

Επίσημη Εφημερίδα L 127 της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

57ο έτος
29 Απριλίου 2014

Περιεχόμενα

I Νομοθετικές πράξεις

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία 2014/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την κατασκευή, την παρουσίαση και την πώληση προϊόντων καπνού και συναφών προϊόντων και την κατάργηση της οδηγίας 2001/37/ΕΚ ⁽¹⁾ 1
- ★ Οδηγία 2014/42/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με τη δέσμευση και τη δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση 39
- ★ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ ⁽¹⁾ 51
- ★ Οδηγία 2014/46/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων 129
- ★ Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 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 ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2014/40/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 3ης Απριλίου 2014

για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την κατασκευή, την παρουσίαση και την πώληση προϊόντων καπνού και συναφών προϊόντων και την κατάργηση της οδηγίας 2001/37/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 53 παράγραφος 1 και τα άρθρα 62 και 114,

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⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2001/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ θεσπίζει κανόνες σε επίπεδο Ένωσης για τα προϊόντα καπνού. Προκειμένου να αποτυπωθούν οι επιστημονικές εξελίξεις, οι εξελίξεις στην αγορά και οι διεθνείς εξελίξεις, θα χρειάζονταν ουσιαστικές αλλαγές στην εν λόγω οδηγία και επομένως θα πρέπει να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από νέα οδηγία.
- (2) Η Επιτροπή, στις εκθέσεις της του 2005 και του 2007 σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2001/37/ΕΚ, προσδιόρισε τους τομείς στους οποίους κρινόταν χρήσιμη η ανάληψη περαιτέρω δράσης για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Το 2008 και το 2010 η επιστημονική επιτροπή για τους ανακλύπτοντες και τους πρόσφατα εντοπιζόμενους κινδύνους για την υγεία (SCENIHR) έδωσε στην Επιτροπή επιστημονικές συμβουλές σχετικά με τα μη καπνιζόμενα προϊόντα καπνού και τα πρόσθετα καπνού. Το 2010 πραγματοποιήθηκε ευρεία διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς, την οποία ακολούθησαν στοχευμένες διαβουλεύσεις με τους παράγοντες του τομέα και η οποία συνοδεύθηκε από μελέτες εξωτερικών συμβούλων. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ζητήθηκε η γνώμη των κρατών μελών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν επανειλημμένα ζητήσει από την Επιτροπή να επανεξετάσει και να επικαιροποιήσει την οδηγία 2001/37/ΕΚ.
- (3) Σε ορισμένους τομείς που καλύπτονται από την οδηγία 2001/37/ΕΚ, τα κράτη μέλη εμποδίζονται, νομικά ή στην πράξη, να προβούν στην αποτελεσματική προσαρμογή της νομοθεσίας τους στις νέες εξελίξεις. Αυτό έχει σημασία ιδίως για τους κανόνες επισήμανσης, όπου δεν έχει επιτραπεί στα κράτη μέλη να αυξήσουν το μέγεθος των προειδοποιήσεων για την υγεία, να αλλάξουν τη θέση τους στις χωριστές συσκευασίες («μονάδα συσκευασίας») ή να αντικαταστήσουν τις παραπλανητικές προειδοποιήσεις για τα επίπεδα εκπομπών πίσσας, νικοτίνης και μονοξειδίου του άνθρακα.

⁽¹⁾ ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 65.

⁽²⁾ ΕΕ C 280 της 27.9.2013, σ. 57.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Μαρτίου 2014.

⁽⁴⁾ Οδηγία 2001/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2001, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την παραγωγή, την παρουσίαση και την πώληση των προϊόντων καπνού (ΕΕ L 194 της 18.7.2001, σ. 26).

- (4) Σε άλλους τομείς εξακολουθούν να υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές μεταξύ των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την κατασκευή, την παρουσίαση και την πώληση των προϊόντων καπνού και των συναφών προϊόντων, οι οποίες εμποδίζουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Δεδομένων των εξελίξεων που σημειώνονται στην επιστήμη, στην αγορά και σε διεθνές επίπεδο, οι αποκλίσεις αυτές αναμένεται να αυξηθούν. Αυτό ισχύει επίσης για τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης για τα ηλεκτρονικά τσιγάρα («περιέκτες επαναπλήρωσης»), για τα φυτικά προϊόντα για κάπνισμα, για τα συστατικά και τις εκπομπές των προϊόντων καπνού, για ορισμένες πτυχές της επισήμανσης και της συσκευασίας και για τις διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού.
- (5) Αυτά τα εμπόδια θα πρέπει να εξαλειφθούν και, για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη προσέγγιση των κανόνων για την κατασκευή, την παρουσίαση και την πώληση προϊόντων καπνού και συναφών προϊόντων.
- (6) Το μέγεθος της εσωτερικής αγοράς προϊόντων καπνού και συναφών προϊόντων, η αυξανόμενη τάση των κατασκευαστών προϊόντων καπνού να συγκεντρώνουν την παραγωγή, για το σύνολο της Ένωσης, σε μικρό μόνο αριθμό εγκαταστάσεων παραγωγής εντός της Ένωσης και ο επακόλουθος σημαντικός όγκος διασυνοριακού εμπορίου προϊόντων καπνού και συναφών προϊόντων απαιτούν τη σθεναρότερη νομοθετική δράση σε ενωσιακό και όχι σε εθνικό επίπεδο, προκειμένου να επιτευχθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (7) Η νομοθετική δράση σε επίπεδο Ένωσης είναι επίσης αναγκαία για την εφαρμογή της σύμβασης-πλασιού του ΠΟΥ για τον έλεγχο του καπνού («ΣΠΕΚ») του Μαΐου του 2003, από τις διατάξεις της οποίας δεσμεύονται η Ένωση και τα κράτη μέλη της. Ιδιαίτερη σημασία έχουν ιδίως οι διατάξεις της ΣΠΕΚ για τη ρύθμιση του περιεχομένου των προϊόντων καπνού, τη ρύθμιση της γνωστοποίησης πληροφοριών για τα προϊόντα καπνού, τη συσκευασία και επισήμανση των προϊόντων καπνού, τη διαφήμιση και το παράνομο εμπόριο προϊόντων καπνού. Κατά τις διάφορες διασκέψεις, τα συμβαλλόμενα μέρη της ΣΠΕΚ, συμπεριλαμβανομένων της Ένωσης και των κρατών μελών της, υιοθέτησαν με συναίνεση ένα σύνολο κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή της ΣΠΕΚ.
- (8) Σύμφωνα με το άρθρο 114 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), θα πρέπει να ληφθεί ως βάση για νομοθετικές προτάσεις ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας και, ιδίως, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τυχόν νέες εξελίξεις που βασίζονται σε επιστημονικά δεδομένα. Τα προϊόντα καπνού δεν είναι συνήθη εμπορεύματα και, λόγω των ιδιαίτερα επιβλαβών συνεπειών του καπνού στην ανθρώπινη υγεία, η προστασία της υγείας θα πρέπει να έχει υψηλή προτεραιότητα, ιδίως για τη μείωση του επιπολασμού του καπνίσματος μεταξύ των νέων.
- (9) Είναι αναγκαίο να διατυπωθούν ορισμένοι νέοι ορισμοί για να εξασφαλιστεί ότι η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται ομοιόμορφα από τα κράτη μέλη. Όταν εφαρμόζονται διαφορετικές υποχρεώσεις που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία για διαφορετικές κατηγορίες προϊόντων και το σχετικό προϊόν ανήκει σε περισσότερες της μίας από αυτές τις κατηγορίες (για παράδειγμα, πίπα, καπνός για στριφτά τσιγάρα), θα πρέπει να ισχύουν οι αυστηρότερες υποχρεώσεις.
- (10) Η οδηγία 2001/37/ΕΚ καθόρισε μέγιστα επίπεδα περιεκτικότητας σε πίσσα, νικοτίνη και μονοξειδίο του άνθρακα όσον αφορά τα τσιγάρα, τα οποία θα πρέπει να εφαρμόζονται και στα τσιγάρα που εξάγονται από την Ένωση. Αυτά τα μέγιστα επίπεδα και αυτή η προσέγγιση εξακολουθούν να ισχύουν.
- (11) Για τη μέτρηση της περιεκτικότητας των τσιγάρων σε πίσσα, νικοτίνη και μονοξειδίο του άνθρακα (εφεξής «επίπεδα εκπομπών»), θα πρέπει να γίνεται αναφορά στα σχετικά, διεθνώς αναγνωρισμένα, πρότυπα ISO. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία εξακρίβωσης δεν υπόκειται στην επιρροή της βιομηχανίας καπνού με την επιλογή ανεξάρτητων εργαστηρίων, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν εργαστήρια που βρίσκονται σε άλλα κράτη μέλη της Ένωσης. Για τις άλλες εκπομπές των προϊόντων καπνού, δεν υπάρχουν διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα ή δοκιμές για τον ποσοτικό προσδιορισμό των ανώτατων επιπέδων. Οι συνεχιζόμενες προσπάθειες σε διεθνές επίπεδο για την εκπόνηση αυτών των προτύπων ή δοκιμών θα πρέπει να ενθαρρύνονται.
- (12) Όσον αφορά τον καθορισμό των μέγιστων επιπέδων εκπομπών, θα μπορούσε να είναι αναγκαίο και σκόπιμο, σε μεταγενέστερη φάση, να μειωθούν τα επίπεδα εκπομπών για πίσσα, νικοτίνη και μονοξειδίο του άνθρακα ή να καθοριστούν ανώτατα επίπεδα για άλλες εκπομπές των προϊόντων καπνού, λαμβανομένης υπόψη της τοξικότητας ή της εθιστικότητάς τους.

- (13) Για την άσκηση των ρυθμιστικών τους καθηκόντων, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή χρειάζονται αναλυτικές πληροφορίες για τα συστατικά και τις εκπομπές των προϊόντων καπνού, ούτως ώστε να αξιολογούν την ελκυστικότητα, την εθιστικότητα και την τοξικότητα των προϊόντων καπνού, καθώς και να εκτιμούν τους κινδύνους που ενέχει για την υγεία η κατανάλωση των εν λόγω προϊόντων. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να ενισχυθούν οι υφιστάμενες υποχρεώσεις υποβολής κοινοποιήσεων για τα συστατικά και τις εκπομπές. Θα πρέπει να προβλεφθούν επιπρόσθετες ενισχυμένες υποχρεώσεις υποβολής κοινοποιήσεων σχετικά με τις πρόσθετες ουσίες που περιλαμβάνονται σε κατάλογο ιεράρχησης, προκειμένου να εκτιμηθεί, μεταξύ άλλων, η τοξικότητά τους, η εθιστικότητά τους και οι καρκινογόνες, μεταλλαξιογόνες ή τοξικές στην αναπαραγωγή ιδιότητές τους («ιδιότητες KMT»), παρομοίως και για την καύση τους. Η επιβάρυνση των εν λόγω ενισχυμένων υποχρεώσεων υποβολής κοινοποιήσεων για τις ΜΜΕ θα πρέπει να περιοριστεί στο μέτρο του δυνατού. Θεωρείται ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις υποβολής κοινοποιήσεων συνάδουν με την υποχρέωση της Ένωσης να εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας.
- (14) Η χρήση διαφορετικών μορφότυπων υποβολής στοιχείων, όπως συμβαίνει προς το παρόν, δυσκολεύει τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους και δυσχεραίνει το έργο των κρατών μελών και της Επιτροπής να συγκρίνουν, να αναλύουν και να αξιολογούν συμπεράσματα βάσει των στοιχείων που λαμβάνουν. Συνεπώς, θα πρέπει να υπάρχει κοινός υποχρεωτικός μορφότυπος για την υποβολή των κοινοποιήσεων σχετικά με τα συστατικά και τις εκπομπές. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια των πληροφοριών για τα προϊόντα προς όφελος του ευρέος κοινού, με ταυτόχρονη μέριμνα ώστε το εμπορικό απόρρητο των κατασκευαστών προϊόντων καπνού να λαμβάνεται δεόντως υπόψη. Τα υπάρχοντα συστήματα κοινοποίησης των συστατικών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.
- (15) Η έλλειψη εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τη ρύθμιση των συστατικών των προϊόντων καπνού επηρεάζει την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην Ένωση. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει νομοθεσία ή έχουν υπογράψει δεσμευτικές συμφωνίες με τη βιομηχανία που επιτρέπουν ή απαγορεύουν ορισμένα συστατικά. Ως εκ τούτου, ορισμένα συστατικά ρυθμίζονται σε ορισμένα κράτη μέλη, αλλά όχι σε άλλα. Τα κράτη μέλη ακολουθούν επίσης διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τα πρόσθετα στα φίλτρα των τσιγάρων, καθώς και τα πρόσθετα που δίνουν χρώμα στον εκλυόμενο καπνό του τσιγάρου. Χωρίς εναρμόνιση, τα εμπόδια στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αναμένεται να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια, λαμβανομένης υπόψη της εφαρμογής της ΣΠΕΚ και των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών της ΣΠΕΚ ανά την Ένωση και εν όψει της εμπειρίας που θα αποκτηθεί σε άλλες περιοχές εκτός της Ένωσης. Οι κατευθυντήριες γραμμές της ΣΠΕΚ σχετικά με τη ρύθμιση του περιεχομένου των προϊόντων καπνού και τη ρύθμιση της γνωστοποίησης πληροφοριών για τα προϊόντα καπνού επιβάλλουν ιδίως την κατάργηση των συστατικών που αυξάνουν τη γευστικότητα, που δημιουργούν την εντύπωση ότι τα προϊόντα καπνού έχουν οφέλη για την υγεία, που συνδέονται με ενέργεια και ζωτικότητα ή που έχουν χρωστικές ιδιότητες.
- (16) Η πιθανότητα ύπαρξης ρυθμίσεων που αποκλίνουν ενισχύεται περαιτέρω από ανησυχίες σχετικά με τα προϊόντα καπνού που έχουν χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση διαφορετικό από το άρωμα ή τη γεύση του καπνού, πράγμα που θα μπορούσε να διευκολύνει την έναρξη της κατανάλωσης καπνού ή να επηρεάσει τις συνήθειες των καταναλωτών. Τα μέτρα που προβλέπουν αδικαιολόγητες διαφορές αντιμετώπισης μεταξύ διαφορετικών τύπων αρωματισμένων τσιγάρων θα πρέπει να αποφεύγονται. Ωστόσο, τα προϊόντα που έχουν χαρακτηριστικά αρώματα/γεύσεις με υψηλότερες πωλήσεις θα πρέπει να καταργηθούν σταδιακά εντός εκτεταμένου χρονικού διαστήματος, ώστε να δοθεί στους καταναλωτές επαρκής χρόνος μετάβασης σε άλλα προϊόντα.
- (17) Η απαγόρευση των προϊόντων καπνού που έχουν χαρακτηριστικά αρώματα/γεύσεις δεν αποκλείει τη χρήση μεμονωμένων προσθέτων, αλλά υποχρεώνει τους κατασκευαστές να μειώσουν το πρόσθετο ή τον συνδυασμό των προσθέτων σε τέτοιο βαθμό που τα πρόσθετα δεν έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση. Η χρήση των προσθέτων που είναι απαραίτητα για την κατασκευή των προϊόντων καπνού, για παράδειγμα η ζάχαρη που αντικαθιστά τη ζάχαρη η οποία χάνεται κατά τη διαδικασία ξήρανσης, θα πρέπει να επιτρέπεται, εφόσον δεν οδηγούν σε χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση ή σε αύξηση της εθιστικότητας, της τοξικότητας ή των ιδιοτήτων KMT του προϊόντος. Μια ανεξάρτητη ευρωπαϊκή συμβουλευτική επιτροπή θα πρέπει να παρέχει συνδρομή στη σχετική λήψη αποφάσεων. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να καταλήγει σε διακρίσεις μεταξύ των διάφορων ποικιλιών καπνού ούτε θα πρέπει να παρεμποδίζεται η διαφοροποίηση των προϊόντων.
- (18) Ορισμένα πρόσθετα χρησιμοποιούνται για να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι τα προϊόντα καπνού έχουν οφέλη για την υγεία, ότι παρουσιάζουν μειωμένους κινδύνους για την υγεία ή ότι αυξάνουν τη διανοητική εγρήγορση και τις σωματικές επιδόσεις. Τα πρόσθετα αυτά, καθώς και τα πρόσθετα που έχουν ιδιότητες KMT πριν την καύση, θα πρέπει να απαγορεύονται, για να διασφαλιστούν ενιαίοι κανόνες ανά την Ένωση και υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας. Τα πρόσθετα που αυξάνουν την εθιστικότητα και την τοξικότητα θα πρέπει επίσης να απαγορευθούν.

