

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

- **B** ΟΔΗΓΙΑ 2009/40/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
της 6ης Μαΐου 2009  
σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμολκωμένων τους  
(αναδιατύπωση)  
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)  
(ΕΕ L 141 της 6.6.2009, σ. 12)

Τροποποιείται από:

- |   | Επίσημη Εφημερίδα |        |            |
|---|-------------------|--------|------------|
|   | αριθ.             | σελίδα | ημερομηνία |
| ► <b><u>M1</u></b> Οδηγία 2010/48/ΕΕ της Επιτροπής της 5ης Ιουλίου 2010 | L 173             | 47     | 8.7.2010   |



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

**της 6ης Μαΐου 2009**

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

**(αναδιατύπωση)**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(3)</sup>, έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως και ουσιαστικά <sup>(4)</sup>. Δεδομένων των νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωσή της.
- (2) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η ενδοκοινοτική κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων θα πρέπει να εκτελείται υπό τις πλέον ευνοϊκές συνθήκες, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων στα διάφορα κράτη μέλη.
- (3) Η ανάπτυξη της οδικής κυκλοφορίας και η αύξηση των συνεπαγομένων κινδύνων και οχλήσεων δημιουργούν σε όλα τα κράτη μέλη προβλήματα ασφάλειας παρεμφερούς φύσεως και οξύτητας.
- (4) Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργούνται καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος θα πρέπει να είναι σχετικά απλοί, γρήγοροι και φτηνοί.
- (5) Τα κοινοτικά ελάχιστα πρότυπα και μέθοδοι για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει συνεπώς να καθορισθούν από ειδικές οδηγίες.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 224 της 30.8.2008, σ. 66.

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

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1.

<sup>(4)</sup> Βλέπε παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α.

**▼B**

- (6) Είναι αναγκαίο να προσαρμοστούν ταχέως τα πρότυπα και οι μέθοδοι που καθορίζουν οι ειδικές οδηγίες στην τεχνική πρόοδο και, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των απαιτούμενων για το σκοπό αυτό μέτρων, να θεσπιστεί διαδικασία για στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στα πλαίσια επιτροπής για την προσαρμογή της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους στην τεχνική πρόοδο.
- (7) Όσον αφορά τα συστήματα πέδησης είναι δύσκολο να καθοριστούν πρότυπα για στοιχεία όπως οι ρυθμίσεις πίεσης του αέρα και ο χρόνος ανόδου της πίεσης, λόγω της ποικιλομορφίας του εξοπλισμού και των μεθόδων δοκιμής που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα.
- (8) Όλοι όσοι συμμετέχουν στον τεχνικό έλεγχο οχημάτων αναγνωρίζουν ότι η μέθοδος ελέγχου, και ιδίως οι συνθήκες φόρτωσης του οχήματος κατά τον έλεγχο, επηρεάζει το βαθμό εμπιστοσύνης των ελεγκτών στην αξιοπιστία του συστήματος πέδησης.
- (9) Ο καθορισμός τιμών αναφοράς της δύναμης πέδηση αναμένεται να βοηθήσει να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη αυτή. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καθιστά δυνατές τις δοκιμές υπό το καθεστώς αυτό ως λύση εναλλακτική εν σχέσει προς τις δοκιμές των ελάχιστων τιμών επιδόσεων για κάθε κατηγορία οχημάτων.
- (10) Ως προς τα συστήματα πέδησης, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει κυρίως οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου βάσει των διατάξεων της οδηγίας 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους<sup>(1)</sup> μολονότι ορισμένοι τύποι οχημάτων έχουν εγκριθεί με βάση εθνικά πρότυπα που ενδεχομένως διαφέρουν από την παρούσα οδηγία.
- (11) Τα κράτη μέλη μπορούν να επεκτείνουν τους ελέγχους του συστήματος πέδησης για να συμπεριληφθούν και κατηγορίες οχημάτων ή σημείων που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.
- (12) Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν αυστηρότερους ή συχνότερους ελέγχους για τα συστήματα πέδησης.
- (13) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διατηρηθούν, με τον τακτικό έλεγχο, οι εκπομπές σε χαμηλό επίπεδο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, και να διασφαλισθεί ότι τα πολύ ρυπαντικά οχήματα θα αποσύρονται από την κυκλοφορία εφόσον δεν είναι καλά συντηρημένα.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 202 της 6.9.1971, σ. 37.

▼ B

- (14) Η κακή ρύθμιση και η ανεπαρκής συντήρηση του κινητήρα επηρεάζουν αρνητικά όχι μόνον τον κινητήρα αλλά και το περιβάλλον, διότι αυξάνουν τη ρύπανση και την κατανάλωση καυσίμου. Είναι σημαντικό να αναπτυχθούν μεταφορές αβλαβείς για το περιβάλλον.
- (15) Όσον αφορά τους κινητήρες με ανάφλεξη με συμπίεση (ντιζελοκινητήρες), η μέτρηση της αδιαφάνειας του καπνού θεωρείται ως επαρκής ένδειξη της κατάστασης συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές.
- (16) Όσον αφορά τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρες), η μέτρηση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα στην έξοδο της εξάτμισης, με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας (ρελαντί), θεωρείται ως επαρκής ένδειξη για την κατάσταση συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές.
- (17) Το ποσοστό των οχημάτων που απορρίπτονται κατά τον έλεγχο των εκπομπών κινδυνεύει να είναι υψηλό για τα οχήματα που δεν συντηρούνται τακτικά.
- (18) Για τα βενζινοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα, των οποίων τα πρότυπα έγκρισης ορίζουν ότι πρέπει να είναι εφοδιασμένα με προηγμένα συστήματα ρύθμισης των εκπομπών, όπως οι τρίοδοι καταλύτες με αισθητήρα λάμδα, τα πρότυπα περιοδικού ελέγχου των εκπομπών θα πρέπει να είναι αυστηρότερα από τα αντίστοιχα πρότυπα για τα συμβατικά οχήματα.
- (19) Η οδηγία 98/69/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα <sup>(1)</sup> απαιτεί την εισαγωγή, από το 2000, ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης (OBD) σε βενζινοκίνητα οχήματα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, με σκοπό την παρακολούθηση της λειτουργίας του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος εν λειτουργία. Ομοίως, από το 2003 απαιτούνται συστήματα OBD και για νέα ντιζελοκίνητα οχήματα.
- (20) Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν, ανάλογα με την περίπτωση, από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ορισμένες κατηγορίες οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να καθορίζουν τα δικά τους πρότυπα ελέγχου για τα οχήματα αυτά. Η ευχέρεια αυτή δεν πρέπει να συνεπάγεται την εφαρμογή προτύπων αυστηρότερων από εκείνα που είχαν προβλεφθεί αρχικά κατά το σχεδιασμό του συγκεκριμένου οχήματος.
- (21) Υπάρχουν, απλά, κοινά διαγνωστικά συστήματα, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από οργανισμούς δοκιμών για να ελέγξουν την πληρότητα των συστημάτων περιορισμού της ταχύτητας με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα οχήματα. Για τα οχήματα στα οποία δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση αυτά τα άμεσα διαθέσιμα διαγνωστικά εργαλεία, οι αρχές θα χρειαστεί είτε να χρησιμοποιήσουν εξοπλισμό διαθέσιμο από τον αρχικό κατασκευαστή του οχήματος, είτε να προβλέψουν την αποδοχή της πιστοποίησης ενδεδειγμένης δοκιμής από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εντολοδόχο του.

(<sup>1</sup>) EE L 350 της 28.12.1998, σ. 1.

▼ B

- (22) Η περιοδική επαλήθευση της ορθής λειτουργίας του συστήματος περιορισμού της ταχύτητας θα πρέπει να διευκολυνθεί προκειμένου περί των οχημάτων που είναι εφοδιασμένα με τη νέα συσκευή ελέγχου (ψηφιακό ταχογράφο), σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 1998, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ όσον αφορά την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 <sup>(1)</sup>. Τα νέα οχήματα είναι εφοδιασμένα με την εν λόγω συσκευή από το 2003.
- (23) Οι τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τα ταξί και τα ασθενοφόρα είναι παρεμφερείς εκείνων των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων. Ως εκ τούτου, τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται μπορούν να είναι παρεμφερή, μολονότι η συχνότητα των ελέγχων είναι διαφορετική.
- (24) Τα κράτη μέλη οφείλουν, το καθένα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, να μεριμνούν για την ποιότητα και τις λεπτομέρειες του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- (25) Η Επιτροπή θα πρέπει να επαληθεύει την πρακτική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (26) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, ήτοι η επίτευξη της εναρμόνισης των κανόνων των τεχνικών ελέγχων, η αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων και η εξασφάλιση του ότι τα οχήματα θα ελέγχονται και θα συντηρούνται σωστά, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται συνεπώς, λόγω της κλίμακας της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (27) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή <sup>(2)</sup>.
- (28) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καθορίζει ορισμένα ελάχιστα πρότυπα και μεθόδους για τις δοκιμές και να τα προσαρμόζει στην τεχνική πρόοδο. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιαστών στοιχείων της οδηγίας αυτής συμπληρώνοντάς τη με νέα μη ουσιαστικά στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (29) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Β,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 274 της 9.10.1998, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

**▼ B**

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι**  
**ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

*Άρθρο 1*

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

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

*Άρθρο 2*

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

*Άρθρο 3*

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

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

2. Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του, έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, σαν να είχε το ίδιο εκδώσει το εν λόγω αποδεικτικό.

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



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

#### *Άρθρο 4*

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

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

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

#### *Άρθρο 5*

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

α) να επισπεύδουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να απαιτήσουν τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος πριν από την ταξινόμηση του·

β) να συντομεύουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων·

γ) να καθιστούν υποχρεωτικό τον τεχνικό έλεγχο του προαιρετικού εξοπλισμού·

δ) να αυξάνουν τον αριθμό των σημείων που πρέπει να ελέγχονται·

ε) να επεκτείνουν την απαίτηση του περιοδικού τεχνικού ελέγχου σε άλλες κατηγορίες οχημάτων·

στ) να προδιαγράφουν ειδικούς πρόσθετους ελέγχους·

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



### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 6

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

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

#### Άρθρο 7

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

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

#### Άρθρο 8

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

#### Άρθρο 9

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

#### Άρθρο 10

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

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

#### Άρθρο 11

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

#### Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.





## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ  
ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ**

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



**M1**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή
2. Αντικείμενο του τεχνικού ελέγχου
3. Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου
4. Ελάχιστες απαιτήσεις ελέγχου
  0. Αναγνώριση οχήματος
    1. Σύστημα πέδησης
    2. Σύστημα διεύθυνσης
    3. Ορατότητα
    4. Φανοί, ανακλαστήρες και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
    5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση
    6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
    7. Λοιπός εξοπλισμός
    8. Οχλήσεις
  9. Συμπληρωματικές δοκιμές σε επιβατικά οχήματα των κατηγοριών M2, M3

#### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

Για τις περιπτώσεις που διαπιστώνεται ότι όχημα είναι ελαττωματικό ως προς τα απαριθμούμενα σημεία προς έλεγχο πρέπει να θεσπιστεί από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαδικασία καθορισμού των όρων σύμφωνα με τους οποίους επιτρέπεται η χρήση του οχήματος μέχρις ότου υποβληθεί εκ νέου σε τεχνικό έλεγχο.

Ο έλεγχος πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα κατωτέρω απαριθμούμενα σημεία, εφόσον αφορούν τον εξοπλισμό του οχήματος που υπόκειται σε έλεγχο στο οικείο κράτος μέλος.

Οι έλεγχοι πρέπει να εκτελούνται χρησιμοποιώντας τρέχουσες τεχνικές και εξοπλισμό χωρίς τη χρήση εργαλείων για την αποσυναρμολόγηση ή την αφαίρεση μέρους του οχήματος.

Πρέπει να θεωρείται υποχρεωτικός ο περιοδικός έλεγχος όλων τα απαριθμούμενων σημείων πλην όσων χαρακτηρίζονται με (X), τα οποία σχετίζονται με την κατάσταση του οχήματος και την καταλληλότητα οδικής χρήσης του, αλλά δεν θεωρούνται ουσιαστικά για τον περιοδικό έλεγχο.

Τα «αίτια αστοχίας» δεν αφορούν τις περιπτώσεις που γίνεται παραπομπή σε απαιτήσεις οι οποίες δεν ήταν προδιαγεγραμμένες στη σχετική νομοθεσία έγκρισης οχημάτων κατά την ταξινόμηση, τη θέση σε κυκλοφορία για πρώτη φορά ή σε απαιτήσεις σχετικά με τον μετεξοπλισμό.

Όπου προβλέπεται μέθοδος οπτικής επιθεώρησης, αυτό σημαίνει ότι, πέραν της οπτικής επιθεώρησης του ελεγχόμενου σημείου, ο ελεγκτής πρέπει επίσης, εάν ενδείκνυται, να το χειρίζεται, να εκτιμά τον θόρυβο και να χρησιμοποιεί κάθε άλλο κατάλληλο τρόπο ελέγχου χωρίς τη χρήση εξοπλισμού.

**▼ M1****2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Ο τεχνικός έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που απαριθμούνται κατωτέρω, εφόσον σχετίζονται με εξοπλισμό εγκατεστημένο στο όχημα που ελέγχεται.

- 0) Αναγνώριση οχήματος
- 1) Σύστημα πέδησης
- 2) Σύστημα διεύθυνσης
- 3) Ορατότητα
- 4) Φανοί, ανακλαστήρες και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
- 5) Άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση
- 6) Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
- 7) Λοιπός εξοπλισμός
- 8) Οχλήσεις
- 9) Συμπληρωματικές δοκιμές σε επιβατικά οχήματα των κατηγοριών M2 και M3

**3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Τα ελαττώματα του οχήματος, το αποτέλεσμα του ελέγχου και οι νομικές επιπτώσεις πρέπει να γνωστοποιούνται στον εκμεταλλευόμενο το όχημα ή τον οδηγό του.

Τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου οχημάτων που εκδίδονται μετά τον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο τους πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- 1) Αριθμό αναγνώρισης του οχήματος (VIN)
- 2) Αριθμό πινακίδας κυκλοφορίας και διακριτικό σήμα της χώρας ταξινόμησης του οχήματος
- 3) Τόπο και ημερομηνία διενέργειας του τεχνικού ελέγχου
- 4) Ένδειξη μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων, εάν υπάρχει, κατά τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου
- 5) Κατηγορία οχήματος, εάν είναι γνωστή
- 6) Διαπιστωθέντα ελαττώματα (συνιστάται να τηρείται η σειρά αρίθμησης κατά την παράγραφο 5 του παρόντος παραρτήματος) και κατηγορία κάθε ελαττώματος.
- 7) Συνολική αξιολόγηση του οχήματος
- 8) Ημερομηνία επόμενου ελέγχου (εάν η πληροφορία αυτή δεν παρέχεται με άλλο τρόπο)
- 9) Ονομασία του οργανισμού διενέργειας του τεχνικού ελέγχου και υπογραφή ή ταυτότητα του υπεύθυνου για τον έλεγχο ελεγκτή

**4. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Ο τεχνικός έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία και χρησιμοποιεί τα ελάχιστα πρότυπα και μεθόδους που απαριθμούνται κατωτέρω. Τα αίτια αστοχίας είναι παραδείγματα ελαττωμάτων που ενδέχεται να διαπιστωθούν.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
<b>0. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ</b>		
0.1. Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας (εάν προδιαγράφεται στις απαιτήσεις) (4)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Πινακίδα (πινακίδες) λείπουν ή είναι τόσο χαλαρά στερεωμένη (στερεωμένες) που πιθανότατα θα πέσει (πέσουν). β) Η επιγραφή λείπει ή δεν είναι αναγνώσιμη. γ) Δεν ανταποκρίνεται στα έγγραφα ή στα μητρώα.
0.2. Αριθμός αναγνώρισης πλαισίου/άξων αριθμός οχήματος	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπει ή αδύνατον να εξευρεθεί. β) Ελλιπής, δεν είναι αναγνώσιμος. γ) Δεν ανταποκρίνεται στα έγγραφα ή στα μητρώα.
<b>1. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ</b>		
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία		
1.1.1. Στρεφόμενος άξονας ποδοπλήκτρου κύριου συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης. <i>Σημείωση:</i> Οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	α) Στρεφόμενος άξονας πολύ σφικτός. β) Υπερβολική φθορά ή τζόγος.
1.1.2. Κατάσταση και διαδρομή του ποδοπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης. <i>Σημείωση:</i> Οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	α) Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή. β) Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα. γ) Δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου.
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 δύο πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο). β) Δεν πληροί τις απαιτήσεις ο χρόνος που παρέχεται μέχρις ότου η πίεση/υποπίεση ανέλθει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας (4). γ) Δεν λειτουργεί η προστατευτική βαλβίδα πολλών κυκλωμάτων ή η ανακουφιστική βαλβίδα πίεσης. δ) Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα. ε) Εξωτερική βλάβη πιθανώς επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος πέδησης.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης χαμηλής πίεσης ή μανόμετρο	Έλεγχος λειτουργίας.	Κακή ή ελαττωματική λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου.
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. β) Επισφαλής λειτουργία του χειριστηρίου ή της βαλβίδας. γ) Χαλαρές συνδέσεις ή διαρροές στο σύστημα. δ) Μη ικανοποιητική λειτουργία.
1.1.6. Πλήκτρο ενεργοποίησης, μοχλός χειρισμού, επίσχεστρο (καστάνια) πέδης στάθμευσης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Καστάνια δεν συγκρατεί ορθώς. β) Υπερβολική φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστάνιας του μοχλού. γ) Υπερβολική διαδρομή του μοχλού χειρισμού λόγω κακής ρύθμισης. δ) Πλήκτρο ενεργοποίησης λείπει, έχει βλάβη ή είναι εκτός λειτουργίας. ε) Έλλιπής λειτουργία, προειδοποιητικός δείκτης δείχνει δυσλειτουργία.
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. β) Υπερβολική εκροή λαδιού στον αεροσυμπιεστή. γ) Βαλβίδα επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη. δ) Εκροή ή διαρροή υδραυλικού υγρού.
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. β) Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη στρόφιγγα διακοπής ή βαλβίδα. γ) Υπερβολικές διαρροές. δ) Δεν λειτουργεί ορθώς.
1.1.9. Δοχείο πίεσης του συστήματος αποταμίευσης ενέργειας	Οπτική επιθεώρηση.	α) Βλάβη, διάβρωση ή διαρροές δοχείου. β) Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης. γ) Επισφαλής ή ανεπαρκής στερέωση του δοχείου.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
1.1.10. Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Ελαττωματική ή αναποτελεσματική λειτουργία του σερβομηχανισμού.</li> <li>β) Βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου.</li> <li>γ) Επισφαλής κεντρικός κύλινδρος.</li> <li>δ) Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης.</li> <li>ε) Δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου.</li> <li>στ) Η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή είναι ελαττωματική.</li> <li>ζ) Δεν λειτουργεί άρτια η διάταξη προειδοποίησης για πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης.</li> </ul>
1.1.11. Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Σημαντικός κίνδυνος βλάβης ή θραύσης.</li> <li>β) Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις.</li> <li>γ) Βλάβες ή υπερβολική διάβρωση σωλήνων.</li> <li>δ) Εσφαλμένη τοποθέτηση σωλήνων.</li> </ul>
1.1.12. Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Σημαντικός κίνδυνος βλάβης ή θραύσης.</li> <li>β) Βλάβη, σημεία τριβής, συστροφή ή ανεπαρκές μήκος των εύκαμπτων σωλήνων.</li> <li>γ) Διαρροές από εύκαμπτους σωλήνες ή συνδέσεις.</li> <li>δ) Υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση.</li> <li>ε) Πορώδεις εύκαμπτοι σωλήνες.</li> </ul>
1.1.13. Επενδύσεις σιαγόνων και τακάκια	Οπτική επιθεώρηση.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα.</li> <li>β) Λερωμένες επενδύσεις ή τακάκια (λάδια, γράσο κ.λπ.).</li> <li>γ) Λείπει επένδυση ή τακάκι.</li> </ul>
1.1.14. Τύμπανα (ταμπούρα), δισκόφρενα	Οπτική επιθεώρηση.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Τύμπανο (ταμπούρο) ή δίσκος υπερβολικά φθαρμένος, διαβρωμένος ή χαραγμένος ή ρηγματωμένος, επισφαλής ή σπασμένος.</li> <li>β) Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι (λάδια, γράσο κ.λπ.).</li> <li>γ) Λείπει τύμπανο ή δίσκος</li> <li>δ) Επισφαλής στερέωση της πλάκας στήριξης.</li> </ul>

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
1.1.15. Καλώδια (συρματόσχοινα), ράβδοι, μοχλοί, συνδέσεις συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Συρματόσχοινα φθαρμένα ή μπλεγμένα. β) Υπερβολική φθορά ή διάβρωση αυτών των κατασκευαστικών στοιχείων. γ) Επισφαλές συρματόσχοινο, ράβδος ή σύνδεση. δ) Ελαττωματικός οδηγός συρματόσχοινων. ε) Περιορισμένη ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης. στ) Αφύσικη μετατόπιση των μοχλών/συνδέσεων, ενδεικτική κακής ρύθμισης ή υπερβολικής φθοράς.
1.1.16. Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Κύλινδροι πέδησης με ρωγμές ή βλάβες. β) Διαρροές από κύλινδρο πέδησης. γ) Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένος κύλινδρος πέδησης. δ) Υπερβολικά διαβρωμένος κύλινδρος πέδησης. ε) Ανεπαρκής ή υπερβολική διαδρομή του εμβόλου λειτουργίας ή της μεμβράνης. στ) Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.
1.1.17. Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης	α) Ελαττωματική σύνδεση. β) Εσφαλμένη ρύθμιση σύνδεσης. γ) Βαλβίδα «κολλημένη» ή εκτός λειτουργίας. δ) Λείπει η βαλβίδα. ε) Λείπει η πινακίδα δεδομένων. στ) Δεδομένα δυσανάγνωστα ή δεν πληρούν τις απαιτήσεις (*).
1.1.18. Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί ρύθμισης και δείκτες	Οπτική επιθεώρηση.	α) Μοχλός ρύθμισης έχει βλάβη, έχει «κολλήσει» ή παρουσιάζει αφύσικη μετατόπιση, υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση. β) Ελαττωματικός μοχλός ρύθμισης. γ) Εσφαλμένη εγκατάσταση ή αντικατάσταση.
1.1.19. Σύστημα συνεχούς πέδησης (όταν υπάρχει ή απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επισφαλείς συνδέσεις ή στερεώσεις. β) Σύστημα προφανώς είναι ελαττωματικό ή λείπει.
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.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
1.1.21. Ολόκληρο το σύστημα πέδησης	Οπτική επιθεώρηση.	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>β) Υπερβολική διαρροή αέρα ή αντιψυκτικού.</li> <li>γ) Επισφαλής ή ακατάλληλη στερέωση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου.</li> <li>δ) Ακατάλληλη επιδιόρθωση ή τροποποίηση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου (*).</li> </ul>
1.1.22. Συνδέσεις διενέργειας δοκιμών (όταν έχουν τοποθετηθεί ή απαιτούνται)	Οπτική επιθεώρηση.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Λείπουν.</li> <li>β) Έχουν βλάβη, έχουν περιπέσει σε αχρηστία ή παρουσιάζουν διαρροή.</li> </ul>

## 1.2. Επιδόσεις και απόδοση κύριου συστήματος πέδησης

1.2.1. Επιδόσεις	Κατά τη δοκιμή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή, εάν δεν είναι δυνατόν, κατά τη δοκιμή σε οδό αυξάνεται σταδιακά η πέδηση μέχρι τη μέγιστη δύναμη.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.</li> <li>β) Η δύναμη πέδησης σε οποιοδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα.</li> <li>γ) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).</li> <li>δ) Ανώμαλη υστέρηση στη λειτουργία της πέδησης σε οποιοδήποτε τροχό.</li> <li>ε) Υπέρμετρη διακύμανση της δύναμης πέδησης κατά τη διάρκεια πλήρους περιστροφής τροχού.</li> </ul>
------------------	--	---



## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
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. Όχημα ή ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεγαλύτερη των 3 500 kg 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 η ακόλουθη ελάχιστη τιμή:</p> <p>Όσον αφορά οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Κατηγορίας N1 50 %</li> <li>— Κατηγορίας M1 58 %</li> <li>— Κατηγοριών M2 και M3 50 %</li> <li>— Κατηγοριών N2 και N3 50 %</li> <li>— Κατηγοριών O2 (XX) (?), O3 και O4 <ul style="list-style-type: none"> <li>— για ημιρυμουλκούμενα: 45 %</li> <li>— για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης: 50 %.</li> </ul> </li> </ul> <p>Όσον αφορά οχήματα που ταξινομήθηκαν πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας:</p> <p>Κατηγορίας N1 45 %</p> <p>Κατηγοριών M1, M2 και M3 50 % <sup>(2)</sup></p> <p>Κατηγοριών N2 και N3 43 % <sup>(3)</sup></p> <p>Κατηγοριών O2 (XX) (?), O3 και O4 40 % <sup>(4)</sup></p> <p>Λοιπών κατηγοριών (XX) (?),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Κατηγοριών L (και οι δυο πέδες): <ul style="list-style-type: none"> <li>— Κατηγορίας L1e: 42 %</li> <li>— Κατηγοριών L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Κατηγορίας L3e: 50 %</li> <li>— Κατηγορίας L4e: 46 %</li> <li>— Κατηγοριών L5e, L7e: 44 %</li> </ul> </li> <li>— Κατηγοριών L (πέδη πίσω τροχού): <ul style="list-style-type: none"> <li>— όλες οι κατηγορίες: 25 %</li> </ul> </li> </ul>
1.3. Επιδόσεις και απόδοση της βοηθητικής (έκτακτης ανάγκης) πέδης (εφόσον υπάρχει ως ξεχωριστό σύστημα)		
1.3.1. Επιδόσεις	<p>Εάν το βοηθητικό σύστημα πέδησης είναι ξεχωριστό από το κύριο σύστημα πέδησης, χρησιμοποιείται η μέθοδος που προσδιορίζεται στο σημείο 1.2.1.</p>	<p>α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.</p> <p>β) Η δύναμη πέδησης σε οποιοδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ίδιου άξονα.</p> <p>γ) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).</p>

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
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 % (?) της επίδοσης του κύριου συστήματος πέδησης που ορίζεται στο σημείο 1.2.2 για τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση ρυμουλκούμενου, για το άθροισμα των επιτρεπόμενων φορτίων ανά άξονα (πλην L1e και L3e).
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης		
1.4.1. Επιδόσεις	Ενεργοποίηση της πέδης σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή/και κατά τη δοκιμή σε οδό με χρήση επιβραδυνσιμέτρου.	Η πέδη δεν επενεργεί σε μια πλευρά ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.
1.4.2. Απόδοση	Δοκιμή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή σε οδό με χρήση μη καταγραφικού ή καταγραφικού επιβραδυνσιμέτρου ή με το όχημα σε κατωφέρεια γνωστής κλίσης. Τα φορτηγά οχήματα πρέπει να ελέγχονται, εάν είναι δυνατό, φορτωμένα.	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 (πλην L1e και L3e).
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). β) Το σύστημα δεν λειτουργεί.
1.6. Σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος της διάταξης προειδοποίησης.	α) Ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης. β) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται κακή λειτουργία του συστήματος ABS. γ) Οι αισθητήρες ταχύτητας λείπουν ή έχουν βλάβη. δ) Οι καλωδιώσεις έχουν βλάβη. ε) Λείπουν ή έχουν βλάβη άλλα κατασκευαστικά στοιχεία.
1.7. Ηλεκτρονικό σύστημα πέδησης (EBS) Ηλεκτρονικό σύστημα πέδησης (EBS)	Οπτική επιθεώρηση της διάταξης προειδοποίησης.	α) Ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης. β) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται κακή λειτουργία του συστήματος EBS.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
<b>2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ</b>		
<b>2.1. Μηχανική κατάσταση</b>		
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 επικάθονται σε παλινδρομούσες πλάκες, στρέφεται το τιμόνι απ' άκρο σε άκρο. Οπτική επιθεώρηση της λειτουργίας του συστήματος διεύθυνσης.	α) Δυσχέρεια χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης. β) Στρεβλωμένη άτρακτος του ατέρμονα κοχλία ή φθαρμένες αυλακώσεις. γ) Υπέμετρη φθορά της ατράκτου του ατέρμονα κοχλία. δ) Υπέμετρη μετατόπιση της ατράκτου του ατέρμονα κοχλία. ε) Διαρροή.
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. β) Έχουν διευρυνθεί οι τρύπες στερέωσης στο πλαίσιο. γ) Λείπουν ή είναι ραγισμένοι οι κοχλίες στερέωσης. δ) Ραγισμένο κιβώτιο του συστήματος διεύθυνσης.
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. β) Υπέμετρη φθορά των συναρμογών. γ) Ρωγμές ή παραμόρφωση οποιοδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου. δ) Λείπουν διατάξεις μανδάλωσης. ε) Απευθυγράμμιση μεταξύ κατασκευαστικών στοιχείων (π.χ. κατευθυντήριας ράβδου ή βραχίονα σύνδεσης των περιστρεφόμενων τροχών). στ) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση. ζ) Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.
2.1.4. Λειτουργία των ράβδων διεύθυνσης	Στροφή του τιμονιού απ' άκρο σε άκρο ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο, οι τροχοί του επικάθονται στο έδαφος και ο κινητήρας λειτουργεί (υποβοηθούμενη διεύθυνση). Οπτική επιθεώρηση της κίνησης των ράβδων διεύθυνσης.	α) Οι κινούμενες ράβδοι διεύθυνσης προσκρούουν σε σταθερά τμήματα του πλαισίου. β) Δεν λειτουργούν ή λείπουν οι αναστολείς (στοπ) του συστήματος διεύθυνσης.
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. β) Ανεπαρκής ποσότητα υγρού. γ) Ο μηχανισμός δεν λειτουργεί. δ) Σπασμένος ή επισφαλής μηχανισμός. ε) Απευθυγράμμιση ή προσκρούσεις μεταξύ κατασκευαστικών στοιχείων. στ) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση. ζ) Βλάβες, υπέμετρη φθορά καλωδίων/εύκαμπτων σωλήνων.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
2.2. Τιμόνι, κολόνα διεύθυνσης και τιμόνι οδήγησης δικύκλου		
2.2.1. Κατάσταση τιμονιού διεύθυνσης/ τιμονιού οδήγησης δικύκλου	Ενώ οι τροχοί του οχήματος επικάθονται στο έδαφος, το τιμόνι σείεται απότομα απ' άκρο σε άκρο κάθετα στην κολόνα και ασκείται ελαφρά πίεση προς πάνω και κάτω. Οπτική επιθεώρηση του τζόγου του τιμονιού.	α) Σχετική μετατόπιση μεταξύ τιμονιού και κολόνας είναι ενδεικτική χαλαρότητας. β) Λείπει διάταξη ανάσχεσης στην πλήμνη του τιμονιού. γ) Θραύση ή χαλάρωση της πλήμνης, της στεφάνης ή των ακτινών του τιμονιού.
2.2.2. Κολόνα διεύθυνσης/ πιρούνι	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) Υπέμετρη προς πάνω ή κάτω μετατόπιση του κέντρου της πλήμνης του τιμονιού. β) Υπέμετρη ακτινική μετατόπιση της κορυφής της κολόνας ως προς τον άξονα της κολόνας. γ) Φθαρμένος ελαστικός σύνδεσμος. δ) Ελαττωματική στερέωση. ε) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση
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 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 μετακινηθούν οι τροχοί. Οπτική επιθεώρηση της δυνατότητας ελεύθερης κίνησης.	Υπέμετρος 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 (α)).
2.4. Ευθυγράμμιση τροχών (X) (β)	Με τον κατάλληλο εξοπλισμό, ελέγχεται η ευθυγράμμιση των διεθυντηρίων τροχών.	Η ευθυγράμμιση δεν ανταποκρίνεται στα δεδομένα του κατασκευαστή του οχήματος ή στις απαιτήσεις (α).
2.5. Τροχός δοκού έλξης διεθυνόμενος από το ρυμουλκούμενο	Οπτική επιθεώρηση ή χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου.	α) Κατασκευαστικό στοιχείο με βλάβες ή ραγισμένο. β) Υπέμετρος τζόγος. γ) Ελαττωματική στερέωση.
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.	α) Λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (Malfunction Indicator Lamp, MIL) της EPS δείχνει κάθε αστοχία του συστήματος. β) Ασυμβατότητα μεταξύ της γωνίας στροφής του τιμονιού και της γωνίας των τροχών. γ) Η υποβοηθούμενη διεύθυνση δεν λειτουργεί.
<b>3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ</b>		
3.1. Οπτικό πεδίο	Οπτική επιθεώρηση από το κάθισμα οδηγού.	Παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου που επηρεάζει ουσιαστικά την εμπρόσθια και την πλευρική ορατότητα.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ραγισμένος ή αποχρωματισμένος υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (εάν επιτρέπεται). β) Υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (συμπεριλαμβανομένων ανακλαστικών ή χρωματισμένων υμενίων) δεν πληροί τις προδιαγραφές των απαιτήσεων <sup>(α)</sup> (XX) <sup>(γ)</sup> . γ) Απαράδεκτη η κατάσταση του υαλοπίνακα ή του διαφανούς φύλλου.
3.3. Κάτοπτρα οδήγησης ή οπισθοσκοπικές διατάξεις	Οπτική επιθεώρηση.	α) Κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική διάταξη λείπει ή δεν είναι τοποθετημένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Εκτός λειτουργίας, με βλάβες, χαλαρά στερεωμένο ή επισφαλές κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική διάταξη.
3.4. Υαλοκαθαριστήρες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Οι υαλοκαθαριστήρες δεν λειτουργούν ή λείπουν. β) Τα λάστιχα υαλοκαθαριστήρων λείπουν ή είναι εμφανώς ελαττωματικά.
3.5. Πίδακες καθαρισμού	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Πίδακες καθαρισμού δεν λειτουργούν ικανοποιητικά.
3.6. Σύστημα αποθάμβωσης (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Σύστημα εκτός λειτουργίας ή εμφανώς ελαττωματικό.

## 4. ΦΑΝΟΙ, ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

## 4.1. Προβολείς

4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φως/πηγή φωτός ελαττωματικό ή λείπει. β) Ελαττωματικό ή λείπει το σύστημα προβολής (ανατανακλαστήρας και φακός). γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.1.2. Ευθυγράμμιση	Προσδιορίζεται η οριζόντια στόχευση της δέσμης διασταύρωσης κάθε προβολέα με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης προβολέα ή οθόνης ελέγχου.	Η σκόπευση του προβολέα δεν βρίσκεται εντός των ορίων που καθορίζονται στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.1.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> (αριθμός προβολέων που φωτίζουν ταυτόχρονα). β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
4.1.4. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση και ένταση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός εμφανώς μειώνουν την ένταση του φωτός ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο φως. γ) Ασυμβατότητα μεταξύ πηγής φωτός και φανού
4.1.5. Διατάξεις οριζοντίωσης (όταν είναι υποχρεωτική)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν είναι δυνατό.	α) Η διάταξη δεν λειτουργεί. β) Δεν είναι δυνατός ο χειρισμός της χειροκίνητης διάταξης από τη θέση του οδηγού.
4.1.6. Διάταξη καθαρισμού προβολέων (όταν είναι υποχρεωτική)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν είναι δυνατό.	Η διάταξη δεν λειτουργεί.
4.2. Εμπρός και πίσω φανοί θέσης, φανοί πλευρικής σήμανσης και φανοί όγκου		
4.2.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική πηγή φωτός. β) Ελαττωματικός φακός. γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.2.2 Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.
4.2.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση και ένταση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός εμφανώς μειώνουν την ένταση του φωτός ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο φως.
4.3. Φανοί πέδησης		
4.3.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική πηγή φωτός. β) Ελαττωματικός φακός. γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.3.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.

▼ **M1**

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
4.3.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση και ένταση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.4. Φωτεινοί δείκτες κατεύθυνσης και φανοί κινδύνου (αλάρμ)		
4.4.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική πηγή φωτός. β) Ελαττωματικός φακός. γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος
4.4.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.4.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση και ένταση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.4.4. Συχνότητα αναλαμπής	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Συχνότητα αναλαμπής δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.5. Εμπρός και πίσω φανοί ομίχλης		
4.5.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική πηγή φωτός. β) Ελαττωματικός φακός. γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.5.2. Ευθυγράμμιση (X) <sup>(β)</sup>	Έλεγχος κατά τη λειτουργία και με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης προβολέα.	Εμπρός φανός ομίχλης εκτός της οριζόντιας ευθυγράμμισης όταν ο φωτισμός έχει γραμμή αποκοπής.
4.5.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.5.4. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση και ένταση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
4.6. Φανοί οπισθοπορείας		
4.6.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική πηγή φωτός. β) Ελαττωματικός φακός. γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.6.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός, εκπεμπόμενο φως, θέση και ένταση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.6.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.7. Φανός της πίσω πινακίδας κυκλοφορίας		
4.7.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός εκπέμπει απευθείας φως προς τα πίσω. β) Ελαττωματική πηγή φωτός. γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.7.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.8. Ανακλαστήρες, σημάνσεις ευδιακρίτοτητας και πίσω πινακίδες σήμανσης		
4.8.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση.	α) Σύστημα ανάκλασης ελαττωματικό ή με βλάβη. β) Ανακλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.8.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	Η διάταξη, το ανακλώμενο χρώμα και η θέση δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.9. Υποχρεωτικές ενδεικτικές λυχνίες για τα συστήματα φωτισμού		
4.9.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν λειτουργεί.
4.9.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
4.10. Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου	Οπτική επιθεώρηση: εάν είναι δυνατό, ελέγχεται η συνεχής ροή ρεύματος μέσω της σύνδεσης.	α) Δεν είναι ασφαλώς στερεωμένα τα σταθερά κατασκευαστικά στοιχεία. β) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης. γ) Δεν λειτουργούν άρτια οι ηλεκτρικές συνδέσεις του ρυμουλκούμενου ή του ρυμουλκού οχήματος.



## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
4.11. Καλωδίωση	Οπτική επιθεώρηση, σε ορισμένες περιπτώσεις και εντός του διαμερίσματος του κινητήρα, ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο.	α) Καλωδίωση επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη. β) Φθαρμένη καλωδίωση. γ) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης.
4.12. Μη υποχρεωτικοί φανοί και αντανακλαστήρες (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Φανός/αντανakλαστήρας δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Η λειτουργία του φανού δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . γ) Φανός/αντανakλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.
4.13. Συσσωρευτής (μπαταρία)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επισφαλής. β) Διαρροή. γ) Ελαττωματικός διακόπτης (εάν απαιτείται). δ) Ελαττωματική ασφάλεια διακοπής ηλεκτρικού κυκλώματος (εάν απαιτείται). ε) Ακατάλληλος εξαερισμός (εάν απαιτείται).

## 5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΡΤΗΣΗ

5.1. Άξονες		
5.1.1. Άξονες	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μεικτή μάζα (GVM) μεγαλύτερη των 3,5 τόνων (GVM).	α) Σπασμένος ή παραμορφωμένος άξονας. β) Ανεπαρκής στερέωση στο όχημα. γ) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση.
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 μεικτή μάζα (GVM) μεγαλύτερη 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. β) Υπέρμετρη φθορά του πείρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ακραξονίου. γ) Υπέρμετρη μετατόπιση μεταξύ ακραξονίου και δοκού του άξονα. δ) Ο πείρος ακραξονίου είναι χαλαρωμένος στον άξονα.
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 μεικτή μάζα (GVM) μεγαλύτερη των 3,5 τόνων. Σείεται 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. β) Ένσφαιρος τριβέας πολύ σφικτός, έχει «κολλήσει».
5.2. Τροχοί και ελαστικά		
5.2.1. Πλήμνη τροχού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Περικόχλια (παξιμάδια) ή κοχλίες (μπουλόνια) τροχών λείπουν ή έχουν χαλαρώσει. β) Φθορά ή βλάβη της πλήμνης.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
5.2.2. Τροχοί	Οπτική επιθεώρηση των δύο πλευρών κάθε τροχού ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Θραύση ή ελάττωμα συγκόλλησης.</li> <li>β) Οι ασφαλιστικές στεφάνες δεν είναι άρτια συναρμολογημένες στα σώτρα (ζάντες).</li> <li>γ) Τροχός σοβαρά παραμορφωμένος ή φθαρμένος.</li> <li>δ) Το μέγεθος ή είδος του τροχού δεν πληροί τις απαιτήσεις<sup>(α)</sup> και επηρεάζει την οδική ασφάλεια.</li> </ul>
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Το μέγεθος, η ικανότητα φορτίου ελαστικού, το σήμα έγκρισης, η κατηγορία ταχύτητας του ελαστικού δεν πληρούν τις απαιτήσεις<sup>(α)</sup> και επηρεάζουν την οδική ασφάλεια.</li> <li>β) Διαφορετικού μεγέθους ελαστικά στον ίδιο άξονα ή σε δίδυμους τροχούς.</li> <li>γ) Ελαστικά διαφορετικής [ακτινωτής (radial)/ διαγώνιας] δομής στον ίδιο άξονα.</li> <li>δ) Σοβαρή βλάβη ή τομή σε ελαστικό.</li> <li>ε) Βάθος των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού δεν πληροί τις απαιτήσεις<sup>(α)</sup>.</li> <li>στ) Ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη.</li> <li>ζ) Ελαστικά με επαναχαραγμένες αυλακώσεις τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις<sup>(α)</sup>.</li> <li>η) Το σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών δυσλειτουργεί ή είναι εμφανώς εκτός λειτουργίας.</li> </ul>
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 μεικτή μάζα (GVM) μεγαλύτερη των 3,5 τόνων.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Επισφαλής στερέωση των ελατηρίων στο πλαίσιο ή σε άξονα.</li> <li>β) Βλάβη ή θραύση μέρους ελατηρίου.</li> <li>γ) Ελατήριο λείπει.</li> <li>δ) Αστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση.</li> </ul>
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>α) Επισφαλής στερέωση των αποσβεστήρων κραδασμών στο πλαίσιο ή σε άξονα.</li> <li>β) Βλάβη αποσβεστήρων κραδασμών, ενδεικτική σοβαρής διαρροής ή κακής λειτουργίας.</li> </ul>

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
5.3.2.1 Έλεγχος απόδοσης απόσβεσης κραδασμών (X) (β)	Χρησιμοποιείται ειδικός εξοπλισμός και συγκρίνονται διαφορές αριστερής/δεξιάς πλευράς ή/και απόλυτες τιμές που προδιαγράφουν οι κατασκευαστές.	α) Σημαντική διαφορά μεταξύ αριστερής και δεξιάς πλευράς. β) Δεν επιτυγχάνονται δεδομένες ελάχιστες τιμές.
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 μεικτή μάζα (GVM) μεγαλύτερη των 3,5 τόνων.	α) Επισφαλής στερέωση των κατασκευαστικού στοιχείου στο πλαίσιο ή σε άξονα. β) Βλάβη, θραύση ή υπέρμετρη διάβρωση κατασκευαστικού στοιχείου. γ) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση.
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 μεικτή μάζα (GVM) μεγαλύτερη των 3,5 τόνων.	α) Υπέρμετρη φθορά πείρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ή των συνδέσμων ανάρτησης. β) Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.
5.3.5. Αερανάρτηση	Οπτική επιθεώρηση.	α) Σύστημα δεν λειτουργεί. β) Βλάβη, τροποποίηση ή ελαττωματικότητα κατασκευαστικού στοιχείου με τρόπο που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη λειτουργία του συστήματος. γ) Θόρυβος διαρροής από το σύστημα.

## 6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

## 6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου

6.1.1. Γενική κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Θραύση ή παραμόρφωση οποιασδήποτε μηκιάς ή διαδοκιάς του πλαισίου. β) Επισφαλείς ενισχυτικές πλάκες ή στερεώσεις. γ) Υπέρμετρη διάβρωση που επηρεάζει την ακαμψία του συναρμολογημένου συγκροτήματος.
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο (λάκκο) ή ανυψωμένο.	α) Σύστημα εξάτμισης επισφαλές ή παρουσιάζει διαρροές. β) Καπνοί εισέρχονται στο θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
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 σε περίπτωση συστημάτων καύσης υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG).	<p>α) Επισημασμένη δεξαμενή ή σωληνώσεις.</p> <p>β) Διαρροή καυσίμου ή το πόμα πλήρωσης δεξαμενής (τάπα) λείπει ή δεν είναι στεγανό.</p> <p>γ) Βλάβη ή συστροφή σωληνώσεων.</p> <p>δ) Δεν λειτουργεί άρτια η βαλβίδα διακοπής καυσίμου (εάν απαιτείται).</p> <p>ε) Κίνδυνος πυρκαγιάς λόγω:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— διαρροής καυσίμου</li> <li>— ακατάλληλης θωράκισης δεξαμενής καυσίμου ή εξάτμισης</li> <li>— κατάστασης του διαμερίσματος του κινητήρα.</li> </ul> <p>στ) Σύστημα καύσης υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή υδρογόνου δεν πληροί τις απαιτήσεις (4).</p>
6.1.4. Προφυλακτήρες, διατάξεις πλευρικής προστασίας και οπίσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφήνωσης	Οπτική επιθεώρηση.	<p>α) Χαλαρότητα ή βλάβη πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό σε περίπτωση προσέγγισης ή επαφής.</p> <p>β) Η διάταξη εμφανώς δεν πληροί τις απαιτήσεις (4).</p>
6.1.5. Υποδοχή εφεδρικού τροχού (εφόσον υπάρχει)	Οπτική επιθεώρηση.	<p>α) Η υποδοχή δεν είναι σε καλή κατάσταση.</p> <p>β) Σπασμένη ή επισφαλής υποδοχή.</p> <p>γ) Εφεδρικός τροχός δεν στερεώνεται ασφαλώς και πιθανότατα θα πέσει.</p>
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.	<p>α) Κατασκευαστικό στοιχείο με βλάβες, ελαττωματικό ή ραγισμένο.</p> <p>β) Υπέρμετρα φθορά κατασκευαστικού στοιχείου.</p> <p>γ) Ελαττωματική στερέωση.</p> <p>δ) Λείπει ή δεν λειτουργεί άρτια οποιαδήποτε διάταξη ασφαλείας.</p> <p>ε) Δεν λειτουργεί οποιοσδήποτε δείκτης.</p> <p>στ) Αποκρύπτεται η πινακίδα κυκλοφορίας ή οποιοδήποτε φανού (όταν δεν χρησιμοποιείται).</p> <p>ζ) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση.</p>

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
6.1.7. Μετάδοση κίνησης	Οπτική επιθεώρηση.	α) Χαλαρωμένοι ή λείπουν οι ασφαλιστικοί κοχλίες. β) Υπέρμετρη φθορά των εδράνων της ατράκτου μετάδοσης της κίνησης. γ) Υπέρμετρη φθορά των καρδανικών συνδέσμων. δ) Φθαρμένοι ελαστικοί σύνδεσμοι. ε) Βλάβη ή κάμψη της ατράκτου μετάδοσης της κίνησης. στ) Περίβλημα εδράνου έχει σπάσει ή είναι επισφαλές. ζ) Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη. η) Παράνομη τροποποίηση του συστήματος προώθησης του οχήματος.
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, χαλαρωμένες και ραγισμένες.
6.1.9. Επιδόσεις κινητήρα	Οπτική επιθεώρηση.	α) Παράνομη τροποποίηση της μονάδας χειρισμού. β) Παράνομη τροποποίηση του κινητήρα.
6.2. Θάλαμος (καμπίνα) οδηγού και αμάξωμα		
6.2.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση.	α) Χαλαρά στερεωμένο ή φθαρμένο φάνωμα ή τμήμα, που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό. β) Επισφαλής κολόνα αμαξώματος. γ) Δυνατή η εισχώρηση καπνών από τον κινητήρα ή καυσαερίων. δ) Άστοχη επιδιόρθωση ή τροποποίηση.
6.2.2. Στερέωση	Οπτική επιθεώρηση στο όχημα πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Επισφαλές αμάξωμα ή θάλαμος οδηγού. β) Αμάξωμα/θάλαμος προφανώς δεν εφαρμόζει στο πλαίσιο. γ) Η στερέωση του αμαξώματος/του θαλάμου οδήγησης στο πλαίσιο ή στις διαδοκίδες είναι επισφαλής ή λείπει. δ) Υπέρμετρη διάβρωση σημείων στερέωσης αυτοφερόμενων αμαξωμάτων.
6.2.3. Πόρτες και μάνδαλα	Οπτική επιθεώρηση.	α) Πόρτα δεν ανοίγει ή δεν κλείνει κανονικά. β) Πόρτα που είναι δυνατόν να ανοίξει ακουσίως ή πόρτα που δεν παραμένει κλειστή. γ) Πόρτα, γιγλυμοί, μάνδαλα, κολόνα αμαξώματος λείπουν, είναι χαλαρωμένοι ή φθαρμένοι.
6.2.4. Δάπεδο	Οπτική επιθεώρηση στο όχημα πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	Δάπεδο επισφαλές ή κατεστραμμένο.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Χαλαρωμένο κάθισμα ή κάθισμα με ελαττωματική δομή. β) Μηχανισμός ρύθμισης δεν λειτουργεί άρτια.
6.2.6. Λοιπά καθίσματα	Οπτική επιθεώρηση.	α) Καθίσματα σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή επισφαλή. β) Η τοποθέτηση των καθισμάτων δεν πληροί τις απαιτήσεις (α).
6.2.7. Χειριστήρια οδήγησης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν λειτουργεί άρτια οποιοδήποτε κριτήριο είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.
6.2.8. Βατήρας (μαρσπιέ) θαλάμου	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επισφαλής βαθμίδα ή αναβολέας. β) Βαθμίδα ή αναβολέας σε κατάσταση που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό.
6.2.9. Λοιπά εσωτερικά και εξωτερικά εξαρτήματα και εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ελαττωματική στερέωση λοιπών εξαρτημάτων και εξοπλισμού. β) Λοιπά εξαρτήματα ή εξοπλισμός δεν πληρούν τις απαιτήσεις (α). γ) Διαρροές από εξοπλισμό υδραυλικής λειτουργίας.
6.2.10. Λασπωτήρες, σύστημα κατά της εκτόξευσης νερού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπουν, χαλαρωμένοι ή σοβαρά διαβρωμένοι. β) Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τον τροχό. γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις (α).

## 7. ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

7.1. Ζώνες ασφαλείας/πόρπες ζωνών ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης		
7.1.1. Ασφάλεια στερέωσης των ζωνών ασφαλείας/πορπών	Οπτική επιθεώρηση.	α) Κατεστραμμένο σημείο αγκύρωσης. β) Χαλαρωμένη αγκύρωση.
7.1.2. Κατάσταση των ζωνών ασφαλείας/πορπών	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Υποχρεωτική ζώνη ασφαλείας λείπει ή δεν έχει τοποθετηθεί. β) Βλάβη ζώνης ασφαλείας. γ) Ζώνη ασφαλείας δεν πληροί τις απαιτήσεις (α). δ) Πόρπη ζώνης ασφαλείας έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί άρτια. ε) Συσπειρωτήρας ζώνης ασφαλείας έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί άρτια.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
7.1.3. Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση.	Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.
7.1.4. Προεντατήρες ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση.	Προεντατήρας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.
7.1.5. Αερόσακκος	Οπτική επιθεώρηση.	α) Αερόσακκοι εμφανώς λείπουν ή δεν είναι κατάλληλοι για το όχημα. β) Καταφανώς δεν λειτουργούν οι αερόσακκοι.
7.1.6. Συμπληρωματικά συστήματα συγκράτησης (SRS)	Οπτική επιθεώρηση συμπληρωματικού συστήματος συγκράτησης.	Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του SRS δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.
7.2. Πυροσβεστήρες (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπει. β) Δεν πληροί τους κανονισμούς <sup>(α)</sup> .
7.3. Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Οπτική επιθεώρηση.	α) Διάταξη δεν λειτουργεί ώστε να αποτρέπει την οδήγηση του οχήματος. β) Ελαττωματική ή ακούσια μανδάλωση ή εμπλοκή.
7.4. Προειδοποιητικό τρίγωνο (εάν απαιτείται) (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπει ή ελλιπές. β) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
7.5. Κουτί πρώτων βοηθειών (εάν απαιτείται) (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	Λείπει, ελλιπές ή δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
7.6. Σφήνες (τάκοι) για τροχούς (εάν απαιτείται) (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	Λείπει ή δεν είναι σε καλή κατάσταση.
7.7. Κλάξον	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Δεν λειτουργεί. β) Επισφαλές χειριστήριο. γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
7.8. Δείκτης ταχύτητας	Οπτική επιθεώρηση ή έλεγχος λειτουργίας κατά την οδήγηση ή με ηλεκτρονικά μέσα.	α) Τοποθέτηση δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Δεν λειτουργεί. γ) Δεν είναι δυνατόν να φωτίζεται.

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
7.9. Ταχογράφος (εάν έχει τοποθετηθεί/ απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ( <sup>α</sup> ). β) Δεν λειτουργεί. γ) Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν. δ) Η πινακίδα βαθμονόμησης λείπει, δεν είναι αναγνώσιμη ή δεν ισχύει πλέον. ε) Καταφανής παραποίηση ή παρέμβαση. στ) Το μέγεθος τροχών δεν είναι συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.
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 ( <sup>α</sup> ). β) Καταφανώς δεν λειτουργεί. γ) Εσφαλμένη προκαθορισμένη ταχύτητα (εάν ελέγχεται) δ) Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν. ε) Η πινακίδα βαθμονόμησης λείπει, δεν είναι αναγνώσιμη ή δεν ισχύει πλέον. στ) Το μέγεθος τροχών δεν είναι συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.
7.11. Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ), εάν υπάρχει (X) ( <sup>β</sup> )	Οπτική επιθεώρηση.	α) Καταφανής παρέμβαση (απάτη) β) Καταφανώς εκτός λειτουργίας.
7.12. Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC), εάν έχει τοποθετηθεί/ απαιτείται	Οπτική επιθεώρηση.	α) Λείπουν ή έχουν βλάβες οι αισθητήρες στροφών τροχού. β) Βλάβες στην καλωδίωση. γ) Λείπουν ή έχουν βλάβες άλλα κατασκευαστικά στοιχεία. δ) Ο διακόπτης έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί άρτια. ε) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του ESC δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.

## 8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ

8.1. Θόρυβος		
8.1.1. Σύστημα προστασίας από το θόρυβο	Υποκειμενική εκτίμηση (εκτός εάν ο ελεγκτής θεωρεί ότι η στάθμη θορύβου είναι ενδεχομένως οριακή, οπότε επιτρέπεται να διενεργηθεί έλεγχος του θορύβου «εν στάσει», με τη χρήση ηχομέτρου).	α) Η στάθμη θορύβου υπερβαίνει τα επίπεδα που επιτρέπονται κατά τις απαιτήσεις ( <sup>α</sup> ). β) Μέρος του συστήματος προστασίας από το θόρυβο που είναι χαλαρωμένο, ενδέχεται να πέσει, έχει βλάβη, είναι εσφαλμένα τοποθετημένο, λείπει ή καταφανώς είναι τροποποιημένο με τρόπο είναι δυνατόν να επηρεάσει δυσμενώς τη στάθμη θορύβου.
8.2. Εκπομπές καυσαερίων		



## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
8.2.1. Εκπομπές καυσαερίων βενζινοκινητήρα		
8.2.1.1. Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση.	<p>α) Το σύστημα ελέγχου των εκπομπών που τοποθετεί ο κατασκευαστής απουσιάζει ή είναι καταφανώς ελαττωματικό.</p> <p>β) Διαρροές που ενδέχεται να επηρεάζουν σημαντικά τις μετρήσεις των εκπομπών.</p>
8.2.1.2. Αέριες εκπομπές	Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . Εναλλακτικώς, η ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών καυσαερίων σε οχήματα εξοπλισμένα με ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD) επιτρέπεται, αντί μετρήσεων των εκπομπών, να ελέγχεται με κατάλληλη ανάγνωση της ένδειξης της διάταξης OBD και ταυτόχρονο έλεγχο της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD, με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας σύμφωνα με τις συστάσεις προθέρμανσης του κατασκευαστή και άλλες απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .	<p>α) Είτε οι αέριες εκπομπές υπερβαίνουν τα επίπεδα που προσδιορίζει ο κατασκευαστής</p> <p>β) είτε, εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες, οι εκπομπές CO υπερβαίνουν,</p> <p>i) προκειμένου 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 απαιτήσεις <sup>(α)</sup></p> <p>ii) προκειμένου 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 % <sup>(6)</sup></p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,2 %</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις <sup>(α)</sup>.</p> <p>γ) Αισθητήρας λάμδα: εκτός της κλίμακας τιμών <math>1 \pm 0,03</math> ή όχι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή</p> <p>δ) Ανάγνωση της διάταξης OBD δείχνει σημαντική κακή λειτουργία</p>

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
8.2.2. Εκπομπές καυσαερίων πετρελαιοκινητήρα		
8.2.2.1. Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση.	α) σύστημα ελέγχου των εκπομπών που τοποθετεί ο κατασκευαστής απουσιάζει ή είναι καταφανώς ελαττωματικό. β) Διαρροές που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις μετρήσεις των εκπομπών
8.2.2.2. Opacity Εξαιρούνται από αυτή την απαίτηση τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980	α) Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από τις στροφές βραδυπορίας έως τις στροφές που ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο. β) Προετοιμασία του οχήματος: 1. Τα οχήματα επιτρέπεται να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη. 2. Απαιτήσεις προετοιμασίας: 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. ii) Το σύστημα εξάτμισης έχει καθαριστεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο. γ) Διαδικασία ελέγχου: 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 από την απενεργοποίηση του επιταχυντή. 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.	α) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις (α) η θολερότητα υπερβαίνει το μέγεθος που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή επί του οχήματος. β) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις (α) επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς, για κινητήρες με φυσική αναρρόφηση: 2,5 m <sup>-1</sup> , για κινητήρες με υπερπλήρωση: 3,0 m <sup>-1</sup> , ή, προκειμένου για οχήματα τα οποία προσδιορίζονται στις απαιτήσεις (α) ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις (α) 1,5 m <sup>-1</sup> (7).

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
	<p>3. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας φθάνει την ταχύτητα αποκοπής παροχής καυσίμου ή, στα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής παροχής καυσίμου, πριν αφεθεί 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 1 και 2 του παραρτήματος 1 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 σκέδαση των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.</p> <p>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.</p>	

## 8.3. Καταστολή ηλεκτρομαγνητικών παρεμβολών

Καταστολή των ραδιοπαρασίτων (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	Δεν τηρείται διάταξη των απαιτήσεων <sup>(α)</sup> .
---	--------------------	--

## 8.4. Άλλα ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον

8.4.1 Διαρροές υγρών	Οπτική επιθεώρηση.	Οποιαδήποτε υπέρμετρη διαρροή υγρών που είναι δυνατόν να βλάψει το περιβάλλον ή να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.
----------------------	--------------------	--

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
<b>9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ M2, M3</b>		
9.1. Πόρτες		
9.1.1. Πόρτες εισόδου και εξόδου	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική λειτουργία. β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. γ) Ατελής χειρισμός έκτακτης ανάγκης. δ) Ατελής τηλεχειρισμός πορτών και προειδοποιητικών διατάξεων. ε) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις (α).
9.1.2. Πόρτες έκτακτης ανάγκης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση).	α) Ελαττωματική λειτουργία β) Λείπουν ή είναι δυσανάγνωστα τα σήματα εξόδων έκτακτης ανάγκης. γ) Λείπει σφυρί θραύσης υαλοπινάκων. δ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις (α).
9.2. Σύστημα αποθάμβωσης και αποπάγωσης (X) (β)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Δεν λειτουργεί άρτια. β) Εκπομπή τοξικών αερίων και καυσαερίων στο θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. γ) Ατελής αποπάγωση (εάν είναι υποχρεωτική)
9.3. Σύστημα εξαερισμού και θέρμανσης (X) (β)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Ελαττωματική λειτουργία. β) Εκπομπή τοξικών αερίων και καυσαερίων στο θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών
9.4. Καθίσματα		
9.4.1. Καθίσματα επιβατών (συμπεριλαμβανομένων καθισμάτων προσωπικού συνοδείας)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Καθίσματα σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή επισφαλή. β) Πτυσσόμενα καθίσματα (εάν επιτρέπονται) δεν λειτουργούν αυτομάτως. γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις (α).
9.4.2. Κάθισμα οδηγού (πρόσθετες απαιτήσεις)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ελαττωματικές ειδικές διατάξεις, όπως αντηλιακή προστασία ή αντiekτυφλωτικό πέτασμα. β) Επισφαλής Η προστασία του οδηγού είναι επισφαλής ή δεν πληροί τις απαιτήσεις (α).
9.5. Διατάξεις εσωτερικού φωτισμού και σήμανσης οδεύσεων (X) (β)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Διάταξη ελαττωματική ή δεν πληροί τις απαιτήσεις (α).

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αστοχίας
9.6. Διάδρομοι, χώροι ορθίων	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επισημαστές δάπεδο. β) Ελαττωματικοί χειρολισθήρες ή χειρολαβές. γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.7. Σκάλες και βαθμίδες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση).	α) Σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή κατεστραμμένες. β) Πτυσσόμενες βαθμίδες δεν λειτουργούν σωστά. γ) Δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.8. Σύστημα επικοινωνίας επιβατών (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ελαττωματικό σύστημα.
9.9. Πινακίδες ανακοινώσεων (X) <sup>(β)</sup>	Οπτική επιθεώρηση.	α) Πινακίδα ανακοινώσεων λείπει, είναι εσφαλμένη ή δεν είναι αναγνώσιμη. β) Δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.10. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά παιδιών (X) <sup>(β)</sup>		
9.10.1. Πόρτες	Οπτική επιθεώρηση.	Οι πόρτες δεν προστατεύονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> σχετικά με αυτό το είδος μεταφοράς.
9.10.2. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση.	Σήμανση ή ειδικός εξοπλισμός λείπει ή δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.11. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία (X) <sup>(β)</sup>		
9.11.1. Πόρτες, ράμπες και ανελκυστήρες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Ελαττωματική λειτουργία. β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. γ) Ελαττωματικό(-ά) χειριστήριο(-α). φ) Ελαττωματική προειδοποιητική διάταξη (διατάξεις). ε) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.11.2. Στερεώσεις αμαξιδίων αναπήρων	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εάν είναι σκόπιμο.	α) Ελαττωματική λειτουργία. β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. γ) Ελαττωματικό(-ά) χειριστήριο(-α). δ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.11.3. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση.	Σήμανση ή ειδικός εξοπλισμός λείπει ή δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .

## ▼ M1

Σημείο	Μέθοδοι	Αίτια αποτυχίας
9.12. Λοιπός ειδικός εξοπλισμός (X) <sup>(β)</sup>		
9.12.1. Εγκαταστάσεις προετοιμασίας φαγητού	Οπτική επιθεώρηση.	α) Εγκατάσταση δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> . β) Εγκατάσταση κατεστραμμένη σε βαθμό που θα ήταν επικίνδυνη η χρήση της.
9.12.2. Εγκαταστάσεις υγιεινής	Οπτική επιθεώρηση.	Η εγκατάσταση δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .
9.12.3. Λοιπές διατάξεις (π.χ. οπτικοακουστικά συστήματα)	Οπτική επιθεώρηση.	Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>(α)</sup> .

- (<sup>1</sup>) «Ακατάλληλη επιδιόρθωση ή τροποποίηση» σημαίνει επιδιόρθωση ή τροποποίηση με δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια του οχήματος ή αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον.
- (<sup>2</sup>) 48 % για τα οχήματα της κατηγορίας 1 που δεν είναι εξοπλισμένα με ABS ή τύπου που έχει εγκριθεί πριν την 1η Οκτωβρίου 1991.
- (<sup>3</sup>) 45 % για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.
- (<sup>4</sup>) 43 % για ημιρμουλκούμενα και ρμουλκούμενα με ράβδο έλξης που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.
- (<sup>5</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> για τα οχήματα κατηγορίας N1, N2 και N3.
- (<sup>6</sup>) Οχήματα των οποίων ο τύπος εγκρίθηκε σύμφωνα με τις οριακές τιμές της γραμμής A ή B της παραγράφου 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μεταγενέστερα, ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.
- (<sup>7</sup>) Οχήματα των οποίων ο τύπος εγκρίθηκε σύμφωνα με τις οριακές τιμές της γραμμής B 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 B1, B2 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.

## Σημειώσεις:

- (<sup>α</sup>) Οι «απαιτήσεις» καθορίζονται ως απαιτήσεις έγκρισης τύπου κατά την ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία για πρώτη φορά καθώς και ως υποχρεώσεις εκ των υστέρων εξοπλισμού ή με εθνική νομοθεσία στη χώρα ταξινόμησης.
- (<sup>β</sup>) 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.
- (<sup>γ</sup>) (XX) Αυτό το αίτιο αποτυχίας ισχύει μόνον εάν απαιτείται έλεγχος δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας.



*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ*

ΜΕΡΟΣ Α

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

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

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

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

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

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

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

Μόνον όσον αφορά το παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 68

ΜΕΡΟΣ Β

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

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



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

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