα οποία σημειώνονται οι αντίστοιχοι εναρμονισμένοι ενωσιακοί κωδικοί:

1. Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN) ή τον αριθμό πλαισίου
 2. Αριθμός της πινακίδας κυκλοφορίας του οχήματος και διακριτικό σήμα του κράτους ταξινόμησης
 3. Τόπος και ημερομηνία διενέργειας του τεχνικού ελέγχου
 4. Ένδειξη του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων, εάν υπάρχει
 5. Κατηγορία του οχήματος, εάν είναι γνωστή
 6. Διαπιστωθείσες αστοχίες και τη σοβαρότητά τους
 7. Το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου
 8. Ημερομηνία του επομένου τεχνικού ελέγχου ή ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού, εάν η πληροφορία αυτή δεν παρέχεται με άλλο τρόπο
 9. Ονομασία του φορέα ελέγχου ή του κέντρου τεχνικού ελέγχου και υπογραφή ή στοιχεία ταυτότητας του υπεύθυνου ελεγκτή
 10. Λοιπές πληροφορίες
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ι. Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός

Οι τεχνικοί έλεγχοι που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις συνιστώμενες μεθόδους του παραρτήματος Ι διενεργούνται σε κατάλληλες εγκαταστάσεις και με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού. Αυτοί συμπεριλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τη χρήση και κινητών μονάδων ελέγχου. Ο εξοπλισμός που είναι απαραίτητος θα εξαρτηθεί από την κατηγορία του προς έλεγχο οχήματος, όπως περιγράφεται στον πίνακα Ι. Οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός πληρούν τις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:

1. εγκατάσταση ελέγχου με επαρκή χώρο για την αξιολόγηση των οχημάτων, η οποία πληροί τις αναγκαίες απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας·
2. λωρίδα επαρκούς μεγέθους για κάθε έλεγχο, φρεάτιο ή ανυψωτήρας και, για οχήματα με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, διάταξη ανύψωσης οχήματος σε έναν από τους άξονες, με κατάλληλο φωτισμό και, εάν χρειάζεται, διατάξεις αερισμού·
3. για τον έλεγχο όλων των οχημάτων, διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφείς (φρενόμετρο), κατάλληλη για τη μέτρηση, την απεικόνιση και την καταγραφή των δυνάμεων πέδησης και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα σύμφωνα με το παράρτημα Α του προτύπου ISO 21069-1 για τις τεχνικές απαιτήσεις για τη διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφείς ή ισοδύναμα πρότυπα·
4. για τον έλεγχο οχημάτων με μέγιστη μάζα έως 3,5 τόνων, διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφείς σύμφωνα με το σημείο 3, χωρίς απαραίτητως να περιλαμβάνεται ικανότητα καταγραφής και απεικόνισης των δυνάμεων πέδησης, της δύναμης του ποδόπληκτρου και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα·

ή

πλάκα ελέγχου της πέδησης ισοδύναμη της διάταξης ελέγχου της πέδησης με στροφείς σύμφωνα με το σημείο 3 χωρίς απαραίτητως ικανότητα καταγραφής των δυνάμεων πέδησης και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα και της απεικόνισής τους·

5. όργανο καταγραφής της επιβράδυνσης, ενόσω όργανα μη συνεχούς μέτρησης καταγράφουν/αποθηκεύουν τις μετρήσεις τουλάχιστον 10 φορές ανά δευτερόλεπτο·
6. εγκαταστάσεις ελέγχου των συστημάτων πέδησης με πεπιεσμένο αέρα, όπως μανόμετρα, συνδέσεις και σωλήνες·
7. διάταξη μέτρησης του φορτίου επί του τροχού/άξονα για τον προσδιορισμό των φορτίων επί του άξονα (προαιρετικές εγκαταστάσεις για τη μέτρηση του φορτίου σε διδυμους τροχούς, όπως ζυγοί τροχών και ζυγοί άξονα)·
8. διάταξη ελέγχου της ανάρτησης του άξονα/τροχού (ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο) χωρίς ανύψωση του άξονα, η οποία πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:
 - α) η διάταξη είναι εξοπλισμένη με τουλάχιστον δύο μηχανοκίνητους δίσκους που μπορούν να κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση κατά μήκος και κατακόρυφα·
 - β) ο χειριστής ελέγχει την κίνηση των δίσκων από τη θέση ελέγχου·
 - γ) για οχήματα με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, οι πλάκες πληρούν τις ακόλουθες τεχνικές απαιτήσεις:

— διαμήκης και κατακόρυφη μετατόπιση τουλάχιστον 95 mm,

— ταχύτητα διαμήκου και κατακόρυφης μετατόπισης 5 cm/s έως 15 cm/s·

9. μετρητής ηχοστάθμης κλάσης II, εάν μετράται η ηχοστάθμη·
10. αναλυτής 4 καυσαερίων σύμφωνα με την οδηγία 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾·
11. επαρκούς ακριβείας διάταξη μέτρησης του συντελεστή απορρόφησης·
12. ένα φωτόμετρο σκόπευσης φανού, το οποίο επιτρέπει τον έλεγχο της ρύθμισης των φανών πορείας σύμφωνα με τις διατάξεις ρύθμισης των φανών πορείας των μηχανοκίνητων οχημάτων (οδηγία 76/756/ΕΟΚ), το όριο φωτός/σκότους πρέπει να αναγνωρίζεται εύκολα με το φως της ημέρας (χωρίς απευθείας το φως του ήλιου)·
13. διάταξη μέτρησης του βάθους των αυλακώσεων των πελμάτων των ελαστικών·
14. διάταξη σύνδεσης με την ηλεκτρονική διεπαφή οχημάτων, όπως συσκευή σάρωσης του OBD·
15. διάταξη για τον έλεγχο διαρροής υγραερίου/πεπιεσμένου φυσικού αερίου/υγροποιημένου φυσικού αερίου, εάν ο έλεγχος διενεργείται σε οχήματα του είδους αυτού.

Οιαδήποτε από τις ανωτέρω διατάξεις δύναται να συνδυαστεί σε μία σύνθετη διάταξη, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται η ακρίβεια ορισμένης εξ αυτών.

II. Βαθμονόμηση εξοπλισμού μετρήσεων

Εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης, το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών βαθμονομήσεων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει:

- i) τους 24 μήνες για τη μέτρηση του βάρους, της πίεσης και της ηχοστάθμης,
- ii) τους 24 μήνες για τη μέτρηση δυνάμεων,
- iii) τους 12 μήνες για τη μέτρηση αερίων εκπομπών.

⁽¹⁾ Οδηγία 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τα όργανα μετρήσεων (ΕΕ L 135 της 30.4.2004, σ. 1).

Πίνακας Ι (1)

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου																		
Οχήματα		Κατηγορία		Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος 1														
	μέγιστο βάρος			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Μοτοσυκλέτες			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Επιβατικά οχήματα																		

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου

Οχήματα		Κατηγορία		Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος 1														
	μέγιστο βάρος			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Έως 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Φορτηγά οχήματα																		
	Έως 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Ειδικά οχήματα προερχόμενα από οχήματα της κατηγορίας N, T5																		
	Έως 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου

Οχήματα		Κατηγορία		Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος 1														
	μέγιστο βάρος			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Ρυμουλκούμενα	Έως 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 έως 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) Οι κατηγορίες οχημάτων εκτός του πεδίου της παρούσης οδηγίας περιλαμβάνονται ενδεικτικώς και μόνον

¹ P: βενζινοκινητήρας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη)· D ... πετρελαιοκινητήρας (ανάφλεξη με συμπίεση)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ, ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ

1. Ικανότητες

Πριν εξουσιοδοτηθεί υποψήφιος να εκτελεί περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν ο υποψήφιος:

α) έχει πιστοποιημένες γνώσεις και αντίληψη όσον αφορά τα οδικά οχήματα στα εξής πεδία:

- μηχανολογία,
- δυναμική,
- δυναμική οχημάτων,
- κινητήρες καύσης,
- υλικά και επεξεργασία υλικών,
- ηλεκτρονική,
- ηλεκτρολογία,
- ηλεκτρονικός εξοπλισμός οχημάτων,
- εφαρμογές πληροφορικής (ΠΠ).

β) διαθέτει τουλάχιστον τριετή αποδεδειγμένη πείρα, ή αντίστοιχη προϋπηρεσία, όπως αποδεδειγμένη μαθητεία ή σπουδές, και έχει παρακολουθήσει κατάλληλα προγράμματα εκπαίδευσης στα πεδία που παρατίθενται ανωτέρω.

2. Αρχική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση

Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές παρακολουθούν κατάλληλα προγράμματα αρχικής εκπαίδευσης και επανεκπαίδευσης ή υποβάλλονται σε κατάλληλες εξετάσεις, με πρακτικό και θεωρητικό περιεχόμενο, ώστε να μπορέσουν να εξουσιοδοτηθούν για τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων.

Στο ελάχιστο περιεχόμενο των προγραμμάτων αρχικής εκπαίδευσης και επανεκπαίδευσης ή των κατάλληλων εξετάσεων περιλαμβάνονται τα εξής θέματα:

α) Αρχική εκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις

Στην αρχική εκπαίδευση που παρέχουν τα κράτη μέλη ή εξουσιοδοτημένα εκπαιδευτικά κέντρα καλύπτονται τουλάχιστον τα εξής θέματα:

i) τεχνολογία οχημάτων:

- συστήματα πέδησης,
- συστήματα διεύθυνσης,
- οπτικά πεδία,
- εγκατάσταση, εξοπλισμός και ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία φωτισμού,
- άξονες, τροχοί και ελαστικά,
- πλαίσιο και αμάξωμα,
- οχλήσεις και εκπομπές,
- πρόσθετες απαιτήσεις για ειδικά οχήματα.

- ii) μέθοδοι ελέγχου·
- iii) αξιολόγηση αστοχιών·
- iv) νομικές απαιτήσεις για την έγκριση της κατάστασης οχήματος·
- v) νομικές απαιτήσεις σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο·
- vi) διοικητικές διατάξεις για την έγκριση, την ταξινόμηση και τον τεχνικό έλεγχο οχήματος·
- vii) εφαρμογές πληροφορικής για τον έλεγχο και τη διοίκηση.

β) Επανεκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ελεγκτές να παρακολουθούν τακτικά προγράμματα επανεκπαίδευσης παρεχόμενα από τα κράτη μέλη ή εξουσιοδοτημένα εκπαιδευτικά κέντρα των κρατών μελών ή να υποβάλλονται σε εξετάσεις διενεργούμενες ή καθοριζόμενες από τα κράτη μέλη ή τα εκπαιδευτικά κέντρα του κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το περιεχόμενο των προγραμμάτων επανεκπαίδευσης ή των κατάλληλων εξετάσεων να επιτρέπει στους ελεγκτές να διατηρούν και να ανανεώνουν τις αναγκαίες γνώσεις και τις δεξιότητές τους στα θέματα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο i) έως vii) ανωτέρω.

3. Πιστοποιητικό ικανότητας

Το πιστοποιητικό, ή ισοδύναμο έγγραφο, που χορηγείται σε ελεγκτή εξουσιοδοτημένο να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους περιέχει τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

- στοιχεία ταυτότητας του ελεγκτή (ονοματεπώνυμο),
- κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο ελεγκτής εξουσιοδοτείται να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους,
- ονομασία της εκδίδουσας αρχής,
- ημερομηνία έκδοσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΠΟΠΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Οι κανόνες και οι διαδικασίες που θεσπίζουν τα κράτη μέλη για τους εποπτικούς φορείς σύμφωνα με το άρθρο 14 καλύπτουν τις κάτωθι ελάχιστες απαιτήσεις:

1. Καθήκοντα και δραστηριότητες των εποπτικών φορέων

Οι εποπτικοί φορείς εκτελούν τουλάχιστον τα εξής καθήκοντα:

α) εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου:

- ελέγχουν εάν πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τους,
- ελέγχουν τις υποχρεωτικές απαιτήσεις του εξουσιοδοτημένου κέντρου·

β) έλεγχος της εκπαίδευσης και της εξέτασης των ελεγκτών:

- ελέγχουν την αρχική εκπαίδευση των ελεγκτών,
- ελέγχουν την περιοδική επανεκπαίδευση των ελεγκτών,
- διεξάγουν την περιοδική επανεκπαίδευση των εξεταστών του εποπτικού φορέα,
- διεξάγουν ή εποπτεύουν την εξέταση·

γ) λογιστικοί έλεγχοι:

- ελέγχουν το κέντρο τεχνικού ελέγχου πριν το εξουσιοδοτήσουν,
- εκτελούν περιοδικό επανέλεγχο του κέντρου,
- εκτελούν ειδικό έλεγχο σε περίπτωση παρατυπιών,
- ελέγχουν την εκπαίδευση/εξέταση του κέντρου·

δ) παρακολούθηση, με τη χρήση μέτρων όπως τα ακόλουθα:

- επανελέγχουν έγκυρο στατιστικά ποσοστό των ελεγμένων οχημάτων,
- εκτελούν έλεγχο πελατειακής εξυπηρέτησης (με προαιρετική χρήση ελαττωματικού οχήματος),
- αναλύουν τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων (με στατιστικές μεθόδους)·
- εκτελούν επαναληπτικούς ελέγχους,
- διερευνούν τις καταγγελίες·

ε) επικύρωση των αποτελεσμάτων μέτρησης των τεχνικών ελέγχων·

στ) Πρόταση απόσυρσης ή αναστολής της εξουσιοδότησης κέντρων τεχνικού ελέγχου ή/και της εξουσιοδότησης ελεγκτών:

- σε περίπτωση που το οικείο κέντρο ή ο ελεγκτής δεν συμμορφώνονται με σημαντική απαίτηση για την εξουσιοδότηση,
- σε περίπτωση διαπίστωσης μειζόνων παρατυπιών,
- σε περίπτωση συνεχών αρνητικών αποτελεσμάτων στον λογιστικό έλεγχο,
- σε περίπτωση που μέρος του εν λόγω κέντρου ή ο εν λόγω ελεγκτής χάνουν τα εχέγγυα αξιοπιστίας.

2. Απαιτήσεις για τον εποπτικό φορέα

Οι απαιτήσεις για το προσωπικό που απασχολεί εποπτικός φορέας καλύπτουν τα κάτωθι πεδία:

- τεχνική ικανότητα,
- αμεροληψία,
- πρότυπα προσόντων και εκπαίδευσης.

3. Περιεχόμενο κανόνων και διαδικασιών

Κάθε κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή του θεσπίζει τους σχετικούς κανόνες και διαδικασίες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

α) απαιτήσεις για την εξουσιοδότηση και την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου:

- υποβολή αίτησης άδειας λειτουργίας ως κέντρο τεχνικού ελέγχου,
- αρμοδιότητες των κέντρων τεχνικού ελέγχου,
- εκ των προτέρων άδεια επιτόπιου ελέγχου ή επανελέγχου εκπλήρωσης όλων των απαιτήσεων,
- εξουσιοδότηση κέντρου τεχνικού ελέγχου,
- περιοδικοί επανελέγχοι/λογιστικοί έλεγχοι του κέντρου,
- περιοδικοί έλεγχοι στα τεχνικά κέντρα με σκοπό τη διαπίστωση της συνεχούς συμμόρφωσης των εν λόγω κέντρων με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες,
- στοιχεία βάσει αιφνιδίων ελέγχων ή λογιστικών ελέγχων των κέντρων,
- ανάλυση των δεδομένων των ελέγχων με σκοπό την ανεύρεση αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τη μη συμμόρφωση με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες,
- απόσυρση ή αναστολή εξουσιοδοτήσεων κέντρων τεχνικού ελέγχου.

β) ελεγκτές κέντρων τεχνικού ελέγχου:

- απαιτήσεις για το επάγγελμα του διαπιστευμένου ελεγκτή,
- αρχική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση και εξέταση,
- απόσυρση ή αναστολή της πιστοποίησης ελεγκτών.

γ) εξοπλισμός και εγκαταστάσεις:

- απαιτήσεις για τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου.
- απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου.
- απαιτήσεις για τη σήμανση.
- απαιτήσεις για τη συντήρηση και τη βαθμονόμηση του εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου.
- απαιτήσεις για τα μηχανογραφικά συστήματα.

δ) εποπτικοί φορείς:

- αρμοδιότητες εποπτικών φορέων.
 - απαιτήσεις που τυγχάνουν εφαρμογής για το προσωπικό των εποπτικών φορέων.
 - προσφυγές και καταγγελίες.
-