- (19) Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η παρούσα οδηγία εστιάζεται στους νέους, τα προϊόντα καπνού, πλην των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα, θα πρέπει να εξαιρεθούν από ορισμένες απαιτήσεις σχετικά με τα συστατικά, εφόσον δεν υπάρχει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών ως προς τον όγκο των πωλήσεων ή τις καταναλωτικές συνήθειες των νέων.
- (20) Λόγω της γενικής απαγόρευσης της πώλησης στην Ένωση καπνού που λαμβάνεται από το στόμα, την ευθύνη για τη ρύθμιση των συστατικών του καπνού που λαμβάνεται από το στόμα, η οποία απαιτεί λεπτομερή γνώση των ειδικών χαρακτηριστικών αυτού του προϊόντος και των καταναλωτικών του χαρακτηριστικών, θα πρέπει να εξακολουθεί να τη φέρει, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η Σουηδία, όπου η πώληση του προϊόντος αυτού επιτρέπεται δυνάμει του άρθρου 151 της πράξης προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας.
- (21) Σύμφωνα με τους στόχους της παρούσας οδηγίας, δηλαδή να διευκολυνθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για προϊόντα καπνού και συναφή προϊόντα, με βάση ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας, ιδίως για τους νέους, και σύμφωνα με τη σύσταση 2003/54/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να αποτρέπουν την πώληση αυτών των προϊόντων σε παιδιά και εφήβους, εγκρίνοντας τα κατάλληλα μέτρα για τη θέσπιση και την επιβολή ορίων ηλικίας.
- (22) Εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορές μεταξύ των εθνικών διατάξεων που διέπουν την επισήμανση των προϊόντων καπνού, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των συνδυασμένων προειδοποιήσεων για την υγεία που συνίστανται σε εικόνα και κείμενο, τις πληροφορίες για τις υπηρεσίες απεξάρτησης από το κάπνισμα και τα διαφημιστικά στοιχεία μέσα και πάνω σε μονάδες συσκευασίας.
- (23) Οι διαφορές αυτές ενδέχεται να δημιουργήσουν φραγμούς στο εμπόριο και να εμποδίσουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς όσον αφορά τα προϊόντα καπνού και θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εξαλειφθούν. Επίσης, οι καταναλωτές σε ορισμένα κράτη μέλη ενδέχεται να είναι καλύτερα ενημερωμένοι σχετικά με τους κινδύνους που ενέχουν για την υγεία τα προϊόντα καπνού απ' ό,τι οι καταναλωτές σε άλλα κράτη μέλη. Χωρίς περαιτέρω δράση σε επίπεδο Ένωσης, οι υφιστάμενες ανισότητες είναι πιθανόν να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια.
- (24) Είναι επίσης αναγκαία η προσαρμογή των διατάξεων που αφορούν την επισήμανση, ώστε να ευθυγραμμιστούν οι κανόνες που εφαρμόζονται σε επίπεδο Ένωσης με τις διεθνείς εξελίξεις. Για παράδειγμα, οι κατευθυντήριες γραμμές της ΣΠΕΚ για τη συσκευασία και επισήμανση των προϊόντων καπνού προβλέπουν την τοποθέτηση μεγάλων εικονογραφικών προειδοποιήσεων και στις δύο κύριες επιφάνειες προβολής στοιχείων, την υποχρεωτική αναγραφή πληροφοριών για την απεξάρτηση από το κάπνισμα και την εφαρμογή αυστηρών κανόνων για τις παραπλανητικές πληροφορίες. Οι διατάξεις για τις παραπλανητικές πληροφορίες θα συμπληρώνουν τη γενική απαγόρευση των παραπλανητικών εμπορικών πρακτικών των επιχειρήσεων προς τους καταναλωτές, η οποία προβλέπεται στην οδηγία 2005/29/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.

Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν φορολογικά επισήματα ή εθνικά αναγνωριστικά σήματα για φορολογικούς σκοπούς στη συσκευασία των προϊόντων καπνού ενδέχεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να πρέπει να προβλέπουν νέα τοποθέτηση αυτών των επισημάτων και σημάτων, προκειμένου να είναι οι συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία στην κορυφή των κύριων επιφανειών, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τις κατευθυντήριες γραμμές της ΣΠΕΚ. Θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ μεταβατικές ρυθμίσεις, προκειμένου να μπορέσουν τα κράτη μέλη να διατηρήσουν τα φορολογικά επισήματα ή τα εθνικά αναγνωριστικά σήματα που χρησιμοποιούνται για φορολογικούς σκοπούς στην κορυφή των μονάδων συσκευασίας για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα μετά τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

- (25) Οι διατάξεις που αφορούν την επισήμανση θα πρέπει επίσης να προσαρμοστούν στα νέα επιστημονικά δεδομένα. Για παράδειγμα, η αναγραφή των επιπέδων εκπομπών πίσσας, νικοτίνης και μονοξειδίου του άνθρακα στις μονάδες συσκευασίας τσιγάρων έχει αποδειχθεί παραπλανητική, επειδή οδηγεί τους καταναλωτές να πιστεύουν ότι ορισμένα τσιγάρα είναι λιγότερο επιβλαβή από άλλα. Τα σχετικά στοιχεία δείχνουν επίσης ότι οι μεγάλες συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία που περιλαμβάνουν και λεκτική προειδοποίηση και σχετική έγχρωμη φωτογραφία είναι περισσότερο αποτελεσματικές από τις προειδοποιήσεις που περιλαμβάνουν μόνο κείμενο. Συνεπώς, οι συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές σε όλη την Ένωση και να καλύπτουν σημαντικά και ορατά μέρη της επιφάνειας των μονάδων συσκευασίας. Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστες διαστάσεις για όλες τις προειδοποιήσεις για την υγεία, για να εξασφαλιστεί η προβολή και η αποτελεσματικότητά τους.

⁽¹⁾ Σύσταση 2003/54/ΕΚ του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την πρόληψη του καπνίσματος και με πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της καταπολέμησής του (ΕΕ L 22 της 25.1.2003, σ. 31).

⁽²⁾ Οδηγία 2005/29/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των επιχειρήσεων προς τους καταναλωτές στην εσωτερική αγορά και για την τροποποίηση της οδηγίας 84/450/ΕΟΚ του Συμβουλίου, των οδηγιών 97/7/ΕΚ, 98/27/ΕΚ, 2002/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Οδηγία για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές») (ΕΕ L 149 της 11.6.2005, σ. 22).

- (26) Για τα προϊόντα καπνού που προορίζονται για κάπνισμα, πλην των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα, που καταναλώνονται κυρίως από καταναλωτές μεγαλύτερης ηλικίας και μικρές ομάδες του πληθυσμού, θα πρέπει να είναι δυνατόν να συνεχίσει να παρέχεται εξαίρεση από ορισμένες απαιτήσεις επισήμανσης, αν δεν υπάρχει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών ως προς τον όγκο των πωλήσεων ή τις καταναλωτικές συνήθειες των νέων. Η επισήμανση αυτών των άλλων προϊόντων καπνού θα πρέπει να ακολουθεί κανόνες ειδικούς για αυτά. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η προβολή των προειδοποιήσεων για την υγεία στα μη καπνιζόμενα προϊόντα καπνού. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να τίθενται προειδοποιήσεις για την υγεία και στις δύο κύριες επιφάνειες των συσκευασιών των μη καπνιζόμενων προϊόντων καπνού. Όσον αφορά τον καπνό για ναργιλέ, που συχνά θεωρείται ως λιγότερο επιβλαβής από τα παραδοσιακά προϊόντα καπνού για κάπνισμα, θα πρέπει να εφαρμοσθεί το πλήρες καθεστώς επισήμανσης, για να αποφεύγεται η παραπλάνηση των καταναλωτών.
- (27) Τα προϊόντα καπνού ή η συσκευασία τους ενδέχεται να παραπλανούν τους καταναλωτές, ιδίως τους νέους, όταν υποδηλώνουν ότι τα προϊόντα αυτά είναι λιγότερο επιβλαβή. Για παράδειγμα, αυτό συμβαίνει όταν χρησιμοποιούνται ορισμένες λέξεις ή χαρακτηριστικά, όπως οι λέξεις «χαμηλής περιεκτικότητας σε πίσσα», «ελαφρά», «εξαιρετικά ελαφρά», «ήπια», «φυσικό προϊόν», «βιολογικό προϊόν», «χωρίς πρόσθετα», «χωρίς αρώματα» ή «λεπτά» ή ορισμένες ονομασίες, εικόνες και εικονογραφικές ή άλλες ενδείξεις. Άλλα παραπλανητικά στοιχεία μπορεί να περιλαμβάνουν, χωρίς να περιορίζονται αποκλειστικά σε αυτά, ενθέματα ή άλλα πρόσθετα υλικά, όπως αυτοκόλλητες ετικέτες, αυτοκόλλητα, επικολλημένα διαφημιστικά δείγματα, αποκολλούμενα διαφημιστικά και περιβλήματα, ή να αφορούν το σχήμα του ίδιου του προϊόντος καπνού. Ορισμένες συσκευασίες και προϊόντα καπνού μπορούν επίσης να παραπλανήσουν τους καταναλωτές όταν υποδηλώνουν οφέλη σχετικά με την απώλεια βάρους, τη γοητεία, την κοινωνική καταξίωση, την κοινωνική ζωή ή χαρακτηριστικά όπως η θηλυκότητα, η αρρενωπότητα ή η κομψότητα. Ομοίως, το μέγεθος και η εμφάνιση των μεμονωμένων τσιγάρων θα μπορούσε να παραπλανήσει τους καταναλωτές, δημιουργώντας την εντύπωση ότι είναι λιγότερο βλαβερά. Ούτε οι μονάδες συσκευασίας των προϊόντων καπνού ούτε η εξωτερική τους συσκευασία δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν τυπωμένα κουπόνια, προσφορές μειωμένης τιμής, αναφορά σε δωρεάν διανομή ή προσφορές τύπου «δύο στην τιμή του ενός» ή άλλες παρόμοιες προσφορές που θα μπορούσαν να υποδηλώνουν οικονομικά οφέλη για τους καταναλωτές, προτρέποντάς τους έτσι να αγοράσουν τα εν λόγω προϊόντα.
- (28) Για να εξασφαλιστεί η ακεραιότητα και η προβολή των προειδοποιήσεων για την υγεία και η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς τους, θα πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις για τις διαστάσεις των προειδοποιήσεων για την υγεία, καθώς και για ορισμένες πτυχές της εμφάνισης των μονάδων συσκευασίας των προϊόντων καπνού, συμπεριλαμβανομένων του σχήματος και του μηχανισμού ανοίγματός της. Όταν προβλέπεται κυβικό σχήμα για μονάδα συσκευασίας, τα στρογγυλεμένα ή λειασμένα άκρα θα πρέπει να θεωρούνται αποδεκτά, υπό την προϋπόθεση ότι η προειδοποίηση υγείας καλύπτει επιφάνεια ισοδύναμη με την αντίστοιχη επιφάνεια σε μονάδα συσκευασίας χωρίς τέτοια άκρα. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικούς κανόνες για τον ελάχιστο αριθμό τσιγάρων ανά μονάδα συσκευασίας. Οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των σχετικών προϊόντων.
- (29) Διατίθενται στην αγορά σημαντικές ποσότητες παράνομων προϊόντων, τα οποία δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην οδηγία 2001/37/EK, και υπάρχουν στοιχεία που δείχνουν ότι οι ποσότητες αυτές μπορεί να αυξηθούν. Αυτά τα παράνομα προϊόντα υπονομεύουν την ελεύθερη κυκλοφορία των συμμορφούμενων προϊόντων και την προστασία που παρέχεται από τη νομοθεσία καταπολέμησης του καπνού. Επιπλέον, η ΣΠΕΚ απαιτεί η Ένωση να καταπολεμά τα παράνομα προϊόντα καπνού στο πλαίσιο της συνολικής πολιτικής της Ένωσης για τον έλεγχο του καπνίσματος, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων εκείνων που έχουν εισαχθεί παράνομα στην Ένωση. Συνεπώς, θα πρέπει να προβλεφθεί διάταξη που να ορίζει ότι οι μονάδες συσκευασίας των προϊόντων καπνού πρέπει να επισημαίνονται με μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό και χαρακτηριστικά ασφαλείας και ότι οι κινήσεις τους πρέπει να καταγράφονται, ώστε, αφενός, αυτού του είδους τα προϊόντα να μπορούν να εντοπίζονται και να παρακολουθούνται ανά την Ένωση και, αφετέρου, η συμμόρφωσή τους με την παρούσα οδηγία να μπορεί να παρακολουθείται και να διασφαλίζεται αποτελεσματικότερα. Θα πρέπει, επιπλέον, να προβλεφθεί η θέσπιση χαρακτηριστικών ασφαλείας που θα διευκολύνουν την εξακρίβωση της γνησιότητας των προϊόντων καπνού.
- (30) Θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα διαλειτουργικό σύστημα παρακολούθησης και εντοπισμού και χαρακτηριστικά ασφαλείας σε επίπεδο Ένωσης. Σε πρώτη φάση, στο σύστημα παρακολούθησης και εντοπισμού και στα χαρακτηριστικά ασφαλείας θα πρέπει να υπόκεινται μόνο τα τσιγάρα και ο καπνός για στριφτά τσιγάρα. Αυτό αναμένεται να επιτρέψει στους κατασκευαστές άλλων προϊόντων καπνού να επωφεληθούν από την πείρα που θα αποκτηθεί έως ότου το διαλειτουργικό σύστημα παρακολούθησης και εντοπισμού και τα κοινά χαρακτηριστικά ασφαλείας μπορέσουν να εφαρμοστούν στα άλλα προϊόντα.
- (31) Για να εξασφαλίζεται η ανεξαρτησία και η διαφάνεια του συστήματος παρακολούθησης και εντοπισμού, οι κατασκευαστές προϊόντων καπνού θα πρέπει να συνάπτουν συμβάσεις αποθήκευσης δεδομένων με ανεξάρτητα τρίτα μέρη. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει αυτά τα ανεξάρτητα τρίτα μέρη και ανεξάρτητος εξωτερικός ελεγκτής θα πρέπει να παρακολουθεί τις δραστηριότητές τους. Τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα παρακολούθησης και εντοπισμού θα πρέπει να διατηρούνται χωριστά από άλλα εταιρικά δεδομένα, να βρίσκονται υπό τον συνεχή έλεγχο των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και της Επιτροπής και να είναι ανά πάσα στιγμή προσπελάσιμα απ' αυτές.

- (32) Η οδηγία 89/622/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾ απαγόρευσε την πώληση στα κράτη μέλη ορισμένων τύπων καπνού που λαμβάνονται από το στόμα. Η οδηγία 2001/37/ΕΚ επιβεβαίωσε την εν λόγω απαγόρευση. Το άρθρο 151 της πράξης προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας παρέχει στη Σουηδία παρέκκλιση από την απαγόρευση. Η απαγόρευση της πώλησης καπνού που λαμβάνεται από το στόμα θα πρέπει να διατηρηθεί, για να αποφευχθεί η είσοδος στην Ένωση (εκτός της Σουηδίας) προϊόντος που είναι εθιστικό και έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία. Για τα άλλα μη καπνιζόμενα προϊόντα καπνού που δεν παράγονται για τη μαζική αγορά, αυστηρές διατάξεις όσον αφορά την επισήμανση και ορισμένες διατάξεις σχετικά με τα συστατικά τους θεωρούνται επαρκείς για να ανασχεθεί η διάδοσή τους στην αγορά πέραν της παραδοσιακής χρήσης τους.
- (33) Οι διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού θα μπορούσαν να διευκολύνουν την πρόσβαση σε προϊόντα καπνού που δεν συμμορφώνονται προς την παρούσα οδηγία. Υπάρχει επίσης αυξημένος κίνδυνος πρόσβασης των νέων στα προϊόντα καπνού. Ως εκ τούτου, υπάρχει κίνδυνος υπονόμησης της νομοθεσίας ελέγχου του καπνού. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να απαγορεύουν τις διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις. Όταν δεν απαγορεύονται οι διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις, απαιτούνται κοινοί κανόνες για την καταχώριση των καταστημάτων λιανικής πώλησης που πραγματοποιούν αυτές τις πωλήσεις, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ), να συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να διευκολύνουν την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνονται για τις διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού.
- (34) Όλα τα προϊόντα καπνού έχουν τη δυνατότητα να προκαλέσουν θνησιμότητα, νοσηρότητα και αναπηρία. Κατά συνέπεια, η παρασκευή, διανομή και κατανάλωσή τους θα πρέπει να ρυθμισθεί. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να παρακολουθούνται οι εξελίξεις όσον αφορά τα νέα προϊόντα καπνού. Οι κατασκευαστές και εισαγωγείς θα πρέπει να έχουν την υποχρέωση υποβολής κοινοποίησης για τα νέα προϊόντα καπνού, με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να τα απαγορεύουν ή να εγκρίνουν αυτά τα νέα προϊόντα.
- (35) Για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, τα νέα προϊόντα καπνού, τα οποία είναι προϊόντα καπνού όπως ορίζονται στην παρούσα οδηγία, θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
- (36) Τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και οι περιέκτες επαναπλήρωσης για τα εν λόγω τσιγάρα θα πρέπει να ρυθμίζονται από την παρούσα οδηγία, εκτός εάν, λόγω της παρουσίας τους ή της λειτουργίας τους, υπόκεινται στην οδηγία 2001/83/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ ή την οδηγία 93/42/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾. Όσον αφορά αυτά τα προϊόντα, υπάρχουν αποκλίνουσα νομοθεσία και αποκλίνουσες πρακτικές μεταξύ των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ασφάλειας, και επομένως απαιτείται δράση σε ενωσιακό επίπεδο προκειμένου να βελτιωθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Κατά τη ρύθμιση των προϊόντων αυτών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της δημόσιας υγείας. Προκειμένου να επιτραπεί στα κράτη μέλη να ασκούν τα καθήκοντά τους εποπτείας και ελέγχου, οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης θα πρέπει να οφείλουν να υποβάλλουν κοινοποίηση των σχετικών προϊόντων προτού καταστούν διαθέσιμα στην αγορά.
- (37) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και οι περιέκτες επαναπλήρωσης συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Όταν ο κατασκευαστής του σχετικού προϊόντος δεν είναι εγκατεστημένος στην Ένωση, ο εισαγωγέας του εν λόγω προϊόντος θα πρέπει να φέρει την ευθύνη σχετικά με τη συμμόρφωση των εν λόγω προϊόντων προς την παρούσα οδηγία.
- (38) Το υγρό που περιέχει νικοτίνη θα πρέπει να επιτρέπεται να διατίθεται στην αγορά στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας μόνον εφόσον η συγκέντρωση νικοτίνης δεν υπερβαίνει τα 20 mg/ml. Αυτή η συγκέντρωση επιτρέπει να ελευθερώνεται νικοτίνη σε δόση που είναι συγκρίσιμη με την επιτρεπόμενη δόση νικοτίνης που αποδίδει ένα κανονικό τσιγάρο κατά τον χρόνο που απαιτείται για το κάπνισμα ενός τέτοιου τσιγάρου. Προκειμένου να περιορίζονται οι κίνδυνοι σχετικά με τη νικοτίνη, θα πρέπει να καθορισθούν μέγιστα μεγέθη για τους περιέκτες επαναπλήρωσης, τα δοχεία και τα φιαλίδια.
- (39) Στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να επιτρέπονται να διατεθούν στην αγορά αποκλειστικά τα ηλεκτρονικά τσιγάρα που ελευθερώνουν τις δόσεις νικοτίνης σε σταθερά επίπεδα. Η ελευθέρωση των δόσεων νικοτίνης σε σταθερά επίπεδα κατά τις συνήθεις συνθήκες χρήσης είναι απαραίτητη για την προστασία της υγείας, την ασφάλεια και την ποιότητα, συμπεριλαμβανομένου του κινδύνου της κατά λάθος κατανάλωσης υψηλών δόσεων.
- (40) Τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και οι περιέκτες επαναπλήρωσης θα μπορούσαν να προκαλέσουν κίνδυνο για την υγεία όταν βρίσκονται στα χέρια παιδιών. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να διασφαλισθεί ότι τα προϊόντα αυτά είναι προστατευμένα από τα παιδιά και απαραβίαστα, συμπεριλαμβανομένης της επισήμανσης, των πωμάτων και των μηχανισμών ανοίγματος που είναι κατάλληλοι για τα παιδιά.

⁽¹⁾ Οδηγία 89/622/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Νοεμβρίου 1989, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με τη σήμανση των προϊόντων καπνού και την απαγόρευση ορισμένων καπνών που λαμβάνονται από το στόμα (ΕΕ L 359 της 8.12.1989, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2001/83/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Νοεμβρίου 2001, περί κοινοτικού κώδικος για τα φάρμακα που προορίζονται για ανθρώπινη χρήση (ΕΕ L 311 της 28.11.2001, σ. 67).

⁽³⁾ Οδηγία 93/42/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί των ιατροτεχνολογικών προϊόντων (ΕΕ L 169 της 12.7.1993, σ. 1).

- (41) Δεδομένου ότι η νικοτίνη είναι τοξική ουσία και λαμβανομένων υπόψη των εν δυνάμει κινδύνων για την υγεία και την ασφάλεια, μεταξύ άλλων για άτομα στα οποία δεν απευθύνεται το προϊόν, το υγρό που περιέχει νικοτίνη θα πρέπει να διατίθεται στην αγορά μόνο σε ηλεκτρονικά τσιγάρα ή περιέκτες επαναπλήρωσης που πληρούν ορισμένα κριτήρια ασφαλείας και ποιότητας. Είναι σημαντικό να διασφαλισθεί ότι τα ηλεκτρονικά τσιγάρα δεν σπάνε ή δεν χάνουν υγρό κατά τη χρήση και την επαναπλήρωση.
- (42) Η επισήμανση και η συσκευασία των προϊόντων αυτών θα πρέπει να φέρει επαρκή και κατάλληλη πληροφόρηση σχετικά με την ασφαλή χρήση τους, ώστε να προστατεύεται η ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια, να φέρει τις απαραίτητες προειδοποιήσεις σχετικά με την υγεία και να μην περιλαμβάνει παραπλανητικά στοιχεία ή χαρακτηριστικά.
- (43) Οι αποκλίσεις μεταξύ των εθνικών δικαίων και πρακτικών σχετικά με τη διαφήμιση και τις χορηγίες όσον αφορά τα ηλεκτρονικά τσιγάρα εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών και προκαλούν σημαντικό κίνδυνο στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Χωρίς περαιτέρω δράση σε ενωσιακό επίπεδο, είναι πιθανόν κατά τα επόμενα έτη να αυξηθούν οι εν λόγω αποκλίσεις, λαμβανομένης επίσης υπόψη της αναπτυσσόμενης αγοράς ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης. Είναι συνεπώς απαραίτητο να πραγματοποιηθεί προσέγγιση των εθνικών διατάξεων διαφήμισης και χορηγίας των εν λόγω προϊόντων που έχουν διασυνοριακό αποτέλεσμα, λαμβάνοντας ως βάση το υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας. Τα ηλεκτρονικά τσιγάρα μπορούν να εξελιχθούν σε πύλη για τη μετάβαση προς τον εθισμό στη νικοτίνη και τελικά στην παραδοσιακή κατανάλωση καπνού, δεδομένου ότι μιμούνται και καθιστούν φυσιολογική την πράξη του καπνίσματος. Προς τον σκοπό αυτό, είναι σκόπιμο να εγκριθεί περιοριστική προσέγγιση στη διαφήμιση ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης.
- (44) Προκειμένου να ασκούν τα ρυθμιστικά τους καθήκοντα, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη χρειάζονται συνολικές πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στην αγορά όσον αφορά τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να επιβληθούν στους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς των προϊόντων αυτών υποχρεώσεις υποβολής κοινοποίησης των όγκων των πωλήσεων, των προτιμήσεων των διάφορων ομάδων καταναλωτών και του τρόπου πωλήσεων. Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι αυτές οι πληροφορίες καθίστανται προσιτές στο ευρύ κοινό, λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη την ανάγκη προστασίας του εμπορικού απορρήτου.
- (45) Προκειμένου να διασφαλισθεί η δέουσα εποπτεία της αγοράς από τα κράτη μέλη, είναι απαραίτητο οι κατασκευαστές, οι εισαγωγείς και οι διανομείς να διαθέτουν κατάλληλο σύστημα παρακολούθησης και καταγραφής πιθανών δυσμενών επιπτώσεων και να πληροφορούν τις αρμόδιες αρχές σχετικά με αυτές τις επιπτώσεις, ούτως ώστε να μπορούν να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα. Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ρητέρα διασφάλισης που θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να δρουν για την αντιμετώπιση των σοβαρών κινδύνων για τη δημόσια υγεία.
- (46) Δεδομένης της αναδυόμενης αγοράς για τα ηλεκτρονικά τσιγάρα, είναι πιθανό συγκεκριμένα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή περιέκτες επαναπλήρωσης ή ένα είδος ηλεκτρονικού τσιγάρου ή περιέκτη επαναπλήρωσης που έχουν διατεθεί στην αγορά να προκαλέσουν απρόβλεπτο κίνδυνο για την υγεία του ανθρώπου παρότι συμμορφώνονται προς την παρούσα οδηγία. Είναι συνεπώς σκόπιμο να προβλεφθεί διαδικασία για να αντιμετωπισθεί ο κίνδυνος αυτός, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει τη δυνατότητα των κρατών μελών να υιοθετούν προσωρινά κατάλληλα μέτρα. Τα εν λόγω προσωρινά κατάλληλα μέτρα θα μπορούσαν να συνίστανται στην απαγόρευση της διάθεσης στην αγορά συγκεκριμένων ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης ή ενός είδους ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να δύναται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις προκειμένου να απαγορεύει τη διάθεση στην αγορά συγκεκριμένων ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης ή ενός είδους ηλεκτρονικού τσιγάρου ή περιέκτη επαναπλήρωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτείται να το πράξει, όταν τουλάχιστον τρία κράτη μέλη έχουν απαγορεύσει τα σχετικά προϊόντα με επαρκή αιτιολόγηση και είναι απαραίτητο να επεκταθεί η απαγόρευση αυτή σε όλα τα κράτη μέλη, προκειμένου να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για τα προϊόντα που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία αλλά δεν παρουσιάζουν τους ίδιους κινδύνους για την υγεία. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με τους εν δυνάμει κινδύνους που συνδέονται με τα επαναπληρούμενα ηλεκτρονικά τσιγάρα έως τις 20 Μαΐου 2016.
- (47) Η παρούσα οδηγία δεν εναρμονίζει όλες τις πτυχές των ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης. Για παράδειγμα, παραμένει υποχρέωση των κρατών μελών η θέσπιση κανόνων για τα αρώματα ή τις γεύσεις. Θα μπορούσε να είναι χρήσιμο για τα κράτη μέλη να εξετάσουν το εάν θα επιτρέψουν τη διάθεση στην αγορά προϊόντων με αρώματα ή γεύσεις. Πράττοντας τούτο, θα πρέπει να έχουν επίγνωση της εν δυνάμει θελκτικότητας των εν λόγω προϊόντων για τους νέους και τους μη καπνιστές. Θα ήταν αναγκαίο οι απαγορεύσεις των εν λόγω προϊόντων με αρώματα ή γεύσεις να αιτιολογούνται και να υποβάλλονται κοινοποιήσεις για αυτές σύμφωνα με την οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37).

- (48) Επιπλέον, η παρούσα οδηγία δεν εναρμονίζει τους κανόνες για τους χώρους στους οποίους απαγορεύεται το κάπνισμα ή για τις εγχώριες διευθετήσεις σχετικά με τις πωλήσεις ή την εγχώρια διαφήμιση ή το τέντωμα της μάρκας ούτε εισάγει όριο ηλικίας για τα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή τους περιέκτες επαναπλήρωσης. Σε κάθε περίπτωση, η παρουσίαση και η διαφήμιση των εν λόγω προϊόντων δεν θα πρέπει να οδηγεί στην προώθηση της κατανάλωσης καπνού ή να προκαλεί σύγχυση με τα προϊόντα καπνού. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα και προτρέπονται να ρυθμίζουν τα θέματα αυτά στην εθνική τους δικαιοδοσία.
- (49) Η ρύθμιση των φυτικών προϊόντων για κάπνισμα διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών και τα προϊόντα αυτά συχνά θεωρούνται αβλαβή ή λιγότερο βλαβερά, παρά τον κίνδυνο που ενέχει για την υγεία η καύση τους. Σε πολλές περιπτώσεις οι καταναλωτές δεν γνωρίζουν το περιεχόμενο αυτών των προϊόντων. Για να εξασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να βελτιωθεί η ενημέρωση των καταναλωτών, θα πρέπει να θεσπιστούν σε επίπεδο Ένωσης κοινοί κανόνες επισήμανσης και κοινοποίησης των συστατικών για αυτά τα προϊόντα.
- (50) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά την κατάρτιση και την ενημέρωση καταλόγου ιεράρχησης προσθέτων για την ενισχυμένη κοινοποίηση, τον καθορισμό και την επικαιροποίηση του μορφοτύπου για την κοινοποίηση των συστατικών και για τη διάδοση των εν λόγω πληροφοριών, τον καθορισμό του κατά πόσο ένα προϊόν καπνού έχει χαρακτηριστικό άρωμα ή γεύση ή αυξημένα επίπεδα τοξικότητας, εθιστικότητας ή τις ιδιότητες ΚΜΤ, τη μεθοδολογία με την οποία καθορίζεται εάν ένα προϊόν καπνού έχει χαρακτηριστικό άρωμα ή γεύση, τις διαδικασίες για τη σύσταση και λειτουργία ανεξάρτητης συμβουλευτικής επιτροπής για τον προσδιορισμό των προϊόντων καπνού που έχουν χαρακτηριστικά αρώματα ή γεύσεις, την ακριβή θέση των προειδοποιήσεων για την υγεία σε σακουλάκια καπνού για στριφτά τσιγάρα, τις τεχνικές προδιαγραφές για τον σχεδιασμό, τη διάταξη και το σχήμα των συνδυασμένων προειδοποιήσεων για την υγεία, τα τεχνικά πρότυπα για τη δημιουργία και τη λειτουργία του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης, για τη διασφάλιση της συμβατότητας των συστημάτων για τους μοναδικούς αναγνωριστικούς κωδικούς και για τα χαρακτηριστικά ασφάλειας, καθώς και για τη θέσπιση κοινού μορφοτύπου για την κοινοποίηση ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης, και τα τεχνικά πρότυπα των μηχανισμών επαναπλήρωσης για τα εν λόγω προϊόντα. Οι εν λόγω εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (51) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η παρούσα οδηγία είναι πλήρως λειτουργική και για την προσαρμογή της στις τεχνικές, επιστημονικές και διεθνείς εξελίξεις όσον αφορά την κατασκευή, την κατανάλωση και τη ρύθμιση των προϊόντων καπνού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό και την προσαρμογή των μέγιστων ορίων εκπομπών και των μεθόδων μέτρησης των εν λόγω εκπομπών, τον καθορισμό ανώτατων επιπέδων για τα πρόσθετα που προκαλούν χαρακτηριστική γεύση ή άρωμα ή που αυξάνουν την τοξικότητα ή την εθιστικότητα, την ανάκληση ορισμένων εξαίρεσεων που έχουν χορηγηθεί σε προϊόντα καπνού εκτός των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα, την προσαρμογή των προειδοποιήσεων σχετικά με την υγεία, την κατάρτιση και την προσαρμογή της βιβλιοθήκης εικόνων, τον προσδιορισμό των βασικών στοιχείων των συμβάσεων αποθήκευσης δεδομένων που θα συναφθούν για τους σκοπούς του συστήματος παρακολούθησης και εντοπισμού και την επέκταση των μέτρων που υιοθετούνται από τα κράτη μέλη σε όλη την Ένωση σχετικά με συγκεκριμένα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή περιέκτες επαναπλήρωσης ή είδος ηλεκτρονικού τσιγάρου ή περιέκτη επαναπλήρωσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες, ακόμα και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, όταν ετοιμάζει και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (52) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τις εξελίξεις όσον αφορά την εφαρμογή και τον αντίκτυπο της παρούσας οδηγίας και να υποβάλει έκθεση έως τις 21 Μαΐου 2021 και όποτε είναι απαραίτητο στη συνέχεια, προκειμένου να εκτιμηθεί αν η παρούσα οδηγία είναι αναγκαία να τροποποιηθεί. Η έκθεση θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες όσον αφορά τις επιφάνειες των μονάδων συσκευασίας προϊόντων καπνού που δεν διέπονται από την παρούσα οδηγία, τις εξελίξεις που έχουν σημειωθεί στην αγορά όσον αφορά τα νέα προϊόντα καπνού, τις εξελίξεις της αγοράς οι οποίες υποδηλώνουν ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών και τις εξελίξεις της αγοράς όσον αφορά τα λεπτά τσιγάρα, τον καπνό ναργιλέ και τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης, καθώς και την αντίληψη των καταναλωτών σχετικά με αυτά.

Η Επιτροπή θα πρέπει να προετοιμάσει έκθεση σχετικά με τη σκοπιμότητα, τα οφέλη και τον αντίκτυπο ενός ευρωπαϊκού συστήματος για τη ρύθμιση των συστατικών σε προϊόντα καπνού, συμπεριλαμβανομένης της σκοπιμότητας και των

⁽¹⁾ 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).

οφελών της κατάρτισης καταλόγου συστατικών σε ενωσιακό επίπεδο που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, να περιέχονται ή να προστεθούν σε προϊόντα καπνού (του επονομαζόμενου «θετικού καταλόγου»). Κατά την προετοιμασία της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα επιστημονικά στοιχεία όσον αφορά τις τοξικές και πρόσθετες εθιστικές επιδράσεις των συστατικών.

- (53) Για τα προϊόντα καπνού και τα συναφή προϊόντα που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία θα πρέπει να ισχύει η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Ωστόσο, λόγω του διαφορετικού βαθμού εναρμόνισης που επιτυγχάνει η παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη θα πρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να διατηρήσουν την εξουσία να επιβάλλουν περαιτέρω απαιτήσεις σε ορισμένες περιπτώσεις για να προστατεύσουν τη δημόσια υγεία. Αυτό ισχύει όσον αφορά την παρουσίαση και τη συσκευασία προϊόντων καπνού, συμπεριλαμβανομένων των χρωμάτων, εκτός των προειδοποιήσεων σχετικά με την υγεία, για τα οποία η παρούσα οδηγία παρέχει ένα πρώτο βασικό σύνολο κοινών κανόνων. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να θεσπίσουν διατάξεις που προβλέπουν την περαιτέρω τυποποίηση της συσκευασίας των προϊόντων καπνού, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω διατάξεις συμβιβάζονται με τη ΣΛΕΕ και με τις υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του ΠΟΕ και δεν επηρεάζουν την πλήρη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (54) Επιπλέον, προκειμένου να ληφθούν υπόψη πιθανές μελλοντικές εξελίξεις της αγοράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να απαγορεύουν μια ορισμένη κατηγορία προϊόντων καπνού ή συναφών προϊόντων, για λόγους που αφορούν τις ιδιαίτερες συνθήκες στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και εφόσον οι διατάξεις δικαιολογούνται από την ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας, συνεκτιμώντας το υψηλό επίπεδο προστασίας που έχει επιτευχθεί μέσω της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν αυτές τις αυστηρότερες εθνικές διατάξεις στην Επιτροπή.
- (55) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να παραμείνει ελεύθερο να διατηρεί ή να θεσπίζει εθνική νομοθεσία που να ισχύει για όλα τα προϊόντα που διατίθενται στην εθνική αγορά του όσον αφορά τις πτυχές που δεν ρυθμίζονται από την παρούσα οδηγία, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω νομοθεσία συνάδει με τη ΣΛΕΕ και δεν θέτει σε κίνδυνο την πλήρη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ως εκ τούτου και υπό αυτές τις συνθήκες, ένα κράτος μέλος θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να ρυθμίζει κανονιστικά ή να απαγορεύει τα σύνεργα που χρησιμοποιούνται για τα προϊόντα καπνού (συμπεριλαμβανομένου του ναργιλέ) και για φυτικά προϊόντα για κάπνισμα, καθώς επίσης να ρυθμίζει κανονιστικά ή να απαγορεύει προϊόντα που μοιάζουν στην εμφάνιση σε είδος καπνού ή συναφούς προϊόντος. Για τις εθνικές τεχνικές προδιαγραφές απαιτείται προηγούμενη κοινοποίηση σύμφωνα με την οδηγία 98/34/EK.
- (56) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων γίνεται μόνο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που προβλέπονται στην οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾.
- (57) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει το ενωσιακό δικαίο που διέπει τη χρήση και την επισήμανση των γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών.
- (58) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση της 28ης Σεπτεμβρίου 2011 των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα⁽²⁾, τα κράτη μέλη έχουν αναλάβει την υποχρέωση να συνοδεύουν, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των οικείων μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δικαίο με ένα ή περισσότερα έγγραφα που επεξηγούν τη σχέση μεταξύ των στοιχείων μιας οδηγίας και των αντίστοιχων μερών των εθνικών πράξεων μεταφοράς. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση αυτών των εγγράφων είναι δικαιολογημένη.
- (59) Η υποχρέωση σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων και των νομικών αρχών που εμπεριέχει ο Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν αλλοιώνεται από την παρούσα οδηγία. Ορισμένα θεμελιώδη δικαιώματα επηρεάζονται από την παρούσα οδηγία. Είναι επομένως απαραίτητο να διασφαλιστεί ότι οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους κατασκευαστές, τους εισαγωγείς και τους διανομείς καπνού και συναφών προϊόντων όχι μόνο εξασφαλίζουν υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας και των καταναλωτών, αλλά και προστατεύουν όλα τα άλλα θεμελιώδη δικαιώματα και είναι αναλογικές όσον αφορά την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να τηρούνται το δικαίο της Ένωσης και οι σχετικές διεθνείς υποχρεώσεις.
- (60) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την κατασκευή, την παρουσίαση και την πώληση καπνού και συναφών προϊόντων,

(¹) Οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).

(²) ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 ΣΕΕ. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Άρθρο 1
Αντικείμενο

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι η προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που αφορούν:

- α) τα συστατικά και τις εκπομπές των προϊόντων καπνού και τις συναφείς υποχρεώσεις κοινοποιήσεων, συμπεριλαμβανομένων των μέγιστων επιπέδων εκπομπών σε πίσσα, νικοτίνη και μονοξείδιο του άνθρακα,
- β) ορισμένες πτυχές της επισήμανσης και της συσκευασίας των προϊόντων καπνού, συμπεριλαμβανομένων των προειδοποιήσεων για την υγεία που πρέπει να αναγράφονται στις μονάδες συσκευασίας των προϊόντων καπνού και σε κάθε εξωτερική συσκευασία, καθώς και των χαρακτηριστικών ιχνηλασιμότητας και ασφάλειας που εφαρμόζονται σε προϊόντα καπνού για να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωσή τους με την παρούσα οδηγία,
- γ) την απαγόρευση διάθεσης στην αγορά του καπνού που λαμβάνεται από το στόμα,
- δ) τις διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού,
- ε) την υποχρέωση υποβολής κοινοποίησης των νέων προϊόντων καπνού,
- στ) τη διάθεση στην αγορά και την επισήμανση ορισμένων προϊόντων συναφών με τα προϊόντα καπνού, συγκεκριμένα των ηλεκτρονικών τσιγάρων και των περιεκτών επαναπλήρωσης και των φυτικών προϊόντων για κάπνισμα,

προκειμένου να διευκολυνθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για τον καπνό και τα συναφή προϊόντα, λαμβάνοντας ως βάση ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας, ιδίως για τους νέους, και να τηρηθούν οι υποχρεώσεις της Ένωσης κατά τη σύμβαση-πλαίσιο του ΠΟΥ για τον έλεγχο του καπνού («ΣΠΕΚ»).

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «καπνός»: φύλλα και άλλα φυσικά, επεξεργασμένα ή ανεπεξέργαστα τμήματα φυτών καπνού, συμπεριλαμβανομένου του διογκωμένου και του ανακατεργασμένου καπνού,
- 2) «καπνός πίπας»: καπνός που μπορεί να καταναλωθεί μέσω διαδικασίας καύσης και που προορίζεται αποκλειστικά για χρήση σε πίπα,
- 3) «καπνός για στριφτά τσιγάρα»: καπνός που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή τσιγάρων από καταναλωτές ή από καταστήματα λιανικής πώλησης,
- 4) «προϊόντα καπνού» ή «καπνικά προϊόντα»: προϊόντα που μπορούν να καταναλωθούν και τα οποία αποτελούνται, έστω και εν μέρει, από καπνό, είτε γενετικά τροποποιημένο είτε όχι,
- 5) «μη καπνιζόμενο προϊόν καπνού»: προϊόν καπνού που καταναλώνεται χωρίς διαδικασία καύσης, συμπεριλαμβανομένου του καπνού μύτη, του καπνού που λαμβάνεται από τη μύτη και του καπνού που λαμβάνεται από το στόμα,
- 6) «καπνός μύτη»: μη καπνιζόμενο προϊόν καπνού που προορίζεται αποκλειστικά για μύτη,
- 7) «καπνός που λαμβάνεται από τη μύτη»: μη καπνιζόμενο προϊόν καπνού που μπορεί να καταναλωθεί μέσω της μύτης,
- 8) «προϊόντα καπνού που λαμβάνονται από το στόμα»: όλα τα προϊόντα καπνού που λαμβάνονται από το στόμα, εκτός από εκείνα που προορίζονται για εισπνοή ή μύτη, και τα οποία κατασκευάζονται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από καπνό, σε σκόνη ή σε μορφή σωματιδίων ή σε οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών των μορφών, και ιδίως τα προϊόντα που συσκευάζονται σε φακελάκια μίας δόσης ή σε πορώδη φακελάκια,
- 9) «προϊόντα καπνού για κάπνισμα»: προϊόντα καπνού διαφορετικά από τα μη καπνιζόμενα προϊόντα καπνού,

- 10) «τσιγάρο»: κύλινδρος καπνού που μπορεί να καταναλωθεί μέσω διαδικασίας καύσης και ορίζεται περαιτέρω στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2011/64/ΕΕ του Συμβουλίου ⁽¹⁾,
- 11) «πούρο»: κύλινδρος καπνού που μπορεί να καταναλωθεί μέσω διαδικασίας καύσης και ορίζεται περαιτέρω στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2011/64/ΕΕ,
- 12) «πουράκι»: είδος μικρού πούρου το οποίο προσδιορίζεται περαιτέρω στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/74/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾,
- 13) «καπνός για ναργιλέ»: προϊόν καπνού που μπορεί να καταναλωθεί μέσω ναργιλέ. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ο καπνός για ναργιλέ θεωρείται προϊόν καπνού που προορίζεται για κάπνισμα. Εάν ένα προϊόν μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο μέσω ναργιλέ όσο και σε καπνό για στριφτά τσιγάρα, θεωρείται καπνός για στριφτά τσιγάρα,
- 14) «νέο προϊόν καπνού»: προϊόν καπνού το οποίο:
 - α) δεν ανήκει σε καμία από τις ακόλουθες κατηγορίες: τσιγάρο, καπνός για στριφτά τσιγάρα, καπνός πίπας, καπνός για ναργιλέ, πούρο, πουράκι, καπνός μάσησης, καπνός που λαμβάνεται από τη μύτη και καπνός που λαμβάνεται από το στόμα, και
 - β) κυκλοφορεί στην αγορά μετά τις 19 Μαΐου 2014,
- 15) «φυτικό προϊόν για κάπνισμα»: προϊόν με βάση φυτά, βότανα ή φρούτα, που δεν περιέχει καπνό και που μπορεί να καταναλωθεί μέσω διαδικασίας καύσης,
- 16) «ηλεκτρονικό τσιγάρο»: προϊόν που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για κατανάλωση ατμού που περιέχει νικοτίνη με επιστόμιο ή στοιχείο του εν λόγω προϊόντος, συμπεριλαμβανομένου του περιέκτη, του δοχείου και της συσκευής χωρίς περιέκτη ή δοχείο. Τα ηλεκτρονικά τσιγάρα μπορούν να είναι ή επαναπληρώσιμα μέσω περιέκτη επαναπλήρωσης και δοχείου ή επαναπληρώσιμα με περιέκτες μιας χρήσης,
- 17) «περιέκτης επαναπλήρωσης»: δοχείο που περιέχει υγρό στο οποίο περιέχεται νικοτίνη, το οποίο μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί για να επαναπληρώσει ηλεκτρονικό τσιγάρο,
- 18) «συστατικό»: καπνός, πρόσθετο, καθώς και κάθε ουσία ή στοιχείο που είναι παρόντα στο τελικό προϊόν καπνού ή σε συναφή προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων του χαρτιού, του φίλτρου, των μελανών, των καψουλών και των συγκολλητικών υλών,
- 19) «νικοτίνη»: τα νικοτινικά αλκαλοειδή,
- 20) «πίσσα»: το ακατέργαστο άνυδρο μη νικοτινούχο συμπύκνωμα καπνού,
- 21) «εκπομπές»: ουσίες που εκλύονται όταν ένα προϊόν καπνού ή συναφές προϊόν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, όπως οι ουσίες που βρίσκονται στον εκλυόμενο καπνό ή ουσίες που εκλύονται κατά τη διαδικασία χρήσης μη καπνιζόμενων προϊόντων καπνού,
- 22) «μέγιστο επίπεδο» ή «μέγιστο επίπεδο εκπομπών»: η μέγιστη περιεκτικότητα ή εκπομπή, συμπεριλαμβανομένου του μηδενός, μιας ουσίας σε ένα προϊόν καπνού, μετρούμενη σε χιλιοστόγραμμα,
- 23) «πρόσθετο» ή «πρόσθετη ουσία»: κάθε ουσία, με εξαίρεση τον καπνό, που προστίθεται σε προϊόν καπνού, σε μονάδα συσκευασίας του ή σε κάθε εξωτερική συσκευασία,
- 24) «αρωματικό»: πρόσθετο που προσδίδει μυρωδιά και/ή γεύση,
- 25) «χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση»: σαφώς αντιληπτή μυρωδιά ή γεύση, διαφορετική από το άρωμα και τη γεύση του καπνού, που προκύπτει από πρόσθετο ή από συνδυασμό προσθέτων, που περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε αυτά, τα φρούτα, τα μπαχαρικά, τα αρωματικά φυτά, την αλκοόλη, την καραμέλα, τη μινθόλη ή τη βανίλια, και η οποία είναι αισθητή πριν ή κατά την κατανάλωση του προϊόντος καπνού,
- 26) «εθιστικότητα»: η φαρμακολογική ικανότητα μιας ουσίας να προκαλεί εθισμό, κατάσταση η οποία επηρεάζει την ικανότητα ενός ατόμου να ελέγχει τη συμπεριφορά του, συνήθως μέσω μιας αίσθησης ανταμοιβής ή ανακούφισης από συμπτώματα στέρησης ή και τα δύο,

⁽¹⁾ Οδηγία του Συμβουλίου 2011/64/ΕΕ, της 21ης Ιουνίου 2011, για τη διάρθρωση και τους συντελεστές του ειδικού φόρου κατανάλωσης που εφαρμόζονται στα βιομηχανοποιημένα καπνά (ΕΕ L 176 της 5.7.2011, σ. 24).

⁽²⁾ Οδηγία 2007/74/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2007, για την απαλλαγή από το φόρο προστιθέμενης αξίας και τον ειδικό φόρο κατανάλωσης των εμπορευμάτων που εισάγονται από πρόσωπα που ταξιδεύουν από τρίτες χώρες (ΕΕ L 346 της 29.12.2007, σ. 6).

- 27) «τοξικότητα»: ο βαθμός στον οποίο μια ουσία μπορεί να προκαλέσει βλαβερές επιδράσεις στον ανθρώπινο οργανισμό, συμπεριλαμβανομένων των επιδράσεων που εμφανίζονται με την πάροδο του χρόνου, συνήθως μέσω επανειλημμένης ή συνεχούς κατανάλωσης ή έκθεσης,
- 28) «ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών»: αύξηση του όγκου πωλήσεων ανά κατηγορία προϊόντος κατά τουλάχιστον 10 % σε τουλάχιστον πέντε κράτη μέλη με βάση τα στοιχεία για τις πωλήσεις που διαβιβάζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 ή αύξηση του επιπέδου επιπολασμού της χρήσης στην ομάδα καταναλωτών ηλικίας κάτω των 25 ετών κατά τουλάχιστον πέντε εκατοστιαίες μονάδες σε τουλάχιστον πέντε κράτη μέλη για την αντίστοιχη κατηγορία προϊόντος με βάση την ειδική έκθεση 385 του Ευρωβαρομέτρου του Μαΐου του 2012 ή ισοδύναμες μελέτες επιπολασμού· σε κάθε περίπτωση, θεωρείται ότι δεν σημειώθηκε ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών όταν ο όγκος των πωλήσεων της κατηγορίας προϊόντος σε επίπεδο λιανικής δεν υπερέβη το 2,5 % των συνολικών πωλήσεων των προϊόντων καπνού σε επίπεδο Ένωσης,
- 29) «εξωτερική συσκευασία»: κάθε συσκευασία με την οποία διατίθενται προϊόντα καπνού ή συναφή προϊόντα στην αγορά και η οποία περιλαμβάνει μια μονάδα συσκευασίας ή μια ομάδα μονάδων συσκευασίας· τα διαφανή περιτυλίγματα δεν θεωρούνται εξωτερική συσκευασία,
- 30) «μονάδα συσκευασίας»: η μικρότερη ατομική συσκευασία ενός προϊόντος καπνού ή συναφούς προϊόντος που διατίθεται στην αγορά,
- 31) «σακουλάκι»: μονάδα συσκευασίας καπνού για στριφτά τσιγάρα, είτε υπό τη μορφή ορθογώνιας θήκης με καπάκι που καλύπτει το άνοιγμα ή υπό τη μορφή σακούλας με επίπεδο πάτο,
- 32) «προειδοποίηση για την υγεία»: προειδοποίηση που αφορά τις αρνητικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία ενός προϊόντος ή άλλες ανεπιθύμητες παρενέργειες της χρήσης του, συμπεριλαμβανομένων των λεκτικών προειδοποιήσεων, των συνδυασμένων προειδοποιήσεων για την υγεία, των γενικών προειδοποιήσεων και των ενημερωτικών μηνυμάτων, όπως προβλέπονται στην παρούσα οδηγία,
- 33) «συνδυασμένη προειδοποίηση για την υγεία»: προειδοποίηση για την υγεία που αποτελείται από συνδυασμό λεκτικής προειδοποίησης και αντίστοιχης φωτογραφίας ή εικόνας, όπως προβλέπεται στην παρούσα οδηγία,
- 34) «διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις»: πώληση προϊόντων εξ αποστάσεως σε καταναλωτές, στο πλαίσιο της οποίας ο καταναλωτής, όταν παραγγέλλει το προϊόν από κατάστημα λιανικής πώλησης, βρίσκεται σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ή την τρίτη χώρα όπου είναι εγκατεστημένο το εν λόγω κατάστημα λιανικής πώλησης· το κατάστημα λιανικής πώλησης θεωρείται ότι είναι εγκατεστημένο σε κράτος μέλος:
- α) σε περίπτωση φυσικού προσώπου: αν αυτό το φυσικό πρόσωπο έχει την επιχειρηματική έδρα του στο εν λόγω κράτος μέλος,
- β) στις άλλες περιπτώσεις: αν το κατάστημα λιανικής πώλησης έχει στο εν λόγω κράτος μέλος την καταστατική του έδρα, την κεντρική του διοίκηση ή τον τόπο άσκησης των δραστηριοτήτων του, συμπεριλαμβανομένου ενός υποκαταστήματος, αντιπροσωπείας ή οποιασδήποτε άλλης εγκατάστασης,
- 35) «καταναλωτής»: κάθε φυσικό πρόσωπο που ενεργεί για σκοπούς άσχετους με την εμπορική, επιχειρηματική, βιοτεχνική ή επαγγελματική του δραστηριότητα,
- 36) «σύστημα επαλήθευσης ηλικίας»: υπολογιστικό σύστημα που επιβεβαιώνει ηλεκτρονικά με αναμφισβήτητο τρόπο την ηλικία του καταναλωτή σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις,
- 37) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει προϊόν ή το οποίο δίνει εντολή να σχεδιαστεί ή να κατασκευαστεί ένα προϊόν και διαθέτει το προϊόν αυτό στην αγορά υπό την ονομασία ή το εμπορικό σήμα του,
- 38) «εισαγωγή προϊόντων καπνού ή συναφών προϊόντων»: η είσοδος των εν λόγω προϊόντων στο έδαφος της Ένωσης, εκτός αν τα προϊόντα τίθενται σε τελωνειακή διαδικασία ή καθεστώς αναστολής κατά την είσοδό τους στην Ένωση, καθώς και η αποδέσμευσή τους από τελωνειακή διαδικασία ή καθεστώς αναστολής,

- 39) «εισαγωγέας προϊόντων καπνού ή συναφών προϊόντων»: το πρόσωπο που έχει την κυριότητα ή δικαίωμα διάθεσης επί προϊόντων καπνού ή συναφών προϊόντων που έχουν εισαχθεί στο έδαφος της Ένωσης,
- 40) «διάθεση στην αγορά»: η διάθεση προϊόντων, ανεξαρτήτως του τόπου παρασκευής τους, σε καταναλωτές που βρίσκονται στην Ένωση, με ή χωρίς πληρωμή, συμπεριλαμβανομένης της εξ αποστάσεως πώλησης· σε περιπτώσεις διασυνοριακών εξ αποστάσεως πωλήσεων, το προϊόν θεωρείται ότι εισάγεται στην αγορά στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο καταναλωτής,
- 41) «κατάστημα λιανικής πώλησης»: κάθε κατάστημα που διαθέτει στην αγορά προϊόντα καπνού, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης των προϊόντων από φυσικό πρόσωπο.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΚΑΠΝΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

Συστατικά και εκπομπές

Άρθρο 3

Μέγιστα επίπεδα εκπομπών για πίσσα, νικοτίνη, μονοξειδίο του άνθρακα και άλλες ουσίες

1. Τα μέγιστα επίπεδα εκπομπών των τσιγάρων που διατίθενται στην αγορά ή κατασκευάζονται στα κράτη μέλη («μέγιστα επίπεδα εκπομπών») δεν υπερβαίνουν:
- α) τα 10 mg πίσσας ανά τσιγάρο,
- β) το 1 mg νικοτίνης ανά τσιγάρο,
- γ) τα 10 mg μονοξειδίου του άνθρακα ανά τσιγάρο.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για τη μείωση των μέγιστων επιπέδων εκπομπών που προβλέπονται στην παράγραφο 1, όπου κρίνεται απαραίτητο με βάση διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν μέγιστα επίπεδα εκπομπών που καθορίζουν για εκπομπές τσιγάρων εκτός των εκπομπών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και για τις εκπομπές προϊόντων καπνού πλην των τσιγάρων.
4. Η Επιτροπή εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να ενσωματώσει τα πρότυπα που συμφωνούν τα μέρη της ΣΠΕΚ ή ο ΠΟΥ σχετικά με τα μέγιστα επίπεδα εκπομπών για τις εκπομπές τσιγάρων εκτός των εκπομπών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και για τις εκπομπές προϊόντων καπνού πλην των τσιγάρων στο δίκαιο της Ένωσης.

Άρθρο 4

Μέθοδοι μέτρησης

1. Οι εκπομπές πίσσας, νικοτίνης και μονοξειδίου του άνθρακα των τσιγάρων μετρούνται βάσει του προτύπου ISO 4387 για την πίσσα, του προτύπου ISO 10315 για τη νικοτίνη και του προτύπου ISO 8454 για το μονοξειδίο του άνθρακα.

Η ακρίβεια των μετρήσεων όσον αφορά την πίσσα, τη νικοτίνη και το μονοξειδίο του άνθρακα προσδιορίζεται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 8243.

2. Οι μετρήσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στην παράγραφο 1 επαληθεύονται από εργαστήρια τα οποία εγκρίνονται και εποπτεύονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

Τα εν λόγω εργαστήρια δεν πρέπει να ανήκουν ή να ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από την καπνοβιομηχανία.

Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή κατάλογο των εγκεκριμένων εργαστηρίων, διευκρινίζοντας τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την έγκριση και τις μεθόδους παρακολούθησης που εφαρμόζονται και επικαιροποιούν τον εν λόγω κατάλογο όταν γίνεται οποιαδήποτε αλλαγή. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τους εν λόγω καταλόγους των εγκεκριμένων εργαστηρίων.

3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για την προσαρμογή των μεθόδων μέτρησης των εκπομπών πίσσας, νικοτίνης και μονοξειδίου του άνθρακα, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, με βάση επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις ή διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν μεθόδους μέτρησης που χρησιμοποιούν για τις εκπομπές τσιγάρων πλην των εκπομπών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και για τις εκπομπές προϊόντων καπνού πλην των τσιγάρων.
5. Η Επιτροπή εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να ενσωματώσει τα πρότυπα που συμφωνούν τα μέρη της ΣΠΕΚ ή ο ΠΟΥ σχετικά με τις μεθόδους μέτρησης στο δικαίω της Ένωσης.
6. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν αναλογικά τέλη στους κατασκευαστές και εισαγωγείς προϊόντων καπνού για την επαλήθευση των μετρήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5

Κοινοποίηση των συστατικών και των εκπομπών

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς προϊόντων καπνού να υποβάλουν στις αρμόδιες αρχές τους τις ακόλουθες πληροφορίες ανά μάρκα και τύπο:
 - α) κατάλογο όλων των συστατικών και των ποσοτήτων τους που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των προϊόντων καπνού, κατά φθίνουσα σειρά βάρους κάθε συστατικού που περιέχεται στα προϊόντα καπνού,
 - β) τα επίπεδα εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 4,
 - γ) πληροφορίες σχετικά με άλλες εκπομπές και τα επίπεδά τους, όταν είναι διαθέσιμες.

Για προϊόντα που διατίθενται ήδη στην αγορά, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται έως τις 20 Νοεμβρίου 2016.

Οι κατασκευαστές ή οι εισαγωγείς ενημερώνουν επίσης τις αρμόδιες αρχές των οικείων κρατών μελών, εάν η σύνθεση ενός προϊόντος τροποποιείται κατά τρόπον ώστε να επηρεάζονται οι πληροφορίες που παρέχονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Για νέο ή τροποποιημένο προϊόν καπνού, οι πληροφορίες που απαιτούνται κατά το παρόν άρθρο υποβάλλονται πριν από τη διάθεση των εν λόγω προϊόντων στην αγορά.

2. Ο κατάλογος συστατικών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) συνοδεύεται από δήλωση που εξηγεί τους λόγους για τους οποίους τα εν λόγω συστατικά περιέχονται στα σχετικά προϊόντα καπνού. Ο εν λόγω κατάλογος αναφέρει επίσης το καθεστώς των συστατικών, συμπεριλαμβανομένου του εάν καταχωριστεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, καθώς επίσης την ταξινόμησή τους βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾.

3. Ο κατάλογος που αναφέρεται στο στοιχείο α) της παραγράφου 1 συνοδεύεται επίσης από τα σχετικά τοξικολογικά δεδομένα όσον αφορά τα συστατικά πριν ή μετά την καύση τους, κατά περίπτωση, αναφέροντας ιδίως τις επιπτώσεις τους στην υγεία των καταναλωτών και λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τυχόν ειδικές ιδιότητες.

Επιπλέον, για τα τσιγάρα και τον καπνό για στριφτά τσιγάρα, ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας υποβάλλει τεχνικό έγγραφο που περιλαμβάνει γενική περιγραφή των προσθέτων που έχουν χρησιμοποιηθεί και των ιδιοτήτων τους.

Με εξαίρεση την πίσσα, τη νικοτίνη και το μονοξειδίο του άνθρακα και τις εκπομπές για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 4 παράγραφος 4, οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς αναφέρουν τις μεθόδους μέτρησης εκπομπών που χρησιμοποιήθηκαν. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτούν από τους κατασκευαστές ή τους εισαγωγείς να πραγματοποιούν μελέτες που τυχόν επιβάλλονται από τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις συστατικών στην υγεία, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την τοξικότητα και την εθιστικότητά τους.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 6 δημοσιοποιούνται σε ιστότοπο. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ανάγκη προστασίας του εμπορικού απορρήτου, όταν δημοσιοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς να προσδιορίζουν, κατά την υποβολή των πληροφοριών σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 6, τις πληροφορίες που θεωρούν εμπορικό απόρρητο.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH), και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία των ουσιών και των μειγμάτων, την τροποποίηση και την κατάργηση των οδηγιών 67/548/ΕΟΚ και 1999/45/ΕΚ και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 (ΕΕ L 353 της 31.12.2008, σ. 1).

5. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καθορίζει και, αν χρειαστεί, επικαιροποιεί τον μορφότυπο για την υποβολή και τη δημοσιοποίηση των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 6 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 6. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

6. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς να υποβάλουν τις εσωτερικές και εξωτερικές μελέτες που διαθέτουν για τις έρευνες αγοράς και για τις προτιμήσεις διάφορων ομάδων καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένων των νέων και των σημερινών καπνιστών, σχετικά με τα συστατικά και τις εκπομπές, καθώς και συνοπτικές περιγραφές των ερευνών αγοράς που πραγματοποιούν στο πλαίσιο της κυκλοφορίας νέων προϊόντων. Τα κράτη μέλη απαιτούν επίσης από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς να αναφέρουν τα στοιχεία για τον όγκο των πωλήσεών τους ανά μάρκα και τύπο, εκφρασμένα σε αριθμό τσιγάρων ή σε χιλιόγραμμα, και ανά κράτος μέλος σε ετήσια βάση, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2015. Τα κράτη μέλη παρέχουν τυχόν άλλα διαθέσιμα σε αυτά στοιχεία για τον όγκο πωλήσεων.

7. Όλα τα στοιχεία και οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται προς και από τα κράτη μέλη βάσει του παρόντος άρθρου και του άρθρου 6 υποβάλλονται σε ηλεκτρονική μορφή. Τα κράτη μέλη φυλάσσουν τις πληροφορίες ηλεκτρονικά και εξασφαλίζουν ότι η Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή εξασφαλίζουν τον εμπιστευτικό χειρισμό του εμπορικού απορρήτου και των άλλων εμπιστευτικών πληροφοριών.

8. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν αναλογικά τέλη στους κατασκευαστές και εισαγωγείς προϊόντων καπνού για την παραλαβή, την αποθήκευση, τον χειρισμό, την ανάλυση και τη δημοσίευση των πληροφοριών που υποβάλλονται σε αυτά σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 6

Κατάλογος ιεράρχησης προσθέτων και ενισχυμένες υποχρεώσεις υποβολής κοινοποιήσεων

1. Πέραν των υποχρεώσεων υποβολής κοινοποιήσεων που καθορίζονται στο άρθρο 5, εφαρμόζονται ενισχυμένες υποχρεώσεις υποβολής κοινοποιήσεων σε συγκεκριμένα πρόσθετα που περιέχονται σε τσιγάρα και καπνό για στριφτά τσιγάρα και περιλαμβάνονται σε κατάλογο ιεράρχησης. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την κατάρτιση και την επακόλουθη επικαιροποίηση αυτού του καταλόγου ιεράρχησης προσθέτων. Ο κατάλογος αυτός περιλαμβάνει πρόσθετα:

- α) για τα οποία υφίστανται αρχικές ενδείξεις, έρευνα ή κανονιστικές ρυθμίσεις σε άλλες περιοχές δικαιοδοσίας που υποδηλώνουν ότι έχουν μία από τις ιδιότητες οι οποίες καθορίζονται στα στοιχεία α) έως δ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου· και
- β) τα οποία περιλαμβάνονται στα συνηθέστερα χρησιμοποιούμενα πρόσθετα ανά βάρος ή αριθμό σύμφωνα με τις κοινοποιήσεις συστατικών σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 3.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2. Ένας πρώτος κατάλογος προσθέτων θα εγκριθεί μέχρι τις 20 Μαΐου 2016 και θα περιλαμβάνει τουλάχιστον 15 πρόσθετα.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς τσιγάρων και καπνού για στριφτά τσιγάρα που περιέχουν πρόσθετο που περιλαμβάνεται στον κατάλογο ιεράρχησης ο οποίος προβλέπεται στην παράγραφο 1 να πραγματοποιήσουν εκτεταμένες μελέτες, οι οποίες να εξετάζουν για κάθε πρόσθετο εάν:

- α) συμβάλλει στην τοξικότητα ή την εθιστικότητα των σχετικών προϊόντων και αν αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της τοξικότητας ή της εθιστικότητας οποιουδήποτε από τα σχετικά προϊόντα σε σημαντικό ή μετρήσιμο βαθμό,
- β) έχει ως αποτέλεσμα χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση,
- γ) διευκολύνει την εισπνοή ή την πρόσληψη νικοτίνης, ή
- δ) οδηγεί στον σχηματισμό ουσιών που έχουν ιδιότητες ΚΜΤ, τις ποσότητές τους και κατά πόσον αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ιδιοτήτων ΚΜΤ σε οποιοδήποτε από τα σχετικά προϊόντα σε σημαντικό ή μετρήσιμο βαθμό.

3. Οι εν λόγω μελέτες λαμβάνουν υπόψη την προβλεπόμενη χρήση των σχετικών προϊόντων και εξετάζουν ιδίως τις εκπομπές που προκύπτουν από τη διαδικασία καύσης στην οποία συμμετέχει το σχετικό πρόσθετο. Οι μελέτες εξετάζουν επίσης την αλληλεπίδραση του εν λόγω προσθέτου με άλλα συστατικά που περιέχονται στα σχετικά προϊόντα. Οι κατασκευαστές ή εισαγωγείς που χρησιμοποιούν το ίδιο πρόσθετο στα προϊόντα καπνού τους μπορούν να πραγματοποιούν κοινή μελέτη όταν χρησιμοποιούν το εν λόγω πρόσθετο σε συγκρίσιμη σύνθεση του προϊόντος.

4. Οι κατασκευαστές ή εισαγωγείς συντάσσουν έκθεση για τα αποτελέσματα αυτών των μελετών. Η εν λόγω έκθεση συμπεριλαμβάνει συνοπτική περιγραφή και συνολική επισκόπηση που συγκεντρώνει τη διαθέσιμη επιστημονική βιβλιογραφία για το εν λόγω πρόσθετο και συνοψίζει τα εσωτερικά δεδομένα για τις επιπτώσεις του προσθέτου.

Οι κατασκευαστές ή εισαγωγείς υποβάλλουν τις εκδόσεις αυτές στην Επιτροπή και ένα αντίγραφο αυτών στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εκείνων στις αγορές των οποίων διατίθεται προϊόν καπνού που περιέχει αυτό το πρόσθετο το αργότερο 18 μήνες αφού το σχετικό πρόσθετο συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο ιεράρχησης σύμφωνα με την παράγραφο 1. Η Επιτροπή και τα σχετικά κράτη μέλη μπορούν επίσης να ζητήσουν πρόσθετες πληροφορίες από τους κατασκευαστές ή εισαγωγείς σχετικά με το σχετικό πρόσθετο. Αυτές οι πρόσθετες πληροφορίες αποτελούν μέρος της έκθεσης.

Η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν την αξιολόγηση των εκδόσεων αυτών από ομοτίμους μέσω ανεξάρτητου επιστημονικού φορέα, ιδίως σε ό,τι αφορά την περιεκτικότητα, τη μεθοδολογία και τα συμπεράσματά τους. Οι ληφθείσες πληροφορίες βοηθούν την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στη λήψη αποφάσεων βάσει του άρθρου 7. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή μπορούν να επιβάλλουν αναλογικά τέλη στους κατασκευαστές και εισαγωγείς προϊόντων καπνού για τις εν λόγω αξιολογήσεις από ομοτίμους.

5. Οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις όπως ορίζονται στη σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής⁽¹⁾ εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις βάσει του παρόντος άρθρου, αν καταρτιστεί για το εν λόγω πρόσθετο έκθεση από άλλο κατασκευαστή ή εισαγωγέα.

Άρθρο 7

Ρύθμιση των συστατικών

1. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά των προϊόντων καπνού που έχουν χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση.

Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν τη χρήση των προσθέτων που είναι απαραίτητα για την κατασκευή των προϊόντων καπνού, για παράδειγμα της ζάχαρης που αντικαθιστά τη ζάχαρη η οποία χάνεται κατά τη διαδικασία ξήρανσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω πρόσθετα δεν έχουν ως αποτέλεσμα προϊόν με χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση και δεν αυξάνουν σε σημαντικό ή μετρήσιμο βαθμό την εθιστικότητα, την τοξικότητα ή τις ιδιότητες ΚΜΤ του προϊόντος καπνού.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που λαμβάνουν σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

2. Η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις, καθορίζει, έπειτα από αίτηση κράτους μέλους, ή μπορεί να καθορίζει, κατόπιν δικής της πρωτοβουλίας, αν ένα προϊόν καπνού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

3. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, ομοιόμορφους κανόνες για τις διαδικασίες προσδιορισμού της μεθοδολογίας που πρέπει να χρησιμοποιείται για να καθοριστεί αν ένα προϊόν καπνού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

4. Συστήνεται ανεξάρτητη συμβουλευτική επιτροπή σε ενωσιακό επίπεδο. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή μπορούν να συμβουλευούνται την εν λόγω επιτροπή προτού θεσπίσουν μέτρο σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν διαδικασίες για τη σύσταση και λειτουργία της επιτροπής αυτής.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

5. Όταν το επίπεδο περιεχομένου ή συγκέντρωσης ορισμένων προσθέτων ή ο συνδυασμός τους έχει οδηγήσει σε απαγορεύσεις δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου σε τουλάχιστον τρία κράτη μέλη, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να καθορίσει τα μέγιστα επίπεδα περιεχομένου των εν λόγω προσθέτων ή του συνδυασμού των προσθέτων που έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση.

6. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά των προϊόντων καπνού που περιέχουν τα ακόλουθα πρόσθετα:

α) βιταμίνες ή άλλα πρόσθετα που δημιουργούν την εντύπωση ότι ένα προϊόν καπνού ωφελεί την υγεία ή ενέχει μειωμένους κινδύνους για την υγεία,

β) καφεΐνη ή ταυρίνη ή άλλα πρόσθετα και τονωτικές ενώσεις που θεωρείται ότι δίνουν ενέργεια και ζωτικότητα,

γ) πρόσθετα με χρωστικές ιδιότητες για τις εκπομπές,

⁽¹⁾ Σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36).

- δ) όσον αφορά τα προϊόντα καπνού για κάπνισμα, πρόσθετα που διευκολύνουν την εισπνοή ή την πρόσληψη νικοτίνης, και
- ε) πρόσθετα που έχουν ιδιότητες ΚΜΤ πριν από την καύση τους.

7. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά προϊόντων καπνού που περιέχουν αρωματικές ουσίες σε οποιοδήποτε από τα συστατικά τους, όπως στα φίλτρα, τα τσιγαρόχαρτα, τις συσκευασίες, τις κάψουλες ή οποιαδήποτε τεχνικά χαρακτηριστικά επιτρέπουν την τροποποίηση της μυρωδιάς ή της γεύσης των σχετικών προϊόντων καπνού ή την ένταση του εκλυόμενου καπνού. Τα φίλτρα, τα τσιγαρόχαρτα και οι κάψουλες δεν περιέχουν καπνό ή νικοτίνη.

8. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διατάξεις και οι όροι που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 εφαρμόζονται στα προϊόντα καπνού όπως ενδείκνυται.

9. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν, βάσει επιστημονικών στοιχείων, τη διάθεση στην αγορά των προϊόντων καπνού που περιέχουν πρόσθετα σε ποσότητες που αυξάνουν την τοξική ή εθιστική επίδραση ή τις ιδιότητες ΚΜΤ προϊόντος καπνού στο στάδιο της κατανάλωσης σε σημαντικό ή μετρήσιμο βαθμό.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που έχουν λάβει σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

10. Η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις, καθορίζει, έπειτα από αίτηση κράτους μέλους, ή μπορεί να καθορίζει, κατόπιν δικής της πρωτοβουλίας, αν ένα προϊόν καπνού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 9. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 και βασίζονται στα πλέον πρόσφατα επιστημονικά στοιχεία.

11. Όταν έχει αποδειχθεί ότι ένα πρόσθετο ή μια συγκεκριμένη ποσότητά του αυξάνουν την τοξική ή εθιστική επίδραση ενός προϊόντος καπνού και όταν τούτο έχει ως συνέπεια τις απαγορεύσεις σύμφωνα με την παράγραφο 9 του παρόντος άρθρου σε τουλάχιστον τρία κράτη μέλη, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να καθορίσει τα μέγιστα επίπεδα περιεχομένου των εν λόγω προσθέτων. Στην περίπτωση αυτή, το ανώτατο επίπεδο περιεχομένου καθορίζεται στο ελάχιστο ανώτατο επίπεδο που οδήγησε σε μία από τις εθνικές απαγορεύσεις που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

12. Τα προϊόντα καπνού πλην των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα εξαιρούνται από τις απαγορεύσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 7. Η Επιτροπή εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για την απόσυρση της εξαίρεσης αυτής για συγκεκριμένη κατηγορία προϊόντων, αν υπάρξει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών, όπως διαπιστώνεται με έκθεση της Επιτροπής.

13. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή μπορούν να επιβάλλουν αναλογικά τέλη σε κατασκευαστές και εισαγωγείς προϊόντων καπνού για την εκτίμηση του κατά πόσον ένα προϊόν καπνού έχει χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση, κατά πόσον χρησιμοποιούνται απαγορευμένα πρόσθετα ή αρωματικές ουσίες και κατά πόσον ένα προϊόν καπνού περιέχει πρόσθετα σε ποσότητες που αυξάνουν σε σημαντικό και μετρήσιμο βαθμό την τοξική ή εθιστική επίδραση ή τις ιδιότητες ΚΜΤ του σχετικού προϊόντος καπνού.

14. Σε περίπτωση προϊόντων καπνού με χαρακτηριστικό άρωμα/γεύση των οποίων οι πωλήσεις σε επίπεδο Ένωσης αντιστοιχούν στο 3 % τουλάχιστον συγκεκριμένης κατηγορίας προϊόντων, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται από τις 20 Μαΐου 2020.

15. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στον καπνό που λαμβάνεται από το στόμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Επισήμανση και συσκευασία

Άρθρο 8

Γενικές διατάξεις

1. Κάθε μονάδα συσκευασίας προϊόντος καπνού και κάθε εξωτερική συσκευασία φέρει τις προειδοποιήσεις για την υγεία που προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο, στην επίσημη γλώσσα ή στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στην αγορά του οποίου διατίθεται το προϊόν.

2. Οι προειδοποιήσεις για την υγεία καλύπτουν ολόκληρη την επιφάνεια της μονάδας συσκευασίας ή της εξωτερικής συσκευασίας που προορίζεται γι' αυτές και δεν σχολιάζονται, παραφράζονται ή μνημονεύονται με οποιαδήποτε μορφή.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι προειδοποιήσεις για την υγεία στη μονάδα συσκευασίας και σε κάθε εξωτερική συσκευασία τυπώνονται κατά τρόπον ώστε να μην μπορούν να αφαιρεθούν, είναι ανεξίτηλες και πλήρως ορατές, καθώς επίσης και ότι δεν κρύβονται εν μέρει ή εξ ολοκλήρου ούτε διακόπτονται από φορολογικά επισήματα, ετικέτες αναγραφής της τιμής, χαρακτηριστικά ασφαλείας, περιτυλίγματα, καλύμματα, κουτιά ή άλλα αντικείμενα, όταν τα προϊόντα καπνού διατίθενται στην

αγορά. Στις μονάδες συσκευασίας προϊόντων καπνού, πλην των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα σε σακουλάκια, οι προειδοποιήσεις για την υγεία μπορούν να επικολλούνται με αυτοκόλλητα, υπό τον όρο ότι τα αυτοκόλλητα αυτά δεν μπορούν να αφαιρεθούν. Οι προειδοποιήσεις για την υγεία παραμένουν ανέπαφες με το άνοιγμα της μονάδας συσκευασίας, εκτός από τα πακέτα με αρθρωτό καπάκι, όταν οι προειδοποιήσεις για την υγεία μπορούν να σκιστούν με το άνοιγμα του πακέτου, αλλά μόνο με τρόπο που εξασφαλίζει τη γραφιστική ακεραιότητα και την ορατότητα του κειμένου, των φωτογραφιών και των πληροφοριών για την απεξάρτηση από το κάπνισμα.

4. Οι προειδοποιήσεις για την υγεία δεν κρύβουν ούτε διακόπτον με κανένα τρόπο τα φορολογικά επισήματα, τις ετικέτες αναγραφής της τιμής, τα σήματα παρακολούθησης και εντοπισμού ή τα χαρακτηριστικά ασφαλείας στις μονάδες συσκευασίας.

5. Οι διαστάσεις των προειδοποιήσεων για την υγεία που προβλέπονται στα άρθρα 9, 10, 11 και 12 υπολογίζονται σε σχέση με τη σχετική επιφάνεια όταν το πακέτο είναι κλειστό.

6. Οι προειδοποιήσεις για την υγεία περιβάλλονται από μαύρο περίγραμμα πλάτους 1 mm στο εσωτερικό της επιφάνειας που προορίζεται για τις εν λόγω προειδοποιήσεις, με εξαίρεση τις κατά το άρθρο 11 προειδοποιήσεις για την υγεία.

7. Όταν προσαρμόζει μια προειδοποίηση για την υγεία δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 5, του άρθρου 10 παράγραφος 3 και του άρθρου 12 παράγραφος 3, η Επιτροπή διασφαλίζει ότι βασίζεται σε γεγονότα ή ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν μεταξύ δύο προειδοποιήσεων, μία εκ των οποίων βασίζεται σε γεγονότα.

8. Οι εικόνες της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας που απευθύνονται σε καταναλωτές στην Ένωση συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

Άρθρο 9

Γενικές προειδοποιήσεις και ενημερωτικά μηνύματα για τα προϊόντα καπνού για κάπνισμα

1. Κάθε μονάδα συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία προϊόντων καπνού για κάπνισμα φέρει μία από τις ακόλουθες γενικές προειδοποιήσεις:

«Το κάπνισμα σκοτώνει — Κόψτε το τσιγάρο τώρα»

ή

«Το κάπνισμα σκοτώνει».

Τα κράτη μέλη καθορίζουν ποια από τις δύο γενικές προειδοποιήσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

2. Κάθε μονάδα συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία προϊόντων καπνού για κάπνισμα φέρει το ακόλουθο ενημερωτικό μήνυμα:

«Ο καπνός του τσιγάρου περιέχει πάνω από 70 ουσίες οι οποίες είναι γνωστό ότι προκαλούν καρκίνο.»

3. Στα πακέτα των τσιγάρων και στον καπνό για στριφτά τσιγάρα σε πακέτα σχήματος ορθογώνιου παραλληλεπίπεδου, η γενική προειδοποίηση εμφανίζεται στο κάτω τμήμα μιας από τις πλευρικές επιφάνειες των μονάδων συσκευασίας και το ενημερωτικό μήνυμα εμφανίζεται στο κάτω τμήμα της άλλης πλευρικής επιφάνειας. Αυτές οι προειδοποιήσεις για την υγεία έχουν πλάτος τουλάχιστον 20 mm.

Για τα σκληρά πακέτα τύπου κασετίνας στα οποία οι πλευρικές επιφάνειες χωρίζονται στα δύο όταν ανοίγει το πακέτο, η γενική προειδοποίηση και το ενημερωτικό μήνυμα εμφανίζονται ολόκληρα στα μεγαλύτερα τμήματα από τις εν λόγω επιφάνειες που χωρίζονται. Η γενική προειδοποίηση εμφανίζεται επίσης στο εσωτερικό της άνω επιφάνειας που είναι ορατή όταν το πακέτο είναι ανοικτό.

Οι πλαϊνές επιφάνειες αυτού του τύπου πακέτου έχουν ύψος τουλάχιστον 16 mm.

Στον καπνό για στριφτά τσιγάρα που πωλείται σε σακουλάκι, η γενική προειδοποίηση και το ενημερωτικό μήνυμα εμφανίζονται στις επιφάνειες που εξασφαλίζουν την πλήρη ορατότητα των εν λόγω προειδοποιήσεων για την υγεία. Στον καπνό για στριφτά τσιγάρα σε κυλινδρικά πακέτα, η γενική προειδοποίηση εμφανίζεται στην εξωτερική επιφάνεια του καπακιού και το ενημερωτικό μήνυμα στην εσωτερική επιφάνεια του καπακιού.

Τόσο η γενική προειδοποίηση όσο και το ενημερωτικό μήνυμα καλύπτουν το 50 % των επιφανειών στις οποίες τυπώνονται.

4. Η γενική προειδοποίηση και το ενημερωτικό μήνυμα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2:
- α) τυπώνονται με έντονα μαύρα στοιχεία τύπου Helvetica σε άσπρο φόντο. Για να ανταποκριθούν στις γλωσσικές απαιτήσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν το μέγεθος των στοιχείων (γραμματοσειρά), υπό τον όρο ότι το μέγεθος των στοιχείων που καθορίζεται στο εθνικό δίκαιο διασφαλίζει ότι το σχετικό κείμενο καλύπτει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειας που προορίζεται για τις εν λόγω προειδοποιήσεις για την υγεία· και
 - β) στοιχίζονται στο κέντρο εντός της επιφάνειας που προβλέπεται για αυτά, ενώ στα πακέτα σχήματος ορθογώνιου παραλληλεπιπέδου καθώς και σε οποιαδήποτε εξωτερική συσκευασία στοιχίζονται παράλληλα με την πλαϊνή ακμή της μονάδας συσκευασίας ή της εξωτερικής συσκευασίας.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να προσαρμόζει τη διατύπωση του ενημερωτικού μηνύματος που ορίζεται στην παράγραφο 2 στις επιστημονικές εξελίξεις και τις εξελίξεις της αγοράς.
6. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, προσδιορίζει την ακριβή θέση της γενικής προειδοποίησης και του ενημερωτικού μηνύματος όσον αφορά τον καπνό για στριφτά τσιγάρα που διατίθεται στην αγορά σε σακουλάκι, λαμβάνοντας υπόψη τα διαφορετικά σχήματα που έχουν τα σακουλάκια.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

Άρθρο 10

Συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία για προϊόντα καπνού για κάπνισμα

1. Κάθε μονάδα συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία προϊόντων καπνού για κάπνισμα φέρει συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία. Οι συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία:
- α) περιέχουν τις λεκτικές προειδοποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα I και αντίστοιχη έγχρωμη φωτογραφία που καθορίζεται στη βιβλιοθήκη εικόνων του παραρτήματος II,
 - β) περιλαμβάνουν πληροφορίες για την απεξάρτηση από το κάπνισμα, όπως αριθμούς τηλεφώνου, διευθύνσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή ιστοτόπους που αποσκοπούν στην ενημέρωση των καταναλωτών σχετικά με τα διαθέσιμα προγράμματα υποστήριξης όσων θέλουν να σταματήσουν το κάπνισμα,
 - γ) καλύπτουν το 65 % τόσο της εξωτερικής εμπρόσθιας και οπίσθιας πλευράς της μονάδας συσκευασίας, όσο και κάθε εξωτερικής συσκευασίας. Τα κυλινδρικά πακέτα φέρουν δύο συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία, σε ίση απόσταση ή μία από την άλλη, που καθεμιά καλύπτει το 65 % του αντίστοιχου μισού της καμπύλης επιφάνειας,
 - δ) φέρουν την ίδια λεκτική προειδοποίηση και την αντίστοιχη έγχρωμη φωτογραφία και στις δύο πλευρές των μονάδων συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας,
 - ε) εμφανίζονται στο άνω άκρο μονάδας συσκευασίας και κάθε άλλης εξωτερικής συσκευασίας και τοποθετούνται στην ίδια κατεύθυνση με όλες τις άλλες πληροφορίες που αναγράφονται στην εν λόγω επιφάνεια της συσκευασίας. Μεταβατικές εξαιρέσεις από την εν λόγω υποχρέωση για τη θέση της συνδυασμένης προειδοποίησης για την υγεία μπορεί να ισχύουν σε κράτη μέλη όπου τα φορολογικά επίσημα ή τα εθνικά αναγνωριστικά σήματα που χρησιμοποιούνται για φορολογικούς σκοπούς παραμένουν υποχρεωτικά, ως εξής:
 - i) σε αυτές τις περιπτώσεις, όπου το φορολογικό επίσημα ή το εθνικό αναγνωριστικό σήμα που χρησιμοποιείται για φορολογικούς σκοπούς επικολλάται στο άνω άκρο μιας μονάδας συσκευασίας από χαρτόνι, η συνδυασμένη προειδοποίηση για την υγεία που πρέπει να εμφανίζεται στην πίσω επιφάνεια μπορεί να τοποθετείται ακριβώς κάτω από το φορολογικό επίσημα ή το εθνικό αναγνωριστικό σήμα,
 - ii) όταν μια μονάδα συσκευασίας είναι από μαλακό υλικό, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν έναν ορθογώνιο χώρο με ύψος που να μην ξεπερνά τα 13 mm ανάμεσα στο άνω άκρο του πακέτου και το άνω άκρο των συνδυασμένων προειδοποιήσεων για την υγεία, που να προορίζεται για το φορολογικό επίσημα ή το εθνικό αναγνωριστικό σήμα που χρησιμοποιείται για φορολογικούς σκοπούς.

Οι εξαιρέσεις που αναφέρονται στα σημεία i) και ii) ισχύουν για περίοδο τριών ετών μετά τις 20 Μαΐου 2016. Δεν τοποθετούνται πάνω από τις προειδοποιήσεις για την υγεία εμπορικά σήματα ή λογότυπα,

- στ) αναπαράγονται σύμφωνα με τον μορφότυπο, τη διάταξη, τον σχεδιασμό και τις αναλογίες που καθορίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3,

ζ) σε περίπτωση μονάδας συσκευασίας τσιγάρων, έχουν τις ακόλουθες διαστάσεις:

i) ύψος: τουλάχιστον 44 mm,

ii) πλάτος: τουλάχιστον 52 mm.

2. Οι συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία συγκεντρώνονται σε τρία σύνολα όπως καθορίζεται στο παράρτημα II και κάθε σύνολο μπορεί να χρησιμοποιείται ένα συγκεκριμένο έτος και να εναλλάσσεται ετησίως. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε συνδυασμένη προειδοποίηση για την υγεία που διατίθεται προς χρήση σε ένα συγκεκριμένο έτος εμφανίζεται κατά το δυνατόν σε ίσο αριθμό σε κάθε μάρκα προϊόντων καπνού.

3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 27:

a) για να προσαρμόζει τις λεκτικές προειδοποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα I, λαμβάνοντας υπόψη τις επιστημονικές εξελίξεις και τις εξελίξεις στην αγορά,

β) για να θεσπίσει και να προσαρμόζει τη βιβλιοθήκη εικόνων για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 1 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τις επιστημονικές εξελίξεις και τις εξελίξεις στην αγορά.

4. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές για τη διάταξη, τον σχεδιασμό και το σχήμα των συνδυασμένων προειδοποιήσεων για την υγεία, λαμβάνοντας υπόψη τα διάφορα σχήματα πακέτων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

Άρθρο 11

Επίσημανση προϊόντων καπνού για κάπνισμα πλην των τσιγάρων, του καπνού για στριφτά τσιγάρα και του καπνού για ναργιλέ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν εξαιρέσεις για τα προϊόντα καπνού για κάπνισμα πλην των τσιγάρων, του καπνού για στριφτά τσιγάρα και του καπνού για ναργιλέ όσον αφορά την υποχρέωση να φέρει το ενημερωτικό μήνυμα που καθορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και τις συνδυασμένες προειδοποιήσεις για την υγεία που καθορίζονται στο άρθρο 10. Στην περίπτωση αυτή και επιπλέον της γενικής προειδοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1, κάθε μονάδα συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία των προϊόντων αυτών φέρει μία από τις λεκτικές προειδοποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα I. Η γενική προειδοποίηση που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 περιλαμβάνει αναφορά στις υπηρεσίες υποστήριξης για την απεξάρτηση από το κάπνισμα η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Η γενική προειδοποίηση εμφανίζεται στην πιο ορατή επιφάνεια της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε λεκτική προειδοποίηση εμφανίζεται κατά το δυνατόν σε ίσο αριθμό σε κάθε μάρκα των προϊόντων αυτών. Οι λεκτικές προειδοποιήσεις εμφανίζονται στην επόμενη περισσότερο ορατή επιφάνεια της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας.

Στις μονάδες συσκευασίας τύπου κασετίνας, η επόμενη περισσότερο ορατή επιφάνεