

ΟΔΗΓΙΑ 2014/47/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 3ης Απριλίου 2014****σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/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,

Κατόπιν διαβίβασης 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 θέτει 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, αναμένεται ότι η τεχνολογία κατασκευής των οχημάτων θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση του ιστορικού ασφαλείας των οδικών μεταφορών.
- (2) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», πρότεινε να μειωθεί περαιτέρω έως το 2020 στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί αυτό, η Επιτροπή καθόρισε επτά στρατηγικούς στόχους, και εντόπισε δράσεις για ασφαλέστερα οχήματα, μια στρατηγική για τη μείωση των τραυματισμών και τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού, ιδίως των οδηγών μοτοσικλετών.
- (3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ένα ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει 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 των οχημάτων και την τεχνική οδική επιθεώρηση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων, ώστε να εξασφαλιστεί η ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές όταν τα οχήματα συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Το βασικό μέσο για την εξασφάλιση της καλής τεχνικής κατάστασης θα πρέπει να είναι οι περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι. Οι οδικές επιθεωρήσεις των επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει μόνο να είναι συμπληρωματικές προς τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους.
- (4) Στην Ένωση έχουν θεσπιστεί ορισμένα τεχνικά πρότυπα και απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων και έχουν υιοθετηθεί περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι, με ένα καθεστώς αιφνίδιων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, τα οχήματα διατηρούνται σε καλή τεχνική κατάσταση.
- (5) Οι τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις είναι καθοριστικό στοιχείο για την επίτευξη σταθερά υψηλού επιπέδου τεχνικής κατάστασης των επαγγελματικών οχημάτων καθ' όλο τον κύκλο ζωής τους. Οι επιθεωρήσεις αυτές δεν συμβάλλουν μόνο στην οδική ασφάλεια και τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων, αλλά και στην αποτροπή του αθέμιτου ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές εξαιτίας της αποδοχής διαφορετικών επιπέδων ελέγχου στα κράτη μέλη.

⁽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.

- (6) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, καταρτίστηκε το Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU). Το ERRU επιτρέπει τη διασύνδεση εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων επιχειρήσεων μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση, σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Η χρήση του συστήματος αυτού, που το διαχειρίζεται η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους, διευκολύνει τη συνεργασία των κρατών μελών.
- (7) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται σε ορισμένα επαγγελματικά οχήματα σχεδιασμένα για ταχύτητες άνω των 25 km/h, τα οποία ανήκουν στις κατηγορίες που καθορίζονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾. Δεν θα πρέπει ωστόσο να εμποδίζει τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να διεξάγουν τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις σε οχήματα που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία ή να ελέγχουν άλλες πτυχές των οδικών μεταφορών, ιδίως εκείνες που σχετίζονται με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης, ή τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
- (8) Οι τροχοφόροι ελκυστήρες που είναι σχεδιασμένοι για ταχύτητες άνω των 40 km/h χρησιμοποιούνται διαρκώς συχνότερα αντί των φορτηγών για επαγγελματικές οδικές μεταφορές. Οι δυνητικοί κίνδυνοί τους είναι συγκρίσιμοι με εκείνους των φορτηγών και συνεπώς τα οχήματα της κατηγορίας αυτής, που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται όπως και τα φορτηγά όσον αφορά τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις.
- (9) Οι εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ καταδεικνύουν με σαφήνεια τη χρησιμότητα των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων. Κατά την περίοδο 2009-2010, πάνω από 350 000 οχήματα που υποβλήθηκαν σε τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις σε ολόκληρη την Ένωση αναφέρθηκε ότι βρίσκονταν σε κατάσταση που επέβαλλε την ακινητοποίησή τους. Από τις εκθέσεις προκύπτουν επίσης πολύ σημαντικές διαφορές στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν στα διάφορα κράτη μέλη. Κατά την περίοδο 2009-2010, η συχνότητα εντοπισμού ορισμένων αστοχιών κυμάνθηκε από 2,1 % του συνόλου των οχημάτων που επιθεωρήθηκαν σε ένα κράτος μέλος έως 48,3 % σε ένα άλλο κράτος μέλος. Τέλος, στις εκθέσεις αυτές φαίνονται οι σημαντικές διαφορές στον αριθμό των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών. Για να επιτευχθεί πιο ισόρροπη αντιμετώπιση, τα κράτη μέλη πρέπει να δεσμευτούν ότι θα διενεργούν κατάλληλο αριθμό επιθεωρήσεων, κατ' αναλογία προς τον αριθμό των επαγγελματικών οχημάτων που είναι ταξινομημένα και/ή χρησιμοποιούνται στο έδαφός τους.
- (10) Τα ημιφορτηγά, όπως τα οχήματα κατηγορίας N₁, και τα ρυμουλκούμενά τους δεν υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις οδικής ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης όπως τα βαρέα οχήματα, για παράδειγμα όσον αφορά τις ώρες οδήγησης, την εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών ή την εγκατάσταση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας. Μολονότι τα οχήματα κατηγορίας N₁ δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα εν λόγω οχήματα στις γενικές στρατηγικές τους για την οδική ασφάλεια και τις οδικές επιθεωρήσεις.
- (11) Για να αποφεύγονται ο άσκοπος διοικητικός φόρτος και οι περιττές δαπάνες, και να βελτιωθεί η απόδοση των επιθεωρήσεων, οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να μπορούν να αποφασίζουν να επιλέγουν κατά προτεραιότητα τα οχήματα τα οποία εκμεταλλεύονται επιχειρήσεις που δεν συμμορφώνονται προς τα πρότυπα οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ τα οχήματα τα οποία εκμεταλλεύονται υπεύθυνες επιχειρήσεις που μεριμνούν για την ασφάλεια και την ορθή συντήρησή τους πρέπει να επιβραβεύονται με λιγότερο συχνές επιθεωρήσεις. Η επιλογή οχημάτων για οδική επιθεώρηση με βάση το ιστορικό επικινδυνότητας των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης θα μπορούσε να αποδειχθεί χρήσιμη για τον λεπτομερέστερο και συχνότερο έλεγχο των επιχειρήσεων υψηλού κινδύνου.
- (12) Οι οδικές επιθεωρήσεις θα πρέπει να υποστηρίζονται από τη χρήση ενός συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 απαιτεί από τα κράτη μέλη να επεκτείνουν το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που έχουν θεσπίσει βάσει της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, ώστε να καλύπτει και άλλους

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

⁽²⁾ Οδηγία 2007/46/ΕΚ 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).

⁽³⁾ Οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα (ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

προσδιοριζόμενους τομείς σχετικούς με τις οδικές μεταφορές, περιλαμβανομένης της κατάστασης των επαγγελματικών οχημάτων. Κατά συνέπεια, στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που καθιερώνεται δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να εισάγονται οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών που διαπιστώνονται στα οχήματα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίζουν σχετικά με τις κατάλληλες τεχνικές και διοικητικές ρυθμίσεις για τη λειτουργία των συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας. Η αποτελεσματικότητα και η εναρμόνιση των συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας σε ολόκληρη την Ένωση θα πρέπει να αναλυθούν περαιτέρω.

- (13) Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ταξινόμησης και, όπου έχει εφαρμογή, ο φορέας εκμετάλλευσης του οχήματος είναι υπεύθυνοι να διατηρούν το όχημα σε καλή κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.
- (14) Οι επιθεωρητές θα πρέπει, κατά τη διεξαγωγή των οδικών επιθεωρήσεων, να ενεργούν με ανεξαρτησία και να μην επηρεάζονται στην κρίση τους από συγκρούσεις συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων οικονομικών ή προσωπικών, ιδιαίτερα σε σχέση με τον οδηγό, τον φορέα εκμετάλλευσης ή τον κάτοχο του πιστοποιητικού ταξινόμησης, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν με οποιονδήποτε τρόπο την αμεροληψία και την αντικειμενικότητα της απόφασής τους. Η αμοιβή των επιθεωρητών δεν θα πρέπει συνεπώς να συνδέεται άμεσα με τα αποτελέσματα των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων. Αυτό δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να εξουσιοδοτούν ιδιωτικούς φορείς για τη διεξαγωγή διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων και επισκευών οχημάτων, ακόμα και στο ίδιο όχημα.
- (15) Οι τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις θα πρέπει να συνίστανται σε αρχική και, αν χρειαστεί, σε διεξοδικότερη επιθεώρηση. Και στις δύο θα πρέπει να καλύπτουν τα σχετικά μέρη και συστήματα των οχημάτων. Για να επιτευχθεί η εναρμόνιση των διεξοδικότερων επιθεωρήσεων σε επίπεδο Ένωσης, θα πρέπει να καθιερωθούν για κάθε ελεγχόμενο στοιχείο μέθοδοι ελέγχου και παραδείγματα αστοχιών, καθώς και κατάταξη σε κατηγορίες με βάση τη σοβαρότητά τους.
- (16) Η ασφαλής στοιβασία του φορτίου έχει ζωτική σημασία για την οδική ασφάλεια. Το φορτίο θα πρέπει συνεπώς να στοιβάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η αντιμετώπιση των επιταχύνσεων κατά τη χρήση του οχήματος στο οδικό δίκτυο. Για πρακτικούς λόγους, οι σχέσεις μάζας-δύναμης που προκύπτουν από τις επιταχύνσεις αυτές θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως οριακές αξίες με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Το προσωπικό που χρησιμοποιείται για τους ελέγχους της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου θα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο.
- (17) Όλοι όσοι συμμετέχουν στη διαδικασία εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένων των συσκευαστών, των φορτωτών, των μεταφορικών εταιρειών, των φορέων εκμετάλλευσης και των οδηγών, συντελούν στο να εξασφαλιστεί ότι το φορτίο είναι σωστά συσκευασμένο και φορτωμένο σε κατάλληλο όχημα.
- (18) Οι εκθέσεις των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων συντάσσονται, σε διάφορα κράτη μέλη, με ηλεκτρονικά μέσα. Στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να διατίθεται στον οδηγό αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης. Όλα τα δεδομένα και οι πληροφορίες που συλλέγονται από τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις θα πρέπει να διαβιβάζονται σε κοινή βάση δεδομένων του κράτους μέλους, ώστε να μπορεί να γίνεται ευκολα η επεξεργασία αυτών των δεδομένων και η διαβίβαση των πληροφοριών να γίνεται δίχως πρόσθετο διοικητικό φόρτο.
- (19) Για τη μείωση του διοικητικού φόρτου των αρχών επιθεώρησης, οι εκθέσεις των αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν οχήματα ταξινομημένα σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να καλύπτουν μόνο τις βασικές πληροφορίες, για να καταγράφεται η διεξαγωγή σχετικού ελέγχου στο συγκεκριμένο όχημα, με το συγκεκριμένο αποτέλεσμα. Λεπτομερής έκθεση θα πρέπει να απαιτείται μόνο αν διεξαχθεί διεξοδικότερη επιθεώρηση μετά την αρχική.
- (20) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει τη δυνατότητα συνδυασμού του εντύπου έκθεσης που περιλαμβάνεται στο παράρτημα V της παρούσας οδηγίας με άλλες εκθέσεις.
- (21) Η χρήση κινητών μονάδων επιθεώρησης μειώνει την καθυστέρηση και το κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης, διότι καθιστά δυνατή την εκτέλεση διεξοδικότερων επιθεωρήσεων απευθείας επί της οδού. Για τη διεξαγωγή διεξοδικότερων επιθεωρήσεων μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται τα πλησιέστερα κέντρα ελέγχου και οι καθορισμένες οδικές εγκαταστάσεις επιθεώρησης.

- (22) Το προσωπικό που διεξάγει τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις θα πρέπει να είναι κατάλληλα καταρτισμένο ή ειδικευμένο, μεταξύ άλλων για την αποτελεσματική διεξαγωγή οπτικών επιθεωρήσεων. Οι επιθεωρητές που πραγματοποιούν διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον τα ίδια προσόντα και να πληρούν τις ίδιες απαιτήσεις με εκείνες για τους τεχνικούς ελέγχους που εκτελούνται βάσει της οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβλέπουν ότι οι επιθεωρητές που διενεργούν επιθεωρήσεις σε καθορισμένες εγκαταστάσεις οδικής επιθεώρησης ή μέσω κινητών μονάδων επιθεώρησης πληρούν τις απαιτήσεις αυτές ή ισοδύναμες απαιτήσεις εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή.
- (23) Για τον περιορισμό του κόστους της χρήσης τεχνικού εξοπλισμού για διεξοδικότερες οδικές επιθεωρήσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να απαιτούν πληρωμή όταν διαπιστώνονται αστοχίες. Το ύψος της πληρωμής αυτής θα πρέπει να είναι λογικό και αναλογικό.
- (24) Η συνεργασία και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ κρατών μελών είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη ενός περισσότερο εναρμονισμένου συστήματος τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων στην Ένωση. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται στενότερα και κατά τη διάρκεια των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων όταν αυτό είναι δυνατόν. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την περιοδική οργάνωση συντονισμένων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων.
- (25) Για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, θα πρέπει κάθε κράτος μέλος να διαθέτει έναν σύνδεσμο για την επαφή με τις άλλες αρμόδιες αρχές. Ο εν λόγω σύνδεσμος θα πρέπει επίσης να επεξεργάζεται τις σχετικές στατιστικές. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν στην επικράτειά τους μια συνεκτική εθνική στρατηγική ελέγχου και θα πρέπει να μπορούν να ορίζουν φορέα για τον συντονισμό της εφαρμογής της. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ορίσουν διαδικασίες για τον καθορισμό των προθεσμιών και του περιεχομένου των διαβιβαζόμενων πληροφοριών.
- (26) Για τον καθορισμό των συνδέσμων θα πρέπει να τηρούνται οι συνταγματικές διατάξεις και το επίπεδο αρμοδιοτήτων που προκύπτει από αυτές.
- (27) Για να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση του εφαρμόζομενου καθεστώτος τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή, πριν από τις 31 Μαρτίου 2021 και εν συνεχεία πριν από την 31 Μαρτίου κάθε διετία, τα αποτελέσματα των εκτελούμενων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναφέρει τα συλλεγόμενα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (28) Για να ελαχιστοποιηθεί η απώλεια χρόνου για τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς, και να αυξηθεί η γενικότερη αποτελεσματικότητα των οδικών επιθεωρήσεων, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η εκτέλεση οδικών τεχνικών επιθεωρήσεων παράλληλα με ελέγχους για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης προς την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών, και ειδικότερα προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν κανόνες σχετικά με τις ποινές που θα επιβάλλονται σε περιπτώσεις παράβασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και θα πρέπει να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι ποινές αυτές θα πρέπει να είναι αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις, τα δε κράτη μέλη θα πρέπει, ειδικότερα, να περιλάβουν κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση αστοχιών από τον οδηγό ή τον φορέα εκμετάλλευσης, για τη συνεργασία με τον επιθεωρητή και για τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση οχημάτων με επικίνδυνες αστοχίες.
- (30) Για να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (βλέπε σελίδα 51 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8).

⁽⁴⁾ 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).

- (31) Η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τις διαδικασίες για την κοινοποίηση οχημάτων με σοβαρές ή επικίνδυνες αστοχίες στους συνδέσμους των κρατών μελών ταξινόμησης, καθώς και εκείνες που καθορίζουν τον μορφότυπο δεδομένων τον οποίο πρέπει να χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη όταν διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που συλλέγουν για τα επιθεωρούμενα οχήματα στις περιπτώσεις που η επιτροπή η οποία συγκροτείται δυνάμει της παρούσας οδηγίας δεν υποβάλλει γνώμη σχετικά με το σχέδιο εκτελεστικής πράξης που υποβάλλει η Επιτροπή.
- (32) Προκειμένου να επικαιροποιείται το άρθρο 2 παράγραφος 1 και το παράρτημα IV σημείο 6, χωρίς να επηρεάζεται το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να επικαιροποιείται το παράρτημα II σημείο 2 όσον αφορά τις μεθόδους και να προσαρμόζεται το παράρτημα II σημείο 2 όσον αφορά τον κατάλογο των σημείων προς έλεγχο, τους λόγους της αστοχίας και την αξιολόγηση των αστοχιών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων τις απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της. Η Επιτροπή, όταν εκπονεί και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (33) Επειδή ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με τον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων και εναρμονισμένων κανόνων για τις οδικές τεχνικές επιθεωρήσεις των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει 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 ορίζεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (34) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το άρθρο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (35) Η παρούσα οδηγία διευρύνει το υφιστάμενο καθεστώς των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, επικαιροποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2000/30/EK και ενσωματώνει τους κανόνες που περιέχει η σύσταση 2010/379/EE της Επιτροπής⁽¹⁾. Συνεπώς, η οδηγία 2000/30/EK θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Για να βελτιωθούν η οδική ασφάλεια και το περιβάλλον, η παρούσα οδηγία καθιερώνει ελάχιστες απαιτήσεις για ένα καθεστώς τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στο έδαφος των κρατών μελών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα επαγγελματικά οχήματα που είναι σχεδιασμένα για ταχύτητες άνω 25 km/h και ανήκουν στις κάτωθι κατηγορίες, όπως καθορίζονται στην οδηγία 2003/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾ και στην οδηγία 2007/46/EK:

- α) μηχανοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα πρωτίστως για τη μεταφορά προσώπων και των αποσκευών τους, τα οποία διατίθενται περισσότερες από οκτώ θέσεις καθήμενων, εκτός της θέσης του οδηγού — κατηγορίες οχημάτων M₂ και M₃.

⁽¹⁾ Σύσταση 2010/379/EE της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, σχετικά με την εκτίμηση επικινδυνότητας των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται κατά τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις (των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης) σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/EK (EE L 173 της 8.7.2010, σ. 97).

⁽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/ΕΟΚ (EE L 171 της 9.7.2003, σ. 1).

- β) μηχανοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους — κατηγορίες οχημάτων N₂ και N₃·
- γ) ρυμουλκούμενα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή ατόμων ή για την εξυπηρέτηση προσώπων, με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους — κατηγορίες οχημάτων O₃ και O₄·
- δ) τροχοφόροι ελκυστήρες κατηγορίας T5, η χρήση των οποίων πραγματοποιείται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, σχεδιασμένοι για μέγιστη ταχύτητα άνω των 40 km/h.

2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να διεξάγουν τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις σε οχήματα που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, όπως σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατηγορίας N₁ που δεν υπερβαίνουν τους 3,5 τόνους, και να ελέγχουν άλλες πτυχές των οδικών μεταφορών και της οδικής ασφάλειας, ή να διεξάγουν επιθεωρήσεις σε σημεία εκτός του δημόσιου οδικού δικτύου. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει με κανέναν τρόπο τα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση συγκεκριμένων τύπων οχημάτων σε ορισμένα τμήματα του οδικού τους δικτύου για λόγους οδικής ασφάλειας.

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

- 1) «όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο, μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό του·
- 2) «μηχανοκίνητο όχημα»: κάθε τροχοφόρο όχημα με κινητήρα το οποίο κινείται αυτόνομα, σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα άνω των 25 km/h·
- 3) «ρυμουλκούμενο»: μη αυτοπροωθούμενο τροχοφόρο όχημα σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα·
- 4) «ημιρυμουλκούμενο»: κάθε ρυμουλκούμενο σχεδιασμένο για ζεύξη σε μηχανοκίνητο όχημα κατά τρόπο ώστε σημαντικό μέρος της μάζας του και της μάζας του φορτίου του να φέρεται από το μηχανοκίνητο όχημα·
- 5) «φορτίο»: όλα τα εμπορεύματα που κανονικά τοποθετούνται μέσα ή επάνω στο μέρος του οχήματος που είναι σχεδιασμένο για τη μεταφορά φορτίου και δεν είναι μόνιμα στερεωμένα στο όχημα, συμπεριλαμβανομένων αντικειμένων σε φορτηγά, όπως οι κλούβες, τα κινητά αμαξώματα ή τα εμπορευματοκιβώτια οχημάτων·
- 6) «επαγγελματικό όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του που χρησιμοποιείται πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων για εμπορικούς σκοπούς, όπως μεταφορά για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό, ή για άλλους επαγγελματικούς σκοπούς·
- 7) «όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος», όχημα για το οποίο έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ή το οποίο έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος·
- 8) «κάτοχος άδειας κυκλοφορίας»: το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο όνομα του οποίου εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος·
- 9) «επιχείρηση»: επιχείρηση κατά το άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009·
- 10) «τεχνική οδική επιθεώρηση»: αιφνίδια τεχνική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης επαγγελματικού οχήματος, που διενεργείται από τις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή υπό την άμεση εποπτεία τους·

- 11) «δημόσια οδός»: οδός που λογίζεται ως δημόσιο αγαθό, όπως οι τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές οδοί, οι λεωφόροι, οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας και οι αυτοκινητόδρομοι·
- 12) «τεχνικός έλεγχος»: ο έλεγχος κατά το άρθρο 3 σημείο 9 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ·
- 13) «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου»: έκθεση ελέγχου καλής τεχνικής κατάστασης που εκδίδεται από αρμόδια αρχή ή κέντρο τεχνικού ελέγχου και περιέχει το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου·
- 14) «αρμόδια αρχή»: αρχή ή δημόσιος φορέας στον οποίο ένα κράτος μέλος έχει αναθέσει αρμοδιότητα για τη διαχείριση του συστήματος τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένης, όπου είναι σκόπιμο, της διεξαγωγής τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων·
- 15) «επιθεωρητής»: πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από κράτος μέλος ή την οικεία αρμόδια αρχή κράτους μέλους να διεξάγει αρχικές και/ή διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις·
- 16) «αστοχίες»: τεχνικά ελαττώματα και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται κατά την τεχνική οδική επιθεώρηση·
- 17) «συντονισμένη οδική επιθεώρηση»: τεχνική οδική επιθεώρηση που αναλαμβάνεται από κοινού από τις αρμόδιες αρχές δύο ή περισσότερων κρατών μελών·
- 18) «φορέας εκμετάλλευσης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα ως ο κάτοχός του ή είναι εξουσιοδοτημένο από τον κάτοχο του οχήματος να το εκμεταλλεύεται·
- 19) «κινητή μονάδα επιθεώρησης»: μεταφερόμενο σύστημα εξοπλισμού ελέγχου που απαιτείται για τη διεξαγωγή των διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, επανδρωμένο με επιθεωρητές ικανούς να διεξάγουν διεξοδικότερες οδικές επιθεωρήσεις·
- 20) «καθορισμένη οδική εγκατάσταση επιθεώρησης»: καθορισμένη περιοχή για τη διεξαγωγή αρχικών και διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, που μπορεί επίσης να διαθέτει μόνιμα εγκατεστημένο εξοπλισμό ελέγχου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Σύστημα οδικών επιθεωρήσεων

Το σύστημα τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων περιλαμβάνει αρχικές τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις όπως προβλέπει το άρθρο 10 παράγραφος 1 και διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις όπως προβλέπει το άρθρο 10 παράγραφος 2.

Άρθρο 5

Ποσοστό ελεγχόμενων οχημάτων

1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ), ο συνολικός αριθμός αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων στην Ένωση αντιστοιχεί, κάθε ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού των οχημάτων που είναι ταξινομημένα στα κράτη μέλη.
2. Κάθε κράτος μέλος καταβάλλει προσπάθειες για τη διεξαγωγή κατάλληλου αριθμού αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, ανάλογου προς τον συνολικό αριθμό τέτοιων οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά του.
3. Οι πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα κοινοποιούνται στην Επιτροπή κατά το άρθρο 20 παράγραφος 1.

Άρθρο 6

Σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας

Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ), τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών που ορίζονται στο παράρτημα II και, όπου έχει εφαρμογή, στο παράρτημα III, οι οποίες διαπιστώνονται σε οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις εισάγονται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που καθιερώνεται δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ. Για τον προσδιορισμό του προφίλ κινδύνου μιας επιχείρησης, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα I. Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται για τον διεξοδικότερο και συχνότερο έλεγχο των επιχειρήσεων υψηλής επικινδυνότητας. Η διαχείριση του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας γίνεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους.

Για τον σκοπό της εφαρμογής του πρώτου εδαφίου, το κράτος μέλος ταξινόμησης χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που λαμβάνει από τα άλλα κράτη μέλη κατά το άρθρο 18 παράγραφος 1.

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν πρόσθετους εθελοντικούς οδικούς ελέγχους. Οι πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις καλής τεχνικής κατάστασης που προκύπτουν από τους εθελοντικούς ελέγχους μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για τη βελτίωση του προφίλ κινδύνου μιας επιχείρησης.

Άρθρο 7

Αρμοδιότητες

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν να διατηρούνται πάντα μέσα στο όχημα, όταν υπάρχουν, το πιστοποιητικό του τελευταίου περιόδου τεχνικού ελέγχου ή αντίγραφο του ή, στην περίπτωση που το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου έχει εκδοθεί ηλεκτρονικά, η αυθεντική εκτύπωσή του εν λόγω πιστοποιητικού ή θεωρημένο αντίγραφο της, καθώς και η έκθεση της τελευταίας τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στις αρχές τους να δέχονται ηλεκτρονικές αποδείξεις των επιθεώρησης αυτών, αν υπάρχει πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς των οχημάτων που υποβάλλονται σε τεχνική οδική επιθεώρηση να συνεργάζονται με τους ελεγκτές και να παρέχουν πρόσβαση στο όχημα, στα μέρη του και σε κάθε έγγραφο που είναι χρήσιμο για τους σκοπούς του ελέγχου.

3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τον προσδιορισμό των ευθυνών των επιχειρήσεων όσον αφορά τη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και καλή τεχνική κατάσταση, με την επιφύλαξη των ευθυνών των οδηγών των εν λόγω οχημάτων.

Άρθρο 8

Επιθεωρητές

1. Κατά την επιλογή οχημάτων για τεχνική οδική επιθεώρηση και τη διεξαγωγή των επιθεώρησης, οι επιθεωρητές αποφεύγουν κάθε διακριτική μεταχείριση λόγω της ιθαγένειας του οδηγού ή λόγω της χώρας στην οποία είναι ταξινομημένο ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα.

2. Κατά τη διεξαγωγή της τεχνικής οδικής επιθεώρησης, ο επιθεωρητής δεν βρίσκεται σε σύγκρουση συμφερόντων που θα μπορούσε να επηρεάσει την αμεροληψία ή την αντικειμενικότητα της απόφασής του.

3. Η αμοιβή των επιθεωρητών δεν συνδέεται άμεσα με τα αποτελέσματα των αρχικών ή διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεώρησης.

4. Διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται από επιθεωρητές οι οποίοι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και κατάρτισης που ορίζονται στο άρθρο 13 και στο παράρτημα VI της οδηγίας 2014/45/ΕΕ. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι οι επιθεωρητές που διενεργούν επιθεωρήσεις σε καθορισμένες εγκαταστάσεις οδικής επιθεώρησης ή με τη χρήση κινητών μονάδων επιθεώρησης πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις αυτές ή ισοδύναμες απαιτήσεις εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Άρθρο 9

Επιλογή οχημάτων για αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση

Για τον εντοπισμό των οχημάτων που θα υποβάλουν σε αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση, οι επιθεωρητές μπορούν να επιλέγουν κατά προτεραιότητα οχήματα εκμεταλλευόμενα από επιχειρήσεις με υψηλό προφίλ κινδύνου όπως αναφέρεται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ. Τα οχήματα μπορούν επίσης να επιλέγονται τυχαία για επιθεώρηση, όπως επίσης μπορούν να επιλέγονται οχήματα για τα οποία υπάρχει υπόνοια ότι συνιστούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή το περιβάλλον.

Άρθρο 10

Περιεχόμενο και μέθοδοι τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα οχήματα που επιλέγονται κατά το άρθρο 9 να υποβάλλονται σε αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση.

Σε κάθε αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση οχήματος, ο επιθεωρητής:

α) ελέγχει το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την τελευταία έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης, αν υπάρχουν, που φυλάσσονται στο όχημα, ή τις ηλεκτρονικές αποδείξεις τους κατά το άρθρο 7 παράγραφος 1·

β) εκτελεί οπτική αξιολόγηση της τεχνικής κατάστασης του οχήματος·

γ) μπορεί να εκτελεί οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του οχήματος κατά το άρθρο 13·

δ) μπορεί να διενεργεί τεχνικές επαληθεύσεις με οποιαδήποτε μέθοδο κρίνει κατάλληλη. Οι τεχνικές αυτές επαληθεύσεις μπορούν να διενεργούνται μόνο για να τεκμηριωθεί απόφαση για υποβολή του οχήματος σε διεξοδικότερη τεχνική οδική επιθεώρηση, ή για να ζητηθεί η χωρίς καθυστέρηση διόρθωση των αστοχιών κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1.

Αν στην προηγούμενη έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης έχουν επισημανθεί μία ή περισσότερες αστοχίες, ο επιθεωρητής εξακριβώνει αν η συγκεκριμένη αστοχία ή οι αστοχίες έχουν διορθωθεί.

2. Με βάση την έκβαση της αρχικής επιθεώρησης, ο ελεγκτής αποφασίζει αν το όχημα ή το ρυμουλκούμενό του πρέπει να υποβληθεί σε διεξοδικότερη οδική επιθεώρηση.

3. Η διεξοδικότερη τεχνική επιθεώρηση καλύπτει τα στοιχεία του καταλόγου του παραρτήματος II τα οποία θεωρούνται αναγκαία και σημαντικά, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα την ασφάλεια του συστήματος πέδησης, των ελαστικών, των τροχών, του αμαξώματος και του επιπέδου όχλησης, καθώς και τις συνιστώμενες μεθόδους για τον έλεγχο των στοιχείων αυτών.

4. Όταν από το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή από έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης αποδεικνύεται ότι κατά το προηγούμενο τρίμηνο πραγματοποιήθηκε επιθεώρηση ενός ή περισσότερων στοιχείων του καταλόγου του παραρτήματος II, ο επιθεωρητής δεν επαληθεύει τα σημεία αυτά, παρά μόνο αν αυτό δικαιολογείται λόγω έκδηλης αστοχίας.

Άρθρο 11

Εγκαταστάσεις επιθεώρησης

1. Οι διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις μπορούν να διενεργούνται από κινητή μονάδα επιθεώρησης, στις καθορισμένες εγκαταστάσεις οδικής επιθεώρησης ή σε κέντρο τεχνικού ελέγχου όπως αναφέρεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ.

2. Όταν οι διεξοδικότερες επιθεωρήσεις πρέπει να διεξαχθούν σε κέντρο ελέγχου ή σε καθορισμένη οδική εγκατάσταση επιθεώρησης, η διεξαγωγή τους γίνεται όσο το δυνατόν συντομότερα, στο πλησιέστερο από πρακτική άποψη κέντρο ή εγκατάσταση.

3. Οι κινητές μονάδες επιθεώρησης και οι καθορισμένες εγκαταστάσεις οδικής επιθεώρησης διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για τη διενέργεια διεξοδικότερης τεχνικής οδικής επιθεώρησης, ο οποίος περιλαμβάνει τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για την αξιολόγηση, κατά περίπτωση, της κατάστασης του συστήματος πέδησης και της αποτελεσματικότητας της πέδησης, του συστήματος διεύθυνσης, της ανάρτησης και των οχημάτων του οχήματος. Όταν οι κινητές μονάδες επιθεώρησης ή οι καθορισμένες εγκαταστάσεις οδικής επιθεώρησης δεν διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την επαλήθευση σημείου που επισημαίνεται στην αρχική επιθεώρηση, το όχημα κατευθύνεται σε κέντρο ή εγκατάσταση ελέγχου όπου μπορεί να επαληθευτεί αναλυτικά το συγκεκριμένο σημείο.

Άρθρο 12

Αξιολόγηση αστοχιών

1. Για κάθε ελεγχόμενο σημείο, προβλέπεται στο παράρτημα II κατάλογος με τις δυνατές αστοχίες και τον βαθμό σοβαρότητάς τους που θα χρησιμοποιηθεί για τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις.

2. Οι αστοχίες που διαπιστώνονται κατά τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις οχημάτων κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες ομάδες:

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

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

γ) επικίνδυνες αστοχίες που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή έχουν επίπτωση στο περιβάλλον.

3. Τα οχήματα των οποίων οι αστοχίες εμπίπτουν σε περισσότερες από μία ομάδες αστοχιών της παραγράφου 2 κατατάσσονται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην περισσότερη σοβαρή αστοχία. Τα οχήματα στα οποία διαπιστώνονται διάφορες αστοχίες στο πλαίσιο των ίδιων πεδίων ελέγχου όπως καθορίζονται στο πεδίο εφαρμογής της τεχνικής οδικής επιθεώρησης που αναφέρεται στο παράρτημα II σημείο 1 μπορούν να κατατάσσονται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην επόμενη σοβαρότερη ομάδα αστοχίας, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι το συνδυασμένο αποτέλεσμα αυτών των αστοχιών συνεπάγεται υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Άρθρο 13

Έλεγχος της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων

1. Κατά την τεχνική οδική επιθεώρηση, το όχημα μπορεί να υποβάλλεται σε έλεγχο ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου σύμφωνα με το παράρτημα III, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το φορτίο είναι στοιβαγμένο κατά τρόπο ώστε να μην εμποδίζει την ασφαλή οδήγηση ούτε να θέτει σε κίνδυνο τη ζωή, την υγεία, την περιουσία ή το περιβάλλον. Μπορεί, με επαληθεύσεις, να διαπιστώνεται αν καθ' όλη τη διάρκεια χρησιμοποίησης του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή ελιγμών ανόδου:

— τα φορτία μπορούν να μετατοπιστούν ελάχιστα μεταξύ τους, έναντι των τοιχωμάτων ή των επιφανειών του οχήματος, και

— τα φορτία δεν μπορούν να μετακινηθούν εκτός του χώρου φορτίου ούτε εκτός της επιφάνειας φόρτωσης.

2. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που εφαρμόζονται για τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων όπως εκείνων που καλύπτονται από την ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR)⁽¹⁾, η ασφαλής στοιβασία του φορτίου και ο έλεγχος της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου μπορούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές και, όπου είναι σκόπιμο, τα πρότυπα που ορίζονται στο παράρτημα III τμήμα I. Μπορεί να χρησιμοποιείται η πλέον πρόσφατη εκδοχή των προτύπων που ορίζονται στο παράρτημα III τμήμα I σημείο 5.

⁽¹⁾ Μεταφέρθηκε από την οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13), όπως τροποποιήθηκε μεταξύ άλλων από την οδηγία 2012/45/ΕΕ της Επιτροπής (ΕΕ L 332 της 4.12.2012, σ. 18).

3. Οι διαδικασίες επακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 14 μπορούν επίσης να εφαρμόζονται σε περίπτωση αστοχιών μείζονος ή ελάσσονος σημασίας σε σχέση με την ασφαλή στοιβασία του φορτίου.
4. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το προσωπικό που χρησιμοποιείται για τους ελέγχους της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο.

Άρθρο 14

Επακολούθηση σε περίπτωση μείζονων ή επικίνδυνων αστοχιών

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 14 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη προβλέπουν ότι οποιαδήποτε μείζων ή επικίνδυνη αστοχία που διαπιστώνεται στο πλαίσιο αρχικής ή διεξοδικότερης επιθεώρησης θα διορθώνεται πριν το όχημα ξαναχρησιμοποιηθεί στο δημόσιο οδικό δίκτυο.
2. Ο επιθεωρητής μπορεί να αποφασίσει ότι το όχημα θα υποβληθεί σε πλήρη τεχνικό έλεγχο μέσα σε καθοριζόμενη προθεσμία αν το όχημα είναι ταξινομημένο στο κράτος μέλος όπου διενεργήθηκε η τεχνική οδική επιθεώρηση. Αν το όχημα είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από την αρμόδια αρχή του άλλου κράτους μέλους αυτού, μέσω των συνδέσμων που αναφέρονται στο άρθρο 17, να προβεί σε νέο τεχνικό έλεγχο του οχήματος με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 18 παράγραφος 2. Όταν διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες σε όχημα ταξινομημένο εκτός της Ένωσης, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να ενημερώσουν την αρμόδια αρχή του κράτους ταξινόμησης του οχήματος.
3. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν αστοχίες οι οποίες απαιτείται να επισκευαστούν σύντομα ή αμέσως δεδομένου ότι θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη ή η αρμόδια αρχή προβλέπουν τον περιορισμό ή την απαγόρευση της χρήσης του οχήματος έως ότου επισκευαστούν οι αστοχίες. Μπορεί να επιτραπεί η χρήση του οχήματος για τη μετάβαση σε ένα από τα πλησιέστερα συνεργεία όπου είναι δυνατόν να επισκευαστούν οι αστοχίες, με την προϋπόθεση ότι οι επικίνδυνες αστοχίες διορθώθηκαν κατά τρόπο που επιτρέπει στο όχημα να φτάσει στο συνεργείο και δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος ασφάλειας για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Στην περίπτωση αστοχιών που δεν απαιτούν άμεση επισκευή, τα κράτη μέλη ή η αρμόδια αρχή μπορούν να αποφασίζουν σχετικά με τους όρους και ένα λογικό χρονικό διάστημα χρήσης του οχήματος ως ότου επισκευαστούν οι αστοχίες.

Όταν το όχημα δεν μπορεί να επισκευαστεί κατά τρόπο ώστε να μπορεί να φτάσει στο συνεργείο, μπορεί να μεταφέρεται σε διαθέσιμο μέρος όπου είναι δυνατόν να επισκευαστεί.

Άρθρο 15

Τέλη επιθεώρησης

Όταν σε συνέχεια διεξοδικότερης επιθεώρησης διαπιστώνονται αστοχίες, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν την καταβολή εύλογου και αναλογικού τέλους εξαρτώμενου από το κόστος της διεξαγωγής της επιθεώρησης.

Άρθρο 16

Έκθεση επιθεώρησης και βάσεις δεδομένων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων

1. Για κάθε αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση που διεξάγεται, κοινοποιούνται στην αρμόδια αρχή οι ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) χώρα ταξινόμησης του οχήματος·
 - β) κατηγορία του οχήματος·
 - γ) αποτέλεσμα της αρχικής τεχνικής οδικής επιθεώρησης.
2. Μετά την ολοκλήρωση διεξοδικότερου ελέγχου, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IV. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι χορηγείται στον οδηγό του οχήματος αντίγραφο της έκθεσης της επιθεώρησης.
3. Ο επιθεωρητής κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή τα αποτελέσματα των διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων μέσα σε εύλογη προθεσμία μετά τις επιθεωρήσεις αυτές. Η αρμόδια αρχή διατηρεί τις πληροφορίες αυτές σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία περί προστασίας των δεδομένων τουλάχιστον επί 36 μήνες από την παραλαβή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 17

Ορισμός συνδέσμου

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν σύνδεσμο ο οποίος:
 - εξασφαλίζει τον συντονισμό με τους συνδέσμους των υπόλοιπων κρατών μελών σε ό,τι αφορά τη δράση που αναλαμβάνεται βάσει του άρθρου 18·
 - διαβιβάζει στην Επιτροπή τα δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 20·
 - εξασφαλίζει, όπου είναι σκόπιμο, οποιαδήποτε άλλη ανταλλαγή πληροφοριών και παροχή συνδρομής σε συνδέσμους άλλων κρατών μελών.
2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας των οικείων σημείων επαφής το αργότερο μέχρι τις 20 Μαΐου 2015, και την ενημερώνουν αμελλητί για τυχόν αλλαγές σε αυτά. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλους τους συνδέσμους και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη.

Άρθρο 18

Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Όταν διαπιστώνονται σε όχημα μη ταξινομημένο στο κράτος μέλος της επιθεώρησης μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες ή αστοχίες που συνεπάγονται περιορισμό ή απαγόρευση της χρήσης του οχήματος, ο σύνδεσμος κοινοποιεί στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος τα αποτελέσματα του ελέγχου. Η σχετική κοινοποίηση περιέχει τα στοιχεία της έκθεσης οδικής επιθεώρησης όπως ορίζονται στο παράρτημα IV και γίνεται κατά προτίμηση μέσω του εθνικού ηλεκτρονικού αρχείου που αναφέρεται στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες για την κοινοποίηση των οχημάτων που παρουσιάζουν μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2.
2. Όταν σε όχημα διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες, ο σύνδεσμος του κράτους μέλους όπου επιθεωρήθηκε το όχημα μπορεί να ζητήσει, μέσω του συνδέσμου, από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα να λάβει κατάλληλα μέτρα επακολούθησης, όπως να υποβάλει το όχημα σε περαιτέρω τεχνικό έλεγχο κατά το άρθρο 14.

Άρθρο 19

Συντονισμένες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις

Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν τακτικά, σε ετήσια βάση, συντονισμένες δραστηριότητες οδικών επιθεωρήσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνδυάζουν τις δραστηριότητες αυτές με εκείνες που ορίζονται στο άρθρο 5 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Άρθρο 20

Κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

1. Πριν από τις 31 Μαρτίου 2021 και πριν από τις 31 Μαρτίου ανά διετή περίοδο στη συνέχεια, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή με ηλεκτρονικά μέσα τα δεδομένα που συνέλεξαν τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη για τα οχήματα που επιθεωρήθηκαν στην επικράτειά τους. Τα δεδομένα αυτά περιλαμβάνουν:

- α) τον αριθμό των οχημάτων που επιθεωρήθηκαν·
- β) την κατηγορία των οχημάτων που επιθεωρήθηκαν·
- γ) το κράτος στο οποίο έχει ταξινομηθεί το όχημα·

δ) σε περίπτωση διεξοδικότερων επιθεωρήσεων, τα πεδία που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις, σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 10.

Η πρώτη έκθεση καλύπτει τη διετία που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2019.

2. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2, σχετικά με τον μορφότυπο στον οποίο πρέπει να κοινοποιούνται ηλεκτρονικά τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Μέχρις ότου θεσπιστούν οι κανόνες αυτοί, χρησιμοποιείται το τυποποιημένο έντυπο έκθεσης του παραρτήματος V.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση με τα συλλεχθέντα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 21

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 22, όσον αφορά:

- την επικαιροποίηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 και του παραρτήματος IV σημείο 6 ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές που γίνονται στις κατηγορίες οχημάτων λόγω τροποποιήσεων της νομοθεσίας που αναφέρεται στο συγκεκριμένο άρθρο, χωρίς να επηρεάζεται το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας,
- την επικαιροποίηση του παραρτήματος II σημείο 2 όσον αφορά τις μεθόδους σε περίπτωση που υπάρξουν αποτελεσματικότερες και αποδοτικότερες μέθοδοι ελέγχου χωρίς διεύρυνση του καταλόγου των σημείων προς έλεγχο,
- την προσαρμογή του παραρτήματος II σημείο 2, σε συνέχεια θετικής αξιολόγησης κόστους οφέλους, όσον αφορά τον κατάλογο των σημείων προς έλεγχο, τις μεθόδους, τους λόγους της αστοχίας και την αξιολόγηση των αστοχιών σε περίπτωση τροποποίησης των υποχρεωτικών απαιτήσεων σχετικά με την έγκριση τύπου στην ενωσιακή νομοθεσία για την ασφάλεια ή το περιβάλλον.

Άρθρο 22

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 21 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για χρονικό διάστημα 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 πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 21 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Μόλις εκδώσει μια πράξη κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 21 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 23**Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή τεχνικού ελέγχου που αναφέρεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Αν η επιτροπή δεν γνωμοδοτήσει, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24**Υποβολή εκθέσεων**

1. Έως τις 20 Μαΐου 2016, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αναλύονται, ειδικότερα, τα αποτελέσματα σε σχέση με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας καθώς επίσης το κόστος και τα οφέλη από την ενδεχόμενη συμπερίληψη των κατηγοριών N₁ και O₂ στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
2. Το αργότερο στις 20 Μαΐου 2022, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας, ιδιαίτερα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την εναρμόνιση των συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας κυρίως στον ορισμό ενός αμοιβαία συγκρίσιμου προφίλ κινδύνου των διαφόρων επιχειρήσεων. Η έκθεση αυτή συνοδεύεται από λεπτομερή εκτίμηση αντικτύπου στην οποία αναλύονται το κόστος και τα οφέλη σε ολόκληρη την Ένωση. Η εκτίμηση κινδύνου διατίθεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την υποβολή οποιασδήποτε νομοθετικής πρότασης, αν είναι σκόπιμο, για να ενσωματώνονται οι νέες κατηγορίες στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 25**Ποινές**

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

Άρθρο 26**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως τις 20 Μαΐου 2017, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που καθίστανται αναγκαίες για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις 20 Μαΐου 2018.

Όσον αφορά το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζουν αυτά τα μέτρα από τις 20 Μαΐου 2019.

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. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την παραπομπή αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών μέτρων εσωτερικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 27***Κατάργηση**

Η οδηγία 2000/30/ΕΚ καταργείται από την 20ή Μαΐου 2018.

*Άρθρο 28***Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

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

*Άρθρο 29***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

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας παρέχει τη βάση για στοχευμένη επιλογή οχημάτων που τα εκμεταλλεύονται επιχειρήσεις με κακό ιστορικό συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις συντήρησης και τεχνικού ελέγχου. Λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα τόσο των περιοδικών τεχνικών ελέγχων όσο και των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων.

Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας περιλαμβάνει τις ακόλουθες παραμέτρους προσδιορισμού της επικινδυνότητας των επιχειρήσεων:

- αριθμό αστοχιών,
- σοβαρότητα αστοχιών,
- αριθμό τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων ή περιοδικών και εθελοντικών τεχνικών ελέγχων,
- χρονικό παράγοντα.

1. Οι αστοχίες σταθμίζονται με τους εξής συντελεστές ανάλογα με τη σοβαρότητά τους:

- επικίνδυνη αστοχία = 40
- μείζονος σημασίας αστοχία = 10
- ελάχιστος σημασίας αστοχία = 1

2. Η εξέλιξη της κατάστασης (οχήματος) επιχείρησης αντικατοπτρίζεται στη στάθμιση αποτελεσμάτων (αστοχιών) «παλαιότερων» τεχνικών ελέγχων λιγότερο από ό,τι στα αποτελέσματα πιο «πρόσφατων», με τους κάτωθι συντελεστές:

- έτος 1 = τελευταίοι 12 μήνες = συντελεστής 3
- έτος 2 = μήνες 13-24 = συντελεστής 2
- έτος 3 = μήνες 25-36 = συντελεστής 1

Οι συντελεστές αυτοί εφαρμόζονται μόνον για τον υπολογισμό της συνολικής διαβάθμισης της επικινδυνότητας.

3. Η διαβάθμιση της επικινδυνότητας υπολογίζεται με τους εξής τύπους:

α) Τύπος για τη συνολική διαβάθμιση της επικινδυνότητας

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Όπου

RR = βαθμός συνολικής διαβάθμισης

D_{Yi} = σύνολο αστοχιών για τα έτη 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ το έτος 1

#... = αριθμός ...

DD = επικίνδυνες αστοχίες

MaD = μείζονος σημασίας αστοχίες

MiD = ελάσσονος σημασίας αστοχίες

C = επαληθεύσεις (τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις ή περιοδικοί και εθελοντικοί τεχνικοί έλεγχοι) τα έτη 1, 2, 3

β) Τύπος για την ετήσια διαβάθμιση της επικινδυνότητας

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

Όπου

AR = βαθμός ετήσιας επικινδυνότητας

#... = αριθμός ...

DD = επικίνδυνες αστοχίες

MaD = μείζονος σημασίας αστοχίες

MiD = ελάσσονος σημασίας αστοχίες

C = επαληθεύσεις (τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις ή περιοδικοί και εθελοντικοί τεχνικοί έλεγχοι)

Η ετήσια επικινδυνότητα χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της εξέλιξης μιας επιχείρησης με την πάροδο του χρόνου.

Η κατάταξη των (οχημάτων) επιχειρήσεων με βάση τη συνολική διαβάθμιση της επικινδυνότητας πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η ακόλουθη κατανομή των καταχωρισμένων (οχημάτων) επιχειρήσεων:

— < 30 % χαμηλού κινδύνου

— 30 % - 80 % μέτριου κινδύνου

— > 80 % υψηλού κινδύνου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. ΠΕΔΙΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

- 0) Ταυτοποίηση οχήματος
- 1) Εξοπλισμός πέδησης
- 2) Σύστημα διεύθυνσης
- 3) Ορατότητα
- 4) Εξοπλισμός φωτισμού και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
- 5) Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση
- 6) Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
- 7) Λοιπός τεχνικός εξοπλισμός
- 8) Οχλήσεις
- 9) Συμπληρωματικοί έλεγχοι για επιβατικά οχήματα των κατηγοριών M₂ και M₃

2. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Επισημαίνονται με E τα σημεία που επιτρέπεται να ελέγχονται μόνον με τη χρήση εξοπλισμού.

Επισημαίνονται με +(E) τα σημεία που επιτρέπεται να ελέγχονται χωρίς τη χρήση εξοπλισμού.

Όπου προβλέπεται μέθοδος οπτικής επιθεώρησης, αυτό σημαίνει ότι, πέραν της οπτικής επιθεώρησης του ελεγχόμενου σημείου, ο επιθεωρητής, αν είναι σκόπιμο, το χειρίζεται επίσης, αξιολογεί τον θόρυβο και χρησιμοποιεί κάθε άλλο κατάλληλο μέσο ελέγχου χωρίς τη χρήση εξοπλισμού.

Οι τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις μπορούν να καλύπτουν τα σημεία που απαριθμούνται στον πίνακα 1, περιλαμβανομένων των μεθόδων ελέγχου που θα πρέπει να χρησιμοποιούνται. Το παρόν παράρτημα δεν εμποδίζει με κανέναν τρόπο τον επιθεωρητή να χρησιμοποιεί πρόσθετο εξοπλισμό εφόσον απαιτείται, π.χ. ανυψωτήρα ή φρεάτιο.

Οι τεχνικοί έλεγχοι εκτελούνται με τις τρέχουσες τεχνικές και τον τρέχοντα εξοπλισμό, χωρίς τη χρήση εργαλείων για αποσυναρμολόγηση ή αφαίρεση μέρους του οχήματος. Ο τεχνικός έλεγχος μπορεί ακόμη να περιλαμβάνει την εξακρίβωση αν τα αντίστοιχα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά τον χρόνο της έγκρισης, ή, κατά περίπτωση, του μετεξοπλισμού του οχήματος.

Αν η σχεδίαση του οχήματος δεν επιτρέπει την εφαρμογή των μεθόδων ελέγχου του παραρτήματος, ο τεχνικός έλεγχος διεξάγεται σύμφωνα με τις συνιστώμενες μεθόδους ελέγχου που αποδέχονται οι αρμόδιες αρχές.

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

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

Ο έλεγχος καλύπτει τα στοιχεία που είναι απαραίτητα και σχετικά, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως την ασφάλεια των φρένων, των ελαστικών, των τροχών, του πλαισίου, και τις μεθόδους που αναγράφονται στον κάτωθι πίνακα.

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

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

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
0. ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ					
0.1. Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας (εάν προδιαγράφεται στις απαιτήσεις ¹⁾)	Οπτική επιθεώρηση	α) Πινακίδα(-ες) λείπει(-ουν) ή είναι τόσο επισφαλής(-είς) / χαλαρά 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	Οπτική επιθεώρηση	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 ανακρίβειες	X		
1. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ					
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία					
1.1.1. Στρεφόμενος άξονας ποδο/χειροπλή-κτρού κύριου συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης Σημείωση: Τα οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	α) Στρεφόμενος άξονας πολύ σφικτός.		X	
		β) Υπερβολική φθορά ή τζόγος.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.2. Κατάσταση και διαδρομή του ποδο/χειροπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης	<p>Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης</p> <p>Σημείωση: Τα οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.</p>	<p>α) Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή.</p> <p>Η πέδηση δεν λειτουργεί πλήρως ή παρουσιάζει εμπλοκή.</p>		X	X
		<p>β) Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα.</p> <p>Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.</p>	X		X
		<p>γ) Δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου.</p>		X	
1.1.3. Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	<p>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.</p>	<p>α) Ανεπαρκής πίεση/υποπίεση για τουλάχιστον τέσσερις πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).</p> <p>Τουλάχιστον δύο πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο)</p>		X	X
		<p>β) Υπερβολικός, σε σχέση με τις απαιτήσεις, ο χρόνος που παρέρχεται μέχρις ότου η πίεση/υποπίεση ανέλθει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας¹</p>		X	
		<p>γ) Δεν λειτουργεί η προστατευτική βαλβίδα πολλών κυκλωμάτων ή η ανακουφιστική βαλβίδα πίεσης.</p>		X	
		<p>δ) Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα.</p>		X	
		<p>ε) Εξωτερική βλάβη πιθανώς επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος πέδησης.</p> <p>Οι επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης δεν πληρούνται.</p>		X	X
1.1.4. Δείκτης προειδοποίησης χαμηλής πίεσης ή μανόμετρο	Έλεγχος λειτουργίας.	<p>Κακή ή ελαττωματική λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανόμετρου.</p>	X		
		<p>Μη αναγνωρίσιμη χαμηλή πίεση.</p>		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
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	
1.1.6. Πλήκτρο ενεργοποίησης, μοχλός χειρισμού, επίσχεστρο (καστάνια) πέδης στάθμευσης, ηλεκτρονική πέδη στάθμευσης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης	α) Η καστάνια δεν συγκρατεί ορθώς.		X	
		β) Φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστανίας του μοχλού. Υπερβολική φθορά.	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 στον 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 της ζεύξης πέδησης μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκούμενου	α) Ελαττωματική στρόφιγγα διακοπής ή βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.	X		
				X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		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
		δ) Δεν λειτουργεί σωστά. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
1.1.9. Δοχείο πίεσης του συστήματος / αποταμίευσης ενέργειας	Μακροσκοπική επιθεώρηση	α) Βλάβη, διάβρωση ή διαρροές δοχείου. Σοβαρή βλάβη δοχείου, διάβρωση ή διαρροές.	X	X	
		β) Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης.		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, αν είναι δυνατόν.	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. Δεν φαίνεται υγρό πέδησης.	X	X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		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		
1.1.11. Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	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 σε σχέση με την εμπλοκή ή άμεσο κίνδυνο 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, αν είναι δυνατόν.	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 κορδονιού.		X	X
		ε) Πορώδεις εύκαμπτοι σωλήνες.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.1.13. Παρεμβύσματα φρένων	Μακροσκοπική επιθεώρηση	α) Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (στην ελάχιστη ένδειξη). Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (ελάχιστη ένδειξη μη ορατή).		X	X
		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	Μακροσκοπική επιθεώρηση	α) Τύμπανο ή δίσκος φθαρμένα. Τύμπανο (ταμπούρο) ή δίσκος υπερβολικά διαβρωμένα ή χαραγμένα ή ραγισμένα, επισφαλή ή σπασμένα.		X	X
		β) Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι (λάδια, γράσο κ.λπ.). Έχουν επηρεαστεί σοβαρά οι επιδόσεις της πέδησης		X	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, αν είναι δυνατόν.	α) Συρματόσχοινα φθαρμένα ή μπλεγμένα. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	X
		β) Υπερβολική φθορά ή διάβρωση αυτών των κατασκευαστικών στοιχείων. Έχουν θιγεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X	X
		γ) Επισφαλές συρματόσχοινο, ράβδος ή σύνδεση.		X	
		δ) Ελαττωματικός οδηγός συρματόσχοινων.		X	
		ε) Περιορισμένη ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		στ) Αφύσικη μετατόπιση των μοχλών/συνδέσεων, ενδεικτική κακής ρύθμισης ή υπερβολικής φθοράς.		X	
1.1.16. Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	α) Κύλινδροι πέδησης με ρωγμές ή βλάβες. Έχουν επηρεαστεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X	X
		β) Διαρροές από κύλινδρο πέδησης. Έχουν επηρεαστεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X	X
		γ) Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένος κύλινδρος πέδησης. Έχουν επηρεαστεί οι επιδόσεις της πέδησης.		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) Είναι φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη. Λείπει ή είναι υπερβολικά φθαρμένο 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, αν είναι δυνατόν.	α) Ελαττωματική σύνδεση.	
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				

Στοιχείο	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	Μακροσκοπική επιθεώρηση	α) Ο 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)	Μακροσκοπική επιθεώρηση	α) Επισφαλείς συνδέσεις ή στερεώσεις. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.	X		
		β) Το σύστημα προφανώς είναι ελαττωματικό ή λείπει.		X	
1.1.20. Αυτόματη λειτουργία πεδών ρυμουλκούμενου	Αποσύνδεση ζεύξης πέδησης μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκούμενου	Η πέδη ρυμουλκούμενου δεν ενεργοποιείται αυτομάτως όταν αποσυνδέεται η ζεύξη.			X
1.1.21. Ολόκληρο το σύστημα πέδησης	Οπτική επιθεώρηση	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. Έχουν θιγεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X	
		β) Υπερβολική διαρροή αέρα ή αντιψυκτικού. Μη ορθή λειτουργία του συστήματος.	X		
		γ) Επισφαλής ή ακατάλληλη στερέωση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου.		X	
		δ) Επισφαλής τροποποίηση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου ³ . Έχουν επηρεαστεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X	
1.1.22. Συνδέσεις διενέργειας δοκιμών (όταν έχουν τοποθετηθεί ή απαιτούνται)	Οπτική επιθεώρηση	Λείπουν.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
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 (E)	Κατά τη δοκιμή σε μηχανή δοκιμής πέδησης, 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 οποιοδήποτε 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	
1.2.2. Απόδοση (E)	Δοκιμή σε μηχανή δοκιμής πέδησης με το βάρος που υποβλήθηκε ή, εάν δεν είναι δυνατόν για τεχνικούς λόγους, δοκιμή σε οδό με χρήση καταγραφικού επιβραδυνσιόμετρου ⁽¹⁾	Δεν επιτυγχάνεται τουλάχιστον η ακόλουθη ελάχιστη τιμή ⁽²⁾ : Κατηγορίες M ₁ , M ₂ και M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Κατηγορία N ₁ : 45 % Κατηγορίες N ₂ και N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Κατηγορίες O ₃ και O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Ποσοστό κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.3.1. Επιδόσεις (E)	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 άλλον 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 άλλον τροχό του ίδιου άξονα για κινητήριους τροχούς.		X	X
		γ) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).		X	
1.3.2. Απόδοση (E)	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 απαιτούμενης επίδοσης του κύριου συστήματος πέδησης που ορίζεται στο σημείο 1.2.2 για τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα. Κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών πέδησης που επιτυγχάνονται ως προς τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο.		X	X
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης					
1.4.1. Επιδόσεις (E)	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 την ευθεία πορεία. Κάτω του 50 % της τιμών πέδησης του σημείου 1.4.2 που επιτυγχάνονται ως προς τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.4.2. Απόδοση (E)	Δοκιμή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης. Εάν δεν είναι δυνατόν, δοκιμή σε οδό με χρήση μη καταγραφικού ή καταγραφικού επιβραδυνσιομέτρου.	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. Κάτω του 50 % των ανωτέρω λόγων πέδησης που επιτυγχάνονται ως προς τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο.		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 αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος της διάταξης προειδοποίησης και/ή 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	
1.7. Ηλεκτρονικό Σύστημα Πέδησης (EBS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος της διάταξης προειδοποίησης και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής 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 διεπαφής οχημάτων.		X	
		δ) Ασυμβίβαστη ή ελλιπούσα σύνδεση μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκούμενου.			X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
1.8. Υγρό φρένων	Μακροσκοπική επιθεώρηση	Αλλοίωση ή ίζημα στο υγρό φρένων. Άμεσος κίνδυνος αστοχίας.		X	X
2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ					
2.1. Μηχανική κατάσταση					
2.1.1. Κατάσταση του συστήματος διεύθυνσης	Οπτική επιθεώρηση της λειτουργίας του συστήματος διεύθυνσης ενόσω στρέφεται το τιμόνι	α) Στρεβλωμένη άτρακτος του ατέρμονος κοχλία ή φθαρμένες αυλακώσεις. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		β) Υπέρμετρη φθορά της ατράκτου του ατέρμονος κοχλία. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		γ) Υπέρμετρη μετατόπιση της ατράκτου του ατέρμονος κοχλία. Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		δ) Διαρροή. Σχηματισμός σταγονιδίων.		X	X
2.1.2. Στερέωση του κιβωτίου του συστήματος διεύθυνσης	Οπτική επιθεώρηση της στερέωσης του κιβωτίου του συστήματος διεύθυνσης στο πλαίσιο ενόσω το τιμόνι στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα	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

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
2.1.3. Κατάσταση των ράβδων διεύθυνσης	Οπτική επιθεώρηση της φθοράς, των ρωγμών και της ασφάλειας των κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος διεύθυνσης ενόσω το τιμόνι στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα	α) Σχετική μετατόπιση μεταξύ διαφορετικών κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να επιδιορθωθεί. Υπέρμετρη μετατόπιση ή πιθανό ραγίσμα.		X	X
		β) Υπέρμετρη φθορά των συναρμογών. Πολύ σοβαρός κίνδυνος ραγίσματος.		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) Επισφαλής τροποποίηση ³ . Μη ορθή λειτουργία.		X	X
		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	Οπτική επιθεώρηση της φθοράς, των ρωγμών και της ασφάλειας των κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος διεύθυνσης ενόσω το τιμόνι στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα, με τους τροχούς του οχήματος να επικάθονται στο έδαφος και τον κινητήρα να λειτουργεί (υποβοηθούμενη διεύθυνση-σερβομηχανισμός).	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 (σερβο-μηχανισμός)	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.		X	
		β) Ανεπαρκής ποσότητα υγρού (κάτω της ελάχιστης ένδειξης). Ανεπαρκές δοχείο.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		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) Επισφαλής τροποποίηση ³ . Δεν λειτουργεί το σύστημα.		X	X
		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	Με τους τροχούς του οχήματος στο έδαφος, ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι διεύθυνσης προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης. 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 ραγίσματος.		X	X
		β) Λείπει διάταξη ανάσχεσης στην πλήμνη του τιμονιού. Πολύ σοβαρός κίνδυνος ραγίσματος.		X	X
		γ) Θραύση ή χαλάρωση της πλήμνης, της στεφάνης ή των ακτινών του τιμονιού. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποσύνδεσης.		X	X
		δ) Επισφαλής τροποποίηση ³ .		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
2.2.2. Κολόνα διεύθυνσης και αποσβεστήρες συστήματος διεύθυνσης	Ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι διεύθυνσης προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης. Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των καρδανικών συνδέσμων.	α) Υπέρμετρη προς 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 στερέωση. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποσύνδεσης		X	X
		ε) Επισφαλής τροποποίηση ³			X
2.3. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	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.	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 πληροί τις απαιτήσεις ¹ . Επηρεάζεται η ασφάλεια του συστήματος διεύθυνσης.		X	X
2.4. Ευθυγράμμιση τροχών (X) ²	Οπτική επιθεώρηση	Εμφανής απευθυγράμμιση. 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 σοβαρή βλάβη ή ραγισμένο.		X	X
		β) Υπέρμετρος τζόγος. Μη ορθή η πορεία σε ευθεία· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
		γ) Ελαττωματική στερέωση. Έχουν επηρεαστεί σοβαρά οι στερεώσεις.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
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 / διακοπή της λειτουργίας του κινητήρα και/ή κατά τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων	α) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (Malfunction Indicator Lamp, MIL) της EPS δείχνει κάθε αστοχία του συστήματος.		X	
		β) Η υποβοηθούμενη διεύθυνση δεν λειτουργεί.		X	
		γ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	
3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ					
3.1. Οπτικό πεδίο	Οπτική επιθεώρηση από το κάθισμα οδηγού	Εμπόδιο στο οπτικό πεδίο του οδηγού, που επηρεάζει ουσιαστικά την εμπρόσθια και την πλευρική ορατότητα. (εκτός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).	X		
		Βλάβη εντός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.		X	
3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων	Οπτική επιθεώρηση	α) Ραγισμένος ή αποχρωματισμένος υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (εάν επιτρέπεται) (εκτός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).	X		
		Βλάβη εντός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.		X	
		β) Υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (συμπεριλαμβανομένων ανακλαστικών ή χρωματισμένων υμενίων) δεν πληροί τις προδιαγραφές των απαιτήσεων ¹ (εκτός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).	X		
	Βλάβη εντός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.		X		
	γ) Απαράδεκτη η κατάσταση του υαλοπίνακα ή του διαφανούς φύλλου.		X		
	Πολύ κακή ορατότητα από την εσωτερική επιφάνεια καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων.			X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
3.3. Κάτοπτρα οδήγησης ή οπισθοσκοπικές διατάξεις	Μακροσκοπική επιθεώρηση	α) Κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική διάταξη λείπει ή δεν είναι τοποθετημένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ (τουλάχιστον δύο διατάξεις ορατότητας πίσω). Λιγότερες από δύο διατάξεις ορατότητας πίσω.	X		
		β) Ελαφρά βλάβη ή χαλαρό κάτοπτρο ή διάταξη. 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 ή λείπουν.		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) Πίδακες καθαρισμού δεν λειτουργούν.	X		X
3.6. Σύστημα αποδάμψωσης (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Σύστημα εκτός λειτουργίας ή εμφανώς ελαττωματικό.	X		
4. ΦΑΝΟΙ, ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ 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, κάτω από 1/3 δεν λειτουργεί). Ένα φως / μία πηγή φωτός· σε περίπτωση LED, πολύ κακή ορατότητα.	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		β) Ελαφρά ελαττωματικό το σύστημα προβολής (αντανakλαστήρας και φακός). Πολύ ελαττωματικό ή λείπει το σύστημα προβολής (ανakλαστήρας και φακός).	X	X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.		X	
4.1.2. Ευθυγράμμιση	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Φανός πολύ απευθυγραμμισμένος. β) Μη ορθά στερεωμένη πηγή φωτός.		X	
4.1.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ (αριθμός προβολέων που φωτίζουν ταυτόχρονα). Υπέρμετρη η μέγιστη επιτρεπόμενη φωτεινότητα εμπρός. β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.	X	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 β) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός εμφανώς μειώνουν τη φωτεινότητα ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο φως. γ) Ασυμβατότητα μεταξύ πηγής φωτός και φανού.		X	
4.1.5. Διατάξεις οριζοντίωσης (όταν είναι υποχρεωτικές)	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.		X	
4.1.6. Διάταξη καθαρισμού προβολέων (όταν είναι υποχρεωτική)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν είναι δυνατό	Η διάταξη δεν λειτουργεί. Για λάμπες αερίου.	X	X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.2. Εμπρός και πίσω φανοί θέσης, φανοί πλευρικής σήμανσης, και φανοί όγκου και φανοί 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	
		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
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 με κάτω του 1/3 εκτός λειτουργίας). Μία πηγή φωτός· σε περίπτωση LED με κάτω των 2/3 σε λειτουργία). Καμία πηγή φωτός δεν λειτουργεί	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (καμία επίδραση στο εκπεμπόμενο φως). Πολύ ελαττωματικός φακός (επίπτωση 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	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Καθυστερημένη λειτουργία. Καμία λειτουργία.	X	X	X
		β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.		X	
4.3.3. Συμμόρφωση στις 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	
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 με κάτω του 1/3 εκτός λειτουργίας). Μία πηγή φωτός· σε περίπτωση LED με κάτω των 2/3 σε λειτουργία).	X	X	
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός. (καμία επίδραση στο εκπεμπόμενο φως). Πολύ ελαττωματικός φακός (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
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 με κάτω του 1/3 εκτός λειτουργίας). Μία πηγή φωτός· σε περίπτωση LED με κάτω των 2/3 σε λειτουργία)	X	X	
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (καμία επίδραση στο εκπεμπόμενο φως). Πολύ ελαττωματικός φακός (επίπτωση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	
		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	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Εμπρός φανός ομίχλης εκτός οριζόντιας ευθυγράμμισης όταν ο φωτισμός έχει γραμμή αποκοπής (πολύ χαμηλή η γραμμή αποκοπής). Η γραμμή αποκοπής επάνω από εκείνη των φανών πορείας κεκλιμένης ακτίνας.	X	X	
4.5.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Δεν λειτουργεί.	X	X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
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 πτώσης.	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	
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 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 πτώσης.	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.7.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ .	X		
4.8. Αντανakλαστήρες, σημάσεις ευδιακριτότητας και πίσω πινακίδες σηµανσης					
4.8.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση	α) Σύστημα αντανάκλασης ελαττωματικό ή με βλάβη. Κακή αντανάκλαση.	X		
		β) Ανακλαστήρας μη ασφαλώς στερεωμένος. Πιθανότητα πτώσης.	X	X	
4.8.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις ¹	Οπτική επιθεώρηση	Η διάταξη, το αντανakλώμενο χρώμα και η θέση δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Λείπει ή αντανakλά κόκκινο χρώμα εμπρός ή λευκό πίσω.		X	X
4.9. Υποχρεωτικές ενδεικτικές λυχνίες για τα συστήματα φωτισμού					
4.9.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Δεν λειτουργεί.	X		
		Δεν λειτουργεί για τον φανό διασταύρωσης ή τον πίσω φανό ομίχλης.		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 ηµιρυµουλκουμένου	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		
		β) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης. Πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.	X		
		γ) Δεν λειτουργούν άρτια οι ηλεκτρικές συνδέσεις του ρυµουλκουμένου ή του ρυµουλκού οχήματος. Δεν λειτουργούν τα φώτα πέδησης του ρυµουλκουμένου.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.11. Ηλεκτρολογική καλωδίωση	Οπτική επιθεώρηση, και στο διαμέρισμα του κινητήρα (αν ισχύει)	α) Καλωδίωση επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη. Χαλαρή στερέωση, αιχμηρά άκρα, πιθανή αποσύνδεση. Πιθανή επαφή με θερμά 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 (αντίστοιχα μέρη πέδησης, συστήματος μετάδοσης της κίνησης).	X	X	X
		γ) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης. Πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος. Άμεσος κίνδυνος πυρκαγιάς, δημιουργία σπινθήρων.	X	X	X
4.12. Μη υποχρεωτικοί φανοί και οπισθανακλαστήρες (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Φανός ή οπισθανακλαστήρας δεν είναι τοποθετημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Εκπομπή/αντανάκλαση κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκό πίσω.	X	X	
		β) Φανός δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Αριθμός φανών πορείας που λειτουργούν ταυτόχρονα με φωτεινότητα που υπερβαίνει την επιτρεπόμενη· εκπομπή κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.	X	X	
		γ) Φανός/αντανάκλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.1.3. Συσσωρευτής(-ές) (μπαταρία)	Οπτική επιθεώρηση	α) Επισημειωμένος. Μη ορθή σύνδεση· πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.	X		
		β) Διαρροή. Διαρροή επικίνδυνων ουσιών	X		
		γ) Ελαττωματικός διακόπτης (εάν απαιτείται).		X	
		δ) Ελαττωματική ασφάλεια διακοπής ηλεκτρικού κυκλώματος (εάν απαιτείται).		X	
		ε) Ακατάλληλος εξαερισμός (εάν απαιτείται).		X	
5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΡΤΗΣΗ					
5.1. Άξονες					
5.1.1. Άξονες (+ E)	Οπτική επιθεώρηση και χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου, εφόσον υπάρχει	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) Επισημειωμένη 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 (+ E)	Οπτική επιθεώρηση και χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου, εφόσον υπάρχει. Ασκείται κάθετη ή πλευρική δύναμη σε κάθε τροχό και καταγράφεται το μέγεθος της μετατόπισης μεταξύ της δοκού του άξονα και του ακραξιόνιου.	α) Σπασμένο ημιαξόνιο.			X
		β) Υπέρμετρη φθορά του πύρου και/ή των δακτυλίων των εδράνων ακραξιόνιου. Πιθανή χαλάρωση· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
		γ) Υπέρμετρη μετατόπιση μεταξύ ακραξιόνιου και δοκού του άξονα. Πιθανή χαλάρωση· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		δ) Ο πίσος ακραξόνιου είναι χαλαρωμένος στον άξονα. Πιθανή χαλάρωση· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
5.1.3. Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν) (+ E)	Οπτική επιθεώρηση με χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου, εφόσον υπάρχει. 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. Διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας· κίνδυνος πτώσης. β) Ένσφαιρος τριβέας πολύ σφικτός, έχει «κολλήσει». Κίνδυνος υπερθέρμανσης· κίνδυνος πτώσης.		X	X
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. β) Φθορά ή βλάβη της πλήμνης. Φθορά ή βλάβη της πλήμνης που καθιστά επισφαλή τη στερέωση των τροχών.		X	X
5.2.2. Τακούνια	Οπτική επιθεώρηση των δύο πλευρών κάθε τροχού ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο.	α) Θραύση ή ελάττωμα συγκόλλησης. β) Οι ασφαλιστικές στεφάνες δεν είναι άρτια συναρμολογημένες στα σώτρα (ζάντες). Πιθανότητα πτώσης. γ) Τροχός σοβαρά παραμορφωμένος ή φθαρμένος. Επισφαλής στερέωση της πλήμνης· επισφαλής στερέωση του ελαστικού. δ) Το μέγεθος, η τεχνική σχεδίαση, η συμβατότητα ή το είδος του τροχού δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ και επηρεάζει την οδική ασφάλεια.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
5.2.3. Ελαστικά	Οπτική επιθεώρηση όλου του τροχού με περιστροφή του οχήματος εμπρός και πίσω.	α) Το μέγεθος, η ικανότητα φορτίου ελαστικού, το σήμα έγκρισης ή η κατηγορία ταχύτητας του ελαστικού δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ και επηρεάζει 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 διδυμούς τροχούς.		X	
		γ) Ελαστικά διαφορετικής [ακτινωτής (radial/διαγώνιας)] δομής στον ίδιο άξονα.		X	
		δ) Σοβαρή βλάβη ή τομή σε ελαστικό. Λινό ορατό ή φθαρμένο.		X	X
		ε) Είναι ορατός ο δείκτης φθοράς πέλματος ελαστικού. Βάθος των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .		X	X
		στ) Ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη. (εύκαμπτες διατάξεις κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων) Ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (δεν επηρεάζεται η ασφαλής οδήγηση)	X		X
		ζ) Ελαστικά με επαναχαραγμένες αυλακώσεις τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις ¹ . Φθαρμένη προστατευτική επίστρωση του λινού.		X	X
5.3. Σύστημα ανάρτησης					
5.3.1. Ελατήρια και σταθεροποιητής (+ E)	Οπτική επιθεώρηση με τη χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου, εφόσον υπάρχει	α) Επισφαλής στερέωση των ελατηρίων στο πλαίσιο ή σε άξονα. Ορατή σχετική μετατόπιση.Σοβαρή χαλάρωση των στερεώσεων.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		(b) Βλάβη ή θραύση μέρους ελατηρίου. Πολύ σοβαρή φθορά του κύριου ελάσματος ελατηρίου ή πρόσθετων ελατηρίων.		X	X
		γ) Ελατήριο λείπει. Πολύ σοβαρή φθορά του κύριου ελάσματος ελατηρίου ή πρόσθετων ελατηρίων.		X	X
		δ) Επισφαλής 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	α) Επισφαλής στερέωση των αποσβεστήρων κραδασμών στο πλαίσιο ή σε άξονα. Χαλαροί οι αποσβεστήρες κραδασμών.	X		
		β) Βλάβη αποσβεστήρων κραδασμών, ενδεικτική σοβαρής διαρροής ή κακής λειτουργίας.		X	
		γ) Λείπει αποσβεστήρας κραδασμών.		X	
5.3.3. Σωλήνες ροπής, στρεπτικές ράβδοι, αναρτήσεις wishbone και βραχίονες ανάρτησης (+ E)	Οπτική επιθεώρηση με τη χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου, εφόσον υπάρχει	α) Επισφαλής στερέωση 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 σταθερότητα κατασκευαστικού στοιχείου ή θραύση του.		X	X
		γ) Επισφαλής τροποποίηση ³ . Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος· εκτός λειτουργίας το σύστημα.		X	X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
5.3.4. Σύνδεσμοι ανάρτησης (+ E)	Οπτική επιθεώρηση και χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου, εφόσον υπάρχει	α) Υπέρμετρη φθορά πύρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ή των συνδέσμων ανάρτησης. Πιθανή χαλάρωση· διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας.		X	X
		β) Σοβαρή φθορά του καλύμματος προστασίας από τη σκόνη. Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X	X	
5.3.5. Αερανάρτηση	Οπτική επιθεώρηση	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) Ήχος διαρροής από το σύστημα.		X	
		δ) Επισφαλής τροποποίηση.		X	
6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ					
6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου					
6.1.1. Γενική κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση	α) Ελαφριά 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

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σι-λανσιέ)	Οπτική επιθεώρηση	α) Σύστημα εξάτμισης επισφαλές ή παρουσιάζει διαρροές.		X	
		β) Καπνοί εισέρχονται στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. Κίνδυνος κατά της υγείας των επιβαινόντων.		X	X
6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (συμπεριλαμβανομένης δεξαμενής και σωληνώσεων καυσίμου θέρμανσης)	Οπτική επιθεώρηση, χρήση συσκευών ανίχνευσης διαρροής σε 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 το πώμα πλήρωσης δεξαμενής (τάπα) λείπει ή δεν είναι στεγανό. Κίνδυνος φωτιάς· 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 εκδοράς ή επαφής. Πιθανότητα πτώσης ενός μέρους· σοβαρή δυσλειτουργία.		X	X
		β) Η διάταξη εμφανώς δεν πληροί τις απαιτήσεις ¹ .		X	

Στοιχείο	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) Επισφαλής στερέωση εφεδρικού τροχού. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	X
6.1.6. Μηχανικός εξοπλισμός ζεύξης και ρυμούλκησης (+ E)	Οπτική επιθεώρηση για να διαπιστωθεί φθορά και σωστή λειτουργία, με ιδιαίτερη προσοχή σε τυχόν μηχανισμούς προστασίας, και/ή χρήση πρότυπου μετρητή	α) Κατασκευαστικό στοιχείο με βλάβες, ελαττωματικό ή ραγισμένο. (αν δεν βρίσκεται 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 στερέωση. Κάποια στερέωση χαλαρή με πολύ σοβαρό κίνδυνο να πέσει.		X	X
		δ) Λείπει ή δεν λειτουργεί άρτια οποιαδήποτε διάταξη ασφαλείας.		X	
		ε) Δεν λειτουργεί κάποιος δείκτης ζεύξης.		X	
		στ) Κρύβει την πινακίδα κυκλοφορίας ή κάποιον φανό (όταν δεν βρίσκεται σε χρήση). Μη αναγνώσιμη η πινακίδα κυκλοφορίας (όταν δεν βρίσκεται σε χρήση).	X		X
		ζ) Μη ασφαλής τροποποίηση ³ (βοηθητικά μέρη). Μη ασφαλής τροποποίηση ³ (κύρια μέρη).		X	X
		η) Πολύ ασθενής ζεύξη, ασυμβίβαστη, ή διάταξη ζεύξης που δεν πληροί τις απαιτήσεις.			X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.1.7. Μετάδοση κίνησης	Οπτική επιθεώρηση	α) Χαλαρωμένοι 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/ιμάντων 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) Περιβλήμα 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	Εδράσεις φθαρμένες, με εμφανείς και σοβαρότατες βλάβες. Χαλαρές ή ραγισμένες στερεώσεις.		X	X
6.1.9. Απόδοση κινητήρα (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Τροποποιημένη μονάδα ελέγχου που επηρεάζει την ασφάλεια και/ή το περιβάλλον.		X	
		β) Τροποποίηση του κινητήρα που επηρεάζει την ασφάλεια και/ή το περιβάλλον.			X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.2. Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα					
6.2.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση	α) Χαλαρά στερεωμένο ή φθαρμένο φάνωμα ή τμήμα, που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό. Πιθανότητα πτώσης.		X	X
		β) Επισφαλής κολόνα αμαξώματος. Κακή σταθερότητα.		X	X
		γ) Δυνατή η εισχώρηση καπνών από τον κινητήρα ή καυσαερίων. Κίνδυνος κατά της υγείας των επιβαινόντων.		X	X
		δ) Επισφαλής τροποποίηση ³ . Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τα στρεφόμενα ή κινητά μέρη και από το έδαφος.		X	X
6.2.2. Στερέωση	Οπτική επιθεώρηση	α) Επισφαλές αμάξωμα ή θάλαμος οδηγού. Κακή 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 και 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. Κακή σταθερότητα.		X	X

Στοιχείο	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 είναι δυνατόν να ανοίξει ακουσίως ή πόρτα που δεν παραμένει κλειστή (συρόμενες πόρτες). Πόρτα που μπορεί να ανοίξει ακουσίως ή δεν παραμένει κλειστή (στρεφόμενες πόρτες).		X	X
		γ) Φθορά πόρτας, γιγλυμών, μανδάλων ή κολόνας αμαξώματος. Πόρτα, γιγλυμοί, μάνδαλα, κολόνα αμαξώματος λείπουν ή είναι χαλαρωμένα.	X	X	
6.2.4. Δάπεδο	Οπτική επιθεώρηση	Δάπεδο επισφαλές ή κατεστραμμένο. Ανεπαρκής σταθερότητα.		X	X
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	Οπτική επιθεώρηση	α) Κάθισμα ελαττωματικής δομής. 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

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
6.2.8. Βατήρας (μαρσπιέ) θαλάμου	Οπτική επιθεώρηση	α) Επιφανής βαθμίδα ή αναβολέας. Ανεπαρκής σταθερότητα.	X		
		β) Βαθμίδα 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 επηρεάζεται η 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, χαλαρωμένοι ή σοβαρά διαβρωμένοι. Ενδεχόμενος τραυματισμός· πιθανόν να πέσει.	X		X
		β) Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από το ελαστικό / τον τροχό (αποφυγή της εκτόξευσης σταγονιδίων). Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από το ελαστικό / τον τροχό (λασπωτήρες).	X		X
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Ανεπαρκής κάλυψη του πέλματος του ελαστικού.	X		X
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. Κακή σταθερότητα.		X	X
		β) Χαλαρή αγκύρωση.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.1.2. Κατάσταση των ζωνών ασφαλείας/πορπών	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 και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.		X	
7.1.4. Προεντατήρες ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση και/ή 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 και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Αερόσακοι 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 αερόσακοι.		X	
7.1.6. Συμπληρωματικά συστήματα συγκράτησης (SRS)	Οπτική επιθεώρηση, και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του SRS δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διαπαφής οχημάτων.		X	
7.2. Πυροσβεστήρας (X) ²	Οπτική επιθεώρηση	α) Λείπει.		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) Ελαττωματικά. 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		
7.5. Κουτί πρώτων βοηθειών. (εάν απαιτείται) (X) ²	Οπτική επιθεώρηση	Λείπει, είναι 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 καθόλου.	X		
		β) Επισφαλές χειριστήριο.	X	X	
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ¹ . Ο εκπεμπόμενος ήχος μπορεί να εκληφθεί ως σειρήνα.	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.8. Ταχύμετρο	Οπτική επιθεώρηση ή έλεγχος λειτουργίας κατά την οδήγηση ή με ηλεκτρονικά μέσα.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Λείπει (αν απαιτείται).	X	X	
		β) Κακή λειτουργία. Δεν λειτουργεί καθόλου.	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	
		δ) Η πινακίδα εγκατάστασης λείπει, δεν είναι αναγνώσιμη ή δεν ισχύει πλέον.		X	
		ε) Καταφανής παραποίηση ή παρέμβαση.		X	
		στ) Το μέγεθος των τροχών δεν είναι συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.		X	
7.10. Διάταξη περιορισμού (κόφτης) της ταχύτητας (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται) (+ E)	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 (αν ελέγχεται)		X	
		δ) Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν.		X	
		ε) Η πινακίδα λείπει ή είναι δυσανάγνωστη.		X	
		στ) Το μέγεθος των τροχών δεν είναι συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.11. Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ) αν υπάρχει (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Εμφανής επέμβαση (απάτη) για τη μείωση ή για την ψευδή καταγραφή της απόστασης που έχει διανύσει το όχημα.		X	
		β) Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
7.12. Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC), αν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπουν ή έχουν βλάβες οι αισθητήρες στροφών τροχού.		X	
		β) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		γ) Λείπουν ή έχουν βλάβη άλλα κατασκευαστικά στοιχεία.		X	
		δ) Ο διακόπτης έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		ε) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του ESC δείχνει αστοχία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων		X	
8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ					
8.1. Θόρυβος					
8.1.1 Σύστημα προστασίας από τον θόρυβο (+ E)	Υποκειμενική εκτίμηση (εκτός εάν ο ελεγκτής θεωρεί ότι η στάθμη θορύβου είναι ενδεχομένως οριακή, οπότε επιτρέπεται να διενεργηθεί μέτρηση του θορύβου «εν στάσει», με τη χρήση ηχομέτρου)	α) Η στάθμη θορύβου υπερβαίνει τα επίπεδα που επιτρέπονται κατά τις απαιτήσεις ¹		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 κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης					
8.2.1.1. Σύστημα ελέγχου εκπομπών καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση	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	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		γ) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) δεν ακολουθεί τη σωστή σειρά.		X	
8.2.1.2. Αέριες εκπομπές (E)	<p>— Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5 και Euro V (7):</p> <p>Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹ ή ένδειξη της διάταξης OBD. Ο έλεγχος της εξάτμισης είναι η προκαθορισμένη μέθοδος αξιολόγησης των εκπομπών καυσαερίων. Με βάση μια ισοδυναμία αξιολόγησης, και λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική νομοθεσία έγκρισης τύπου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέψουν τη χρήση OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και τις λοιπές απαιτήσεις.</p> <p>— Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 6 και Euro VI (8):</p> <p>Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή αερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις¹ ή την ένδειξη OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και τις λοιπές απαιτήσεις¹.</p> <p>Οι μετρήσεις δεν εφαρμόζονται στους δίχρονους κινητήρες.</p> <p>Εναλλακτικώς, προσδιορισμός με σύστημα τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών.</p>	a) 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	
		i) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών,			
		— 4,5 %, ή			
		— 3,5 %			
		ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις ¹			
ii) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών,					
— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,5 %					
— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,3 %					
ή					
— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,3 % (7)					
— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,2 %					
ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις ¹					
		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 σημαντική κακή λειτουργία.		X	
		ε) Από τον προσδιορισμό με τηλεμέτρηση διαπιστώνεται σημαντική μη συμμόρφωση.		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.2. Εκπομπές κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση					
8.2.2.1. Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση	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	
		γ) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) δεν ακολουθεί τη σωστή σειρά.		X	
		δ) Ανεπαρκές αντιδραστήριο, κατά περίπτωση.		X	
8.2.2.2. Θολότητα	— Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5 και Euro V (7): 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 ένδειξη της διάταξης OBD. Ο έλεγχος της εξάτμισης είναι η προκαθορισμένη μέθοδος αξιολόγησης των εκπομπών καυσαερίων. Με βάση μια ισοδυναμία αξιολόγησης, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν τη χρήση OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και τις λοιπές απαιτήσεις — Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 6 και Euro VI (8): 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 ένδειξη της διάταξης OBD ¹ .	α) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις ¹ , η θολότητα υπερβαίνει το μέγεθος που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή επί του οχήματος·		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<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 θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.</p>	<p>β) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις ¹ δεν επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς,</p> <p>— για κινητήρες με φυσική αναρρόφηση: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— για κινητήρες με υπερπλήρωση: 3,0 m⁻¹,</p> <p>ή, προκειμένου για οχήματα τα οποία προσδιορίζονται στις απαιτήσεις ¹ ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις ¹,</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p> <p>ή</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>		X	
	<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 αγωγού 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 απαγωγής καυσαερίων πρέπει να έχει καθαριστεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.</p>			X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ο κινητήρας, και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα μετά 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), βιάμιαία και όχι απότομα, ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης. 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 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 M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα. 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>γ) Από τον προσδιορισμό με τηλεμέτρηση διαπιστώνεται σημαντική μη συμμόρφωση.</p>		X	

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>5. 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> <p>Εναλλακτικώς, προσδιορισμός με σύστημα τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών.</p>				
8.4. Άλλα ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον					
8.4.1. Διαρροές υγρών		<p>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.</p> <p>Σταθερός σχηματισμός σταγονιδίων που αποτελεί πολύ σοβαρό κίνδυνο.</p>		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	<p>α) Ελαττωματική λειτουργία.</p> <p>β) Υποβαθμισμένη κατάσταση.</p> <p>Ενδεχόμενος τραυματισμός.</p> <p>γ) Ατελής χειρισμός έκτακτης ανάγκης.</p> <p>δ) Ατελής τηλεχειρισμός θυρών και προειδοποιητικών διατάξεων.</p>		X	X

Στοιχείο	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) Μη αναγνώσιμα τα σήματα των εξόδων κινδύνου. Δεν υπάρχουν σήματα εξόδων κινδύνου.	X		
		γ) Λείπει το σφυρί θραύσης υαλοπινάκων.	X		
		δ) Εμπλοκή πρόσβασης.		X	
9.2. Σύστημα αποθάμβωσης και αποπάγωσης (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Δεν λειτουργεί άρτια. Επισφαλής λειτουργία του οχήματος.	X		
		β) Εκπομπή τοξικών αερίων και καυσαερίων στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. Κίνδυνος κατά της υγείας των επιβαίνόντων.		X	X
		γ) Ατελής αποπάγωση (αν 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		
		β) Εκπομπή τοξικών αερίων και καυσαερίων στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.		X	X
9.4. Έδρες					
9.4.1. Καθίσματα επιβατών (συμπεριλαμβανομένων καθισμάτων προσωπικού συνοδείας και συστημάτων συγκράτησης για παιδιά, όπου έχει εφαρμογή)	Οπτική επιθεώρηση	Πτυσσόμενα καθίσματα (αν επιτρέπονται) δεν λειτουργούν αυτομάτως. Εμποδίζουν την έξοδο κινδύνου.	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.4.2. Κάθισμα οδηγού (πρόσθετες απαιτήσεις)	Οπτική επιθεώρηση	α) Ελαττωματικές ειδικές διατάξεις, όπως αντηλιακή προστασία. Εμποδίζεται το οπτικό πεδίο.	X		
		β) Η προστασία του οδηγού είναι επισφαλής. Ενδεχόμενος τραυματισμός.	X	X	
9.5. Διατάξεις εσωτερικού φωτισμού και σήμανσης οδούσεων (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Διάταξη ελαττωματική Δεν λειτουργεί καθόλου	X		X
9.6. Διάδρομοι, χώροι ορθίων	Οπτική επιθεώρηση	α) Επισφαλές δάπεδο. Κακή σταθερότητα.		X	X
		β) Ελαττωματικοί χειρολισθητήρες ή χειρολαβές. Επισφαλείς ή αδύνατον να χρησιμοποιηθούν.	X	X	
9.7. Σκάλες και βαθμίδες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση)	α) Υποβαθμισμένη κατάσταση. Βλάβη. Κακή σταθερότητα.	X	X	X
		β) Πτυσσόμενες βαθμίδες δεν λειτουργούν σωστά.		X	
9.8. Σύστημα επικοινωνίας επιβατών (X) ²	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Ελαττωματικό σύστημα. Δεν λειτουργεί καθόλου.	X		X
9.9. Πινακίδες ανακοινώσεων (X) ²	Οπτική επιθεώρηση	α) Πινακίδα ανακοινώσεων λείπει, είναι εσφαλμένη ή δεν είναι αναγνώσιμη. Ανακρίβειες.	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.10. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά παιδιών (X) ²					
9.10.1. Πόρτες	Οπτική επιθεώρηση	Οι πόρτες δεν προστατεύονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ σχετικά με τον συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς.		X	
9.10.2. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση	Έλλειψη σήμανσης ή ειδικού εξοπλισμού.	X		
9.11. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά ατόμων μειωμένης κινητικότητας (X) ²					
9.11.1. Πόρτες, ράμπες και ανελκυστήρες	Οπτική επιθεώρηση και λειτουργία	α) Ελαττωματική λειτουργία. Επισφαλής λειτουργία.	X		X
		β) Υποβαθμισμένη κατάσταση. Ελλιπής ευστάθεια· ενδεχόμενος τραυματισμός.	X		X
		γ) Ελαττωματικό(-ά) χειριστήριο(-α). Επισφαλής λειτουργία	X		X
		δ) Ελαττωματική(-ές) προειδοποιητική(-ές) διάταξη (διάταξεις). Δεν λειτουργεί καθόλου.	X		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· ενδεχόμενος τραυματισμός.	X		X
		γ) Ελαττωματικό(-ά) χειριστήριο(-α). Επισφαλής λειτουργία.	X		X

Στοιχείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.11.3. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση	Έλλειψη σήμανσης ή ειδικού εξοπλισμού.		X	

- (¹) Η ποσοστιαία απόδοση πέδησης υπολογίζεται ως το πηλίκο της συνολικής δύναμης πέδησης που επιτυγχάνεται όταν χρησιμοποιείται η πέδη, προς το βάρος του οχήματος, ή, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, προς το άθροισμα των φορτίων στους άξονες, πολλαπλασιασμένο επί 100.
- (²) Οι κατηγορίες οχημάτων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας έχουν συμπεριληφθεί για καθοδήγηση.
- (³) 48 % για οχήματα χωρίς ABS ή με έγκριση τύπου 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) 2,2 m/s² για τα οχήματα των κατηγοριών N₁, N₂ και N₃.
- (⁷) Με έγκριση τύπου κατά την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα Ι πίνακας 1 (Euro 5), την οδηγία 88/77/ΕΟΚ και την οδηγία 2005/55/ΕΚ.
- (⁸) Με έγκριση τύπου κατά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα Ι πίνακας 1 (Euro 6) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Με έγκριση τύπου κατά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα Ι πίνακας 2 (Euro 6) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI).
- (¹⁰) Με έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της γραμμής Β της παραγράφου 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, της γραμμής Β1, Β2 ή Γ της παραγράφου 6.2.1 του Παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

- ¹ Οι «απαιτήσεις» καθορίζονται ως έγκριση 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 «επιφαλής τροποποίηση» νοείται η τροποποίηση με δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια του οχήματος ή δυσανάλογα αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον.
- Ε Απαιτείται εξοπλισμός για τον έλεγχο αυτού του σημείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Ι. Αρχές της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου

1. Η ασφαλής στοιβασία του φορτίου είναι ανθεκτική στις ακόλουθες δυνάμεις που προκύπτουν από τις επιταχύνσεις/επιβραδύνσεις του οχήματος:
 - στην κατεύθυνση πορείας: 0,8 φορές το βάρος του φορτίου και
 - στην πλευρική κατεύθυνση: 0,5 φορές το βάρος του φορτίου και
 - αντίθετα προς την κατεύθυνση πορείας: 0,5 φορές το βάρος του φορτίου
 - εν γένει δε, πρέπει να εμποδίζει την κατά μήκος ή εγκάρσια κλίση του φορτίου.
2. Η κατανομή του φορτίου λαμβάνει υπόψη τα μέγιστα επιτρεπόμενα φορτία ανά άξονα καθώς και τα απαιτούμενα ελάχιστα φορτία ανά άξονα εντός των ορίων της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας του οχήματος, σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων.
3. Κατά την ασφαλή στοιβασία του φορτίου λαμβάνονται υπόψη οι εφαρμοστέες απαιτήσεις όσον αφορά την αντοχή ορισμένων εξαρτημάτων των οχημάτων, όπως οι εμπρόσθιες πλευρές, τα ενδιάμεσα χωρίσματα, οι πίσω πλευρές, τα υποστηρίγματα ή σημεία πρόσδεσης, εφόσον τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται για την ασφαλή στοιβασία του φορτίου.
4. Για την ασφαλή στοιβασία του φορτίου μπορούν να χρησιμοποιούνται μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες μεθόδους συγκράτησης ή συνδυασμός τους:
 - μανδάλωση,
 - εμπλοκή (τοπική, συνολική),
 - απευθείας πρόσδεση,
 - πρόσδεση με επικάλυψη.

5. Εφαρμοστέα πρότυπα:

Πρότυπο	Θέμα
— EN 12195-1	Υπολογισμός των δυνάμεων πρόσδεσης
— EN 12640	Σημεία πρόσδεσης
— EN 12642	Αντοχή της κατασκευής αμαξώματος του οχήματος
— EN 12195-2	Δικτυωτές προσδέσεις από τεχνητές ίνες
— EN 12195-3	Αλυσίδες πρόσδεσης
— EN 12195-4	Συρματόσχοινα πρόσδεσης από χάλυβα
— ISO 1161, ISO 1496	εμπορευματοκιβώτιο ISO
— EN 283	Κινητά αμαξώματα
— EN 12641	Καλύμματα εμπορευμάτων
— EUMOS 40511	Πάσσαλοι- υποστηρίγματα
— EUMOS 40509	Μεταφορά Συσκευασία

II. Έλεγχος της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου

1. Κατάταξη αστοχιών

Οι αστοχίες κατατάσσονται σε ομάδες αστοχιών:

- Ελάσσονος σημασίας αστοχία: Ελάσσονος σημασίας αστοχία υφίσταται όταν η στοιβασία του φορτίου είναι ασφαλής, αλλά ενδέχεται να είναι χρειάζεται κάποια σύσταση σχετικά με την ασφάλεια.
- Μείζονος σημασίας αστοχία: Μείζονος σημασίας αστοχία υφίσταται όταν η στοιβασία του φορτίου δεν είναι επαρκώς ασφαλής και είναι δυνατή σημαντική μετατόπιση ή ανατροπή του φορτίου ή μέρους του.
- Επικίνδυνη αστοχία: Επικίνδυνη αστοχία υφίσταται όταν διακυβεύεται άμεσα η ασφάλεια κυκλοφορίας λόγω κινδύνου απώλειας του φορτίου ή μέρους του φορτίου, λόγω κινδύνου οφειλόμενου στο φορτίο, ή λόγω άμεσου κινδύνου προσώπων.

Όταν υπάρχουν πολλές αστοχίες, η μεταφορά κατατάσσεται στην υψηλότερη ομάδα αστοχίας. Εάν, στην περίπτωση πολλών αστοχιών, τα αποτελέσματα των αστοχιών λόγω συνδυασμού τους αναμένεται ότι θα αλληλοενισχυθούν, η μεταφορά κατατάσσεται στην επόμενη υψηλότερη ομάδα αστοχίας.

2. Μέθοδοι ελέγχου

Η μέθοδος ελέγχου είναι οπτική εκτίμηση της ορθής χρήσης επαρκών και κατάλληλων μέτρων για την ασφαλή στοιβασία του φορτίου και/ή μέτρηση των ασκουμένων δυνάμεων, αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της στοιβασίας και έλεγχος των πιστοποιητικών κατά περίπτωση.

3. Αξιολόγηση αστοχιών

Ο πίνακας 1 περιέχει κανόνες που μπορούν να εφαρμόζονται κατά τον έλεγχο ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου ώστε να προσδιορίζεται αν οι συνθήκες μεταφοράς είναι αποδεκτές.

Η κατάταξη των αστοχιών σε κατηγορίες καθορίζεται βάσει των ταξινομήσεων που περιγράφονται στο κεφάλαιο II μέρος 1, κατά περίπτωση.

Οι τιμές που περιέχονται στον πίνακα 1 είναι ενδεικτικές και θα πρέπει να θεωρούνται ως κατευθυντήρια γραμμή για τον προσδιορισμό της κατηγορίας ορισμένης αστοχίας βάσει των ειδικών συνθηκών και κατά τη διακριτική ευχέρεια του επιθεωρητή.

Σε περίπτωση μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 95/50/ΕΚ⁽¹⁾ του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων, επιτρέπεται η εφαρμογή ειδικότερων απαιτήσεων.

Πίνακας 1

Τεμάχιο	Αστοχία	Αξιολόγηση αστοχίας		
		Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
A	Η συσκευασία μεταφοράς δεν επιτρέπει ασφαλή στοιβασία	Διακριτική ευχέρεια του επιθεωρητή		
B	Μία ή περισσότερες μονάδες φορτίου δεν είναι τοποθετημένες σωστά	Διακριτική ευχέρεια του επιθεωρητή		
Γ	Το όχημα δεν είναι κατάλληλο για το μεταφερόμενο φορτίο (αστοχία διαφορετική της αναφερόμενης στο σημείο 10)	Διακριτική ευχέρεια του επιθεωρητή		
Δ	Εμφανή ελαττώματα της υπερκατασκευής του οχήματος (αστοχία διαφορετική από την αναφερόμενη στο σημείο 10)	Διακριτική ευχέρεια του επιθεωρητή		
10	Καταλληλότητα του οχήματος			

⁽¹⁾ Οδηγία 95/50/ΕΚ του Συμβουλίου της 6ης Οκτωβρίου 1995 σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 249 της 17.10.1995, σ. 35).

Τεμάχιο	Αστοχία	Αξιολόγηση αστοχίας		
		Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
10.1	Εμπρόσθιο τοίχωμα (αν χρησιμοποιείται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.1.1	Μερική φθορά λόγω σκουριάς ή παραμορφώσεων Ραγισμένο μέρος που θέτει σε κίνδυνο την ακεραιότητα του διαμερίσματος φορτίου		x	x
10.1.2	Ανεπαρκής ισχύς (πιστοποιητικό ή επισήμανση, κατά περίπτωση) Ανεπαρκές ύψος, που επηρεάζει το μεταφερόμενο φορτίο		x	x
10.2.	Πλάγια τοιχώματα (αν χρησιμοποιούνται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.2.1.	Μερική φθορά λόγω σκουριάς, παραμορφώσεις, κακή κατάσταση μανδάλων ή γιγλυμών Ραγισμένο μέρος· μάνδαλα ή γιγλυμοί λείπουν ή είναι εκτός λειτουργίας		x	x
10.2.2.	Ανεπαρκής ενίσχυση στηριγμάτων (πιστοποιητικό, ή επισήμανση κατά περίπτωση) Ανεπαρκές ύψος, που επηρεάζει το μεταφερόμενο φορτίο		x	x
10.2.3.	Κακή κατάσταση ξύλινων πλάγιων τοιχωμάτων Ραγισμένο μέρος		x	x
10.3.	Πίσω τοίχωμα (εάν χρησιμοποιείται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.3.1.	Μερική φθορά λόγω σκουριάς, παραμορφώσεις, κακή κατάσταση μανδάλων ή γιγλυμών Ραγισμένο μέρος· μάνδαλα ή γιγλυμοί λείπουν ή είναι εκτός λειτουργίας		x	x
10.3.2.	Ανεπαρκής ισχύς (πιστοποιητικό ή επισήμανση, κατά περίπτωση) Ανεπαρκές ύψος, που επηρεάζει το μεταφερόμενο φορτίο		x	x
10.4.	Υποστηρίγματα (αν χρησιμοποιούνται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.4.1.	Μερική φθορά λόγω σκουριάς, παραμορφώσεις, κακή κατάσταση σύνδεσης του στο όχημα Μερικώς ραγισμένο· ασταθής σύνδεσης στο όχημα		x	x
10.4.2.	Ανεπαρκής ενίσχυση ή σχεδίαση Ανεπαρκές ύψος, που επηρεάζει το μεταφερόμενο φορτίο		x	x
10.5.	Σημεία πρόσδεσης (εάν χρησιμοποιούνται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.5.1.	Κακή κατάσταση ή σχεδιασμός δεν μπορούν να αντέξουν τις απαιτούμενες δυνάμεις πρόσδεσης		x	x

Τεμάχιο	Αστοχία	Αξιολόγηση αστοχίας		
		Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
10.5.2.	Ανεπαρκής αριθμός Ανεπαρκής αριθμός για να αντέξει τις απαιτούμενες δυνάμεις πρόσδεσης		x	x
10.6.	Απαιτούμενες ειδικές δομές (αν χρησιμοποιούνται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.6.1.	Κακή κατάσταση, φθορά Μερικώς ραγισμένο· δεν μπορούν να αντέξουν τις ασκούμενες δυνάμεις συγκράτησης		x	x
10.6.2.	Δεν αρμόζει για το μεταφερόμενο φορτίο Λείπει		x	x
10.7.	Δάπεδο (αν χρησιμοποιείται για την ασφαλή στοιβάση του φορτίου)			
10.7.1.	Κακή κατάσταση, φθορά Ραγισμένο μέρος· Δεν μπορεί να φέρει το φορτίο		x	x
10.7.2.	Ανεπαρκής ικανότητα φόρτωσης Δεν μπορεί να φέρει το φορτίο		x	x
20	Μέθοδοι συγκράτησης			
20.1.	Μανδάλωση, εμπλοκή και απευθείας πρόσδεση			
20.1.1	Απευθείας στερέωση του φορτίου (εμπλοκή)			
20.1.1.1	Απόσταση προς τα εμπρός από το εμπρόσθιο τοίχωμα υπερβολική, αν χρησιμοποιείται για απευθείας ασφαλή στοιβάση του φορτίου Άνω των 15 cm και κίνδυνος διείδυσης στο τοίχωμα		x	x
20.1.1.2.	Πλευρική απόσταση από το πλάγιο τοίχωμα υπερβολικά μεγάλη, αν χρησιμοποιείται για απευθείας ασφαλή στοιβάση του φορτίου Άνω των 15 cm και κίνδυνος διείδυσης στο τοίχωμα		x	x
20.1.1.3.	Απόσταση προς τα πίσω από το πίσω τοίχωμα υπερβολικά μεγάλη, αν χρησιμοποιείται για απευθείας ασφαλή στοιβάση του φορτίου Άνω των 15 cm και κίνδυνος διείδυσης στο τοίχωμα		x	x
20.1.2.	Διατάξεις ασφαλούς στοιβάσης όπως τροχιές πρόσδεσης, δοκοί εμπλοκής, εσχάρες και σφήνες εμπρός, στα πλάγια και πίσω			
20.1.2.1.	Μη ορθή πρόσδεση στο όχημα Ανεπαρκής πρόσδεση Δεν μπορεί να αντέξει τις ασκούμενες δυνάμεις συγκράτησης, χαλάρωση	x	x	x

Τεμάχιο	Αστοχία	Αξιολόγηση αστοχίας		
		Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
20.1.2.2.	Μη ορθή στοίβαση Επιφανής στοίβαση Τελείως αναποτελεσματική	x	x	x
20.1.2.3.	Ανεπαρκής εξοπλισμός για ασφαλή στοίβαση Τελείως ακατάλληλος εξοπλισμός για ασφαλή στοίβαση		x	x
20.1.2.4.	Η επιλεγμένη μέθοδος ασφαλούς στοίβασης δεν είναι η ενδεδειγμένη Η επιλεγμένη μέθοδος είναι εντελώς ακατάλληλη		x	x
20.1.3	Άμεση στοίβαση με δίχτυα και περιτυλίγματα			
20.1.3.1.	Κατάσταση δικτύων και περιτυλιγμάτων (λείπει/φθαρμένη η επισήμανση αλλά η διάταξη ακόμη σε καλή κατάσταση) Φθαρμένες οι διατάξεις συγκράτησης του φορτίου Διατάξεις συγκράτησης του φορτίου πολύ φθαρμένες και ακατάλληλες πλέον για χρήση	x	x	x
20.1.3.2.	Ανεπαρκής αντοχή δικτύων και περιτυλιγμάτων Ικανότητα κάτω των 2/3 των απαιτούμενων δυνάμεων συγκράτησης		x	x
20.1.3.3.	Ανεπαρκής στερέωση δικτύων και περιτυλιγμάτων Στερέωση λιγότερο ικανή να φέρει τα 2/3 των απαιτούμενων δυνάμεων συγκράτησης		x	x
20.1.3.4.	Μη κατάλληλα τα δίχτυα και τα περιτυλίγματα για την ασφαλή στοίβαση του φορτίου Τελείως ακατάλληλα		x	x
20.1.4.	Διαχωρισμός και πλήρωση των μονάδων φόρτωσης ή των διάκενων			
20.1.4.1.	Καταλληλότητα διαχωριστικών και μονάδων πλήρωσης Μεγάλα διαχωριστικά ή διάκενα		x	x
20.1.5.	Απευθείας πρόσδεση (οριζοντίως, εγκαρσίως, διαγωνίως, με βρόχους και ελατήρια)			
20.1.5.1.	Δεν εξασφαλίζονται οι απαιτούμενες δυνάμεις ασφάλισης Κάτω των 2/3 της απαιτούμενης τάσης		x	x
20.2.	Ασφάλιση αναστολέα μοχλών ισχύος			
20.2.1.	Επίτευξη των απαιτούμενων τάσεων ασφάλισης			

Τεμάχιο	Αστοχία	Αξιολόγηση αστοχίας		
		Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
20.2.1.1.	Δεν εξασφαλίζονται οι απαιτούμενες δυνάμεις ασφάλισης Κάτω των 2/3 της απαιτούμενης τάσης		x	x
20.3.	Φθαρμένες διατάξεις συγκράτησης του φορτίου			
20.3.1	Καταλληλότητα των διατάξεων συγκράτησης του φορτίου Τελείως ακατάλληλες		x	x
20.3.2.	Λείπει/έχει φθαρεί η επισήμανση (π.χ. η ετικέτα/λωρίδα δοκιμής) αλλά η διάταξη ακόμη σε καλή κατάσταση Λείπει/έχει φθαρεί η επισήμανση (π.χ. η ετικέτα/λωρίδα δοκιμής) αλλά η διάταξη δείχνει πολύ φθαρμένη	x	x	
20.3.3.	Φθαρμένες οι διατάξεις συγκράτησης του φορτίου Διατάξεις συγκράτησης του φορτίου πολύ φθαρμένες και ακατάλληλες πλέον για χρήση		x	x
20.3.4.	Μη ορθή χρήση βαρούλκων πρόσδεσης Ελαττωματικά βαρούλκα πρόσδεσης		x	x
20.3.5.	Μη ορθή συγκράτηση του φορτίου (π.χ. έλλειψη περιμετρικής προστασίας) Ελαττωματική χρήση των διατάξεων συγκράτησης του φορτίου (π.χ. κόμβοι)		x	x
20.3.6.	Η στερέωση των διατάξεων συγκράτησης του φορτίου είναι ακατάλληλη Κάτω των 2/3 της απαιτούμενης τάσης		x	x
20.4.	Πρόσθετος εξοπλισμός (π.χ. αντιολισθητικοί τάπητες, προστατευτικά ακμών, εφέδρανα ολίσθησης)			
20.4.1.	Χρήση ακατάλληλου εξοπλισμού Χρήση λανθασμένου ή ελαττωματικού εξοπλισμού Χρήση τελείως ακατάλληλου εξοπλισμού	x	x	x
20.5.	Μεταφορά φορτίου χύδην, ελαφρού φορτίου και χαλαρού υλικού			
20.5.1.	Διαρροή φορτίου χύδην κατά την πορεία του οχήματος, με πιθανότητα διατάραξης της κυκλοφορίας Που αποτελεί κίνδυνο για την κυκλοφορία		x	x
20.5.2.	Ακατάλληλη στοιβάση φορτίου χύδην Απώλεια φορτίου που αποτελεί κίνδυνο για την κυκλοφορία		x	x

Τεμάχιο	Αστοχία	Αξιολόγηση αστοχίας		
		Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
20.5.3.	Μη κάλυψη ελαφρών εμπορευμάτων Απώλεια φορτίου που αποτελεί κίνδυνο για την κυκλοφορία		x	x
20.6.	Μεταφορά στρογγυλής ξυλείας			
20.6.1.	Το φορτίο εν μέρει χαλαρό κατά τη μεταφορά (κορμοί)			x
20.6.2.	Ακατάλληλη τάση ασφαλούς στοιβασίας της μονάδας φόρτωσης Κάτω των 2/3 της απαιτούμενης τάσης		x	x
30	Τελείως επισφαλής στοιβασία			x

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

(πρόσθια όψη)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΞΟΔΙΚΟΤΕΡΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΜΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

- 1. Τόπος τεχνικού οδικού ελέγχου
- 2. Ημερομηνία
- 3. Ώρα
- 4. Διακριτικό σήμα χώρας και αριθμός ταξινόμησης του οχήματος
- 5. Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος / αριθμός VIN
- 6. Κατηγορία οχήματος
 - α) N₂^(α) (3,5 έως 12 t)
 - β) N₃^(α) (άνω των 12 t)
 - γ) O₃^(α) (3,5 έως 10 t)
 - δ) O₄^(α) (άνω των 10 t)
 - ε) M₂^(α) (> 9 καθίσματα^(β) έως 5 t)
 - στ) M₃^(α) (> 9 καθίσματα^(β) άνω των 5 t)
 - ζ) T5
 - η) Άλλη κατηγορία οχημάτων:
(να προσδιοριστεί)
- 7. Ένδειξη του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων κατά τον έλεγχο
- 8. Επιχείρηση που εκτελεί μεταφορές
 - α) Ονομασία και διεύθυνση
 -
 - β) Αριθμός της κοινοτικής αδείας^(γ) (κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και αριθ. 1073/2009)
- 9. Ονοματεπώνυμο οδηγού

10. Κατάλογος στοιχείων ελέγχου

	Ελέγχθηκε ^(δ)	Δεν πληροί τις απαιτήσεις ^(ε)
0) Ταυτοποίηση ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Σύστημα πέδησης ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Σύστημα διεύθυνσης ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Ορατότητα ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Λοιπός εξοπλισμός συμπεριλαμβανομένου του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Οχλήσεις συμπεριλαμβανομένου των εκπομπών και των διαρροών καυσίμου και/ή ελαίου ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Συμπληρωματικοί έλεγχοι για οχήματα των κατηγοριών M ₂ και M ₃ ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Ασφαλής στοιβάσια φορτίου ^(στ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Αποτέλεσμα του ελέγχου:

- Πληροί τις απαιτήσεις
- Δεν πληροί τις απαιτήσεις
- Απαγόρευση ή περιορισμός χρήσης του οχήματος, το οποίο παρουσιάζει επικίνδυνες αστοχίες

12. Διάφορα/παρατηρήσεις:

13. Αρχή/υπάλληλος ή επιθεωρητής που διενήργησε τον έλεγχο

Υπογραφή:

Αρμοδία αρχή/υπάλληλος ή επιθεωρητής

Οδηγός

.....

Σημειώσεις:

- α) Κατηγορία του οχήματος κατά το άρθρο 2 της οδηγίας 2014/47/ΕΕ.
- β) Πλήθος καθισμάτων, περιλαμβανομένου του καθίσματος του οδηγού (σημείο S.1 του πιστοποιητικού ταξινόμησης).
- γ) Αν υπάρχει.
- δ) «ελέγχθηκε» σημαίνει ότι ελέγχθηκαν ένα ή περισσότερα σημεία ελέγχου αυτής της ομάδας απαριθμούμενα στο παράρτημα II ή στο παράρτημα IV της οδηγίας 2014/47/ΕΕ και διαπιστώθηκαν αστοχίες ήσσονος σημασίας ή δεν διαπιστώθηκαν αστοχίες.
- ε) Σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις, με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες σημειούμενες στην πίσω σελίδα.
- στ) Μέθοδοι ελέγχου και αξιολόγηση ελαττωμάτων σύμφωνα με το παράρτημα II ή το παράρτημα IV της οδηγίας 2014/47/ΕΕ.

(πίσω όψη)

0.	ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	1.1.17.	Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	2.2.	Τιμόνι, κολόνα διεύθυνσης και τιμόνι οδήγησης δικύκλου	4.4.2.	Διακόπτης
0.1.	Πινακίδα κυκλοφορίας					4.4.3.	Τήρηση των απαιτήσεων
0.2.	Αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος / αριθμός πλαισίου / αριθμός σειράς	1.1.18.	Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί ρύθμισης και δείκτες	2.2.1.	Κατάσταση τιμονιού	4.4.4.	Συχνότητα αναλαμπής
1.	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ	1.1.19.	Σύστημα συνεχούς πέδησης (όταν υπάρχει ή απαιτείται)	2.2.2.	Κολόνα διεύθυνσης και αποσβεστήρες συστήματος διεύθυνσης	4.5.	Εμπρός και πίσω φανοί ομίχλης
1.1.	Μηχανική κατάσταση και λειτουργία	1.1.20.	Αυτόματη λειτουργία πεδών ρυμουλκούμενου	2.3.	Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού		
1.1.1.	Στρεφόμενος άξονας ποδοπλήκτρου κύριου συστήματος πέδησης	1.1.21.	Ολόκληρο το σύστημα πέδησης	2.4.	Ευθυγράμμιση τροχών	4.5.1.	Κατάσταση και λειτουργία
1.1.2.	Κατάσταση και διαδρομή του ποδοπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης	1.1.22.	Συνδέσεις διενέργειας δοκιμών	2.5.	Τροχός δοκού έλξης διευθυνόμενος από το ρυμουλκούμενο	4.5.2.	Ευθυγράμμιση
1.1.3.	Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία	1.1.23.	Πέδη αδρανείας	2.6.	Ηλεκτρονικά υποβοηθούμενη διεύθυνση (EPS)	4.5.3.	Διακόπτης
1.1.4.	Δείκτης προειδοποίησης χαμηλής πίεσης ή μανόμετρο	1.2.	Επιδόσεις και απόδοση κύριου συστήματος πέδησης.	3.	ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ	4.5.4.	Τήρηση των απαιτήσεων
1.1.5.	Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου της πέδησης	1.2.1.	Επιδόσεις	3.1.	Οπτικό πεδίο	4.6.	Φανοί οπισθοπορείας
1.1.6.	Πλήκτρο ενεργοποίησης, μοχλός χειρισμού, επίσχεστρο (καστάνια) πέδης στάθμευσης, ηλεκτρονική πέδη στάθμευσης	1.2.2.	Απόδοση	3.2.	Κατάσταση υαλοπινάκων	4.6.1.	Κατάσταση και λειτουργία
1.1.7.	Βαλβίδες συστήματος πέδησης (ποδοβαλβίδες, βαλβίδες αποσυμπίεσης, ρυθμιστές πίεσης)	1.3.	Επιδόσεις και απόδοση της βοηθητικής πέδης	3.3.	Κάτοπτρα οδήγησης	4.6.2.	Τήρηση των απαιτήσεων
1.1.8.	Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου (ηλεκτρική ή πνευματική σύνδεση)	1.3.1.	Επιδόσεις	3.4.	Υαλοκαθαριστήρες	4.6.3.	Διακόπτης
1.1.9.	Δοχείο πίεσης του συστήματος αποταμίευσης ενέργειας	1.3.2.	Απόδοση	3.5.	Υαλοκαθαριστήρες:	4.7.	Φανός της πίσω πινακίδας κυκλοφορίας
1.1.10.	Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα)	1.4.	Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης	3.6.	Σύστημα αποθάμβωσης	4.6.3.	Διακόπτης
1.1.11.	Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	1.4.1.	Επιδόσεις	4.	ΦΑΝΟΙ, ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ, ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	4.7.1.	Κατάσταση και λειτουργία
1.1.12.	Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	1.4.2.	Απόδοση	4.1.	Φανοί πορείας	4.7.2.	Τήρηση των απαιτήσεων
1.1.13.	Παρεμβύσματα φρένων	1.5.	Επιδόσεις του συστήματος συνεχούς πέδησης	4.1.1.	Κατάσταση και λειτουργία	4.8.	Ανακλαστήρες, σημάσεις ευδιακρίτοτητας και πίσω πινακίδες σήμανσης
1.1.14.	Τύμπανα (ταμπούρα), δισκόφρενα	1.6.	Σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)	4.1.2.	Ευθυγράμμιση	4.8.1.	Κατάσταση
1.1.15.	Καλώδια (συρματόσχοινα, ράβδοι, μοχλοί, συνδέσεις συστήματος πέδησης	1.7.	Ηλεκτρονικό Σύστημα Πέδησης (EBS)	4.1.3.	Διακόπτης	4.8.2.	Τήρηση των απαιτήσεων
1.1.16.	Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και οι υδραυλικοί κύλινδροι)	1.8.	Υγρό συστήματος πέδησης	4.1.4.	Τήρηση των απαιτήσεων	4.9.	Υποχρεωτικές ενδεικτικές λυχνίες για τα συστήματα φωτισμού
		2.	ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ	4.1.5.	Διατάξεις οριζόντιωσης	4.9.1.	Κατάσταση και λειτουργία
		2.1.	Μηχανική κατάσταση	4.1.6.	Διάταξη καθαρισμού των εμπρόσθιων φανών	4.9.2.	Τήρηση των απαιτήσεων
		2.1.1.	Κατάσταση του συστήματος διεύθυνσης	4.2.	Εμπρός και πίσω φανοί θέσης, φανοί πλευρικής σήμανσης, φανοί όγκου και φανοί πορείας ημέρας	4.10.	Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου ή ημρυμουλκούμενου
		2.1.2.	Στερέωση του κιβωτίου του συστήματος διεύθυνσης	4.2.1.	Κατάσταση και λειτουργία	4.11.	Ηλεκτρολογική καλωδίωση
		2.1.3.	Κατάσταση των ράβδων διεύθυνσης	4.2.2.	Διακόπτης	4.12.	Μη υποχρεωτικοί φανοί και ανακλαστήρες
		2.1.4.	Λειτουργία των ράβδων διεύθυνσης	4.2.3.	Τήρηση των απαιτήσεων	4.13.	Συσσωρευτής (μπαταρία)
		2.1.5.	Υποβοηθούμενη διεύθυνση (σερβομηχανισμός)	4.3.	Φανοί πέδησης		
				4.3.1.	Κατάσταση και λειτουργία		
				4.3.2.	Διακόπτης		
				4.3.3.	Τήρηση των απαιτήσεων		
				4.4.	Φωτεινοί δείκτες κατεύθυνσης και φανοί κινδύνου (συναγερμός)		
				4.4.1.	Κατάσταση και λειτουργία		

5.	ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΡΤΗΣΗ	6.1.7. Μετάδοση κίνησης	7.5. Κουτί πρώτων βοηθειών.	9.1	Πόρτες	
		6.1.8. Εδράσεις κινητήρα	7.6. Σφήνες (τάκοι) για τροχούς	9.1.1.	Πόρτες εισόδου και εξόδου	
5.1.	Αξονες	6.1.9. Επιδόσεις κινητήρα		9.1.2.	Έξοδοι κινδύνου	
5.1.1.	Αξονες	6.2. Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα	7.7. Συσκευές ακουστικής προειδοποίησης	9.2.	Συστήματα αποθάμβωσης και αποπάγωσης	
5.1.2.	Ακραξόνια	6.2.1. Κατάσταση	7.8. Δείκτης ταχύτητας	9.3.	Συστήματα εξαερισμού και θέρμανσης	
5.1.3.	Ένσφαιροι τριβείς τροχών	6.2.2. Στερέωση	7.9. Ταχογράφος	9.4.	Καθίσματα	
5.2.	Τροχοί και ελαστικά	6.2.3. Πόρτες και μάνδαλα	7.10. Διάταξη περιορισμού της ταχύτητας	9.4.1.	Καθίσματα επιβατών	
5.2.1.	Πλήμνη τροχού	6.2.4. Δάπεδο	7.11. Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ)	9.4.2.	Κάθισμα οδηγού	
5.2.2.	Τροχοί	6.2.5. Κάθισμα οδηγού	7.12. Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC)	9.5.	Διατάξεις εσωτερικού φωτισμού και σήμανσης οδούσεων	
5.2.3.	Ελαστικά	6.2.6. Άλλα καθίσματα	8.	ΟΧΛΗΣΕΙΣ		
5.3.	Σύστημα ανάρτησης	6.2.7. Χειριστήρια οδήγησης	8.1.	Σύστημα προστασίας από τον θόρυβο	9.6.	Διάδρομοι, χώροι ορθίων
5.3.1.	Ελατήρια και σταθεροποιητής	6.2.8. Βατήρας (μαρσιπέ) θαλάμου	8.2.	Εκπομπές καυσαερίων	9.7.	Σκάλες και βαθμίδες
5.3.2.	Αποσβεστήρες κραδασμών (αμορτισέρ)	6.2.9. Λοιπά εσωτερικά και εξωτερικά εξαρτήματα και εξοπλισμός	8.2.1.	Εκπομπές κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης	9.8.	Σύστημα επικοινωνίας επιβατών
5.3.3.	Σωλήνες ροπής, στρεπτικές ράβδοι, αναρτήσεις wishbone και βραχιόνες ανάρτησης	6.2.10. Λασπωτήρες, σύστημα κατά της εκτόξευσης νερού	8.2.1.1.	Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	9.9.	Πινακίδες ανακοινώσεων
5.3.4.	Σύνδεσμοι ανάρτησης	7.	8.2.1.2.	Αέριες εκπομπές	9.10.	Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά παιδιών
5.3.5.	Αερανάρτηση	ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	8.2.2.	Εκπομπές κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση	9.10.1.	Πόρτες
6.	ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	7.1.	8.2.2.1.	Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	9.10.2.	Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός
6.1.	Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου	7.1.1.	8.2.2.2.	Αδιαφάνεια	9.11.	Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά ατόμων μειωμένης κινητικότητας
6.1.1.	Γενική κατάσταση	7.1.1.1.	8.4.	Άλλα ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον	9.11.1.	Πόρτες, ράμπες και ανελκυστήρες
6.1.2.	Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	7.1.2.	8.4.1.	Διαρροές υγρών	9.11.2.	Σύστημα συγκράτησης αναπηρικής πολυθρόνας
6.1.3.	Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (συμπεριλαμβανομένης δεξαμενής και σωληνώσεων καυσίμου θέρμανσης)	7.1.3.	9.	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ M₂, M₃	9.11.3.	Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός
6.1.4.	Προφυλακτήρες, διατάξεις πλευρικής προστασίας και οπίσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφήνωσης	7.1.4.				
6.1.5.	Υποδοχή εφεδρικού τροχού	7.1.5.				
6.1.6.	Μηχανικός εξοπλισμός ζεύξης και ρυμούλκησης	7.1.6.				
		7.2.				
		7.3.				
		7.4.				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Το τυποποιημένο έντυπο συντάσσεται σε μηχανογραφημένη μορφή και διαβιβάζεται ηλεκτρονικά με τη χρήση συνήθους λογισμικού γραφείου.

Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει

- έναν και μόνον συγκεντρωτικό πίνακα,
- για κάθε χώρα ταξινόμησης των οχημάτων που ελέγχθηκαν στο πλαίσιο διεξοδικότερης επιθεώρησης, χωριστό λεπτομερή πίνακα με τις πληροφορίες για τις αστοχίες που ελέγχθηκαν και διαπιστώθηκαν για κάθε κατηγορία οχήματος.

**Συγκεντρωτικός πίνακας
όλων (των αρχικών και διεξοδικότερων) επιθεωρήσεων**

Κράτος μέλος που υποβάλλει
την έκθεση:

π.χ. Βέλγιο

Περίοδος αναφοράς

έτος [X]

έως έτος [X+1]

Κατηγορία οχήματος:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο		
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις (1)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαι- τήσεις	
Βέλγιο																			
Βουλγαρία																			
Τσεχική Δημοκρατία																			
Δανία																			
Γερμανία																			
Εσθονία																			
Ιρλανδία																			
Ελλάδα																			
Ισπανία																			
Γαλλία																			
Κροατία																			
Ιταλία																			
Κύπρος																			

Κατηγορία οχήματος:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις (1)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις
Λετονία																		
Λιθουανία																		
Λουξεμβούργο																		
Ουγγαρία																		
Μάλτα																		
Κάτω Χώρες																		
Αυστρία																		
Πολωνία																		
Πορτογαλία																		
Ρουμανία																		
Σλοβακία																		
Σλοβενία																		
Φινλανδία																		
Σουηδία																		
Ηνωμένο Βασίλειο																		
Αλβανία																		
Ανδόρα																		

Κατηγορία οχήματος:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις (!)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις
Αρμενία																		
Αζερμπαϊτζάν																		
Λευκορωσία																		
Βοσνία-Ερζεγοβίνη																		
Γεωργία																		
Καζακστάν																		
Λιχτενστάιν																		
Μονακό																		
Μαυροβούνιο																		
Νορβηγία																		
Δημοκρατία της Μολδαβίας																		
Ρωσική Ομοσπονδία																		
Άγιος Μαρίνος																		
Σερβία																		
Ελβετία																		
Τατζικιστάν																		
Τουρκία																		

Κατηγορία οχήματος:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο		
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ⁽¹⁾	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	
Τουρκμενιστάν																			
Ουκρανία																			
Ουζμπεκιστάν																			
Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας																			
Λοιπές τρίτες χώρες (να προσδιοριστεί)																			

⁽¹⁾ Οχήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις και παρουσιάζουν μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες σύμφωνα με το παράρτημα IV.

Αποτελέσματα των διεξοδικότερων ελέγχων

Κράτος μέλος που υποβάλλει την έκθεση: π.χ. Βέλγιο

Όνομα του κράτους μέλους που υποβάλλει την έκθεση

Χώρα ταξινόμησης π.χ. Βουλγαρία

ΠΕΡΙΟΔΟΣ από: 01/έτος [x] έως 12/έτος [x+1]

Όνομα του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος

Κατηγορία οχήματος:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις (1)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	0	0

Λεπτομέρεια ελαττώματος

	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις
(0) ταυτοποίηση																		
(1) σύστημα πέδησης																		
(2) Σύστημα διεύθυνσης																		
(3) Ορατότητα																		
(4) διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα																		
(5) άξονες, τροχοί, ελαστικά, ανάρτηση																		

Κατηγορία οχήματος:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις (1)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις
																	0	0
	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Σύνολο αστοχιών																		

(1) Οχήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις και παρουσιάζουν μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες σύμφωνα με το παράρτημα IV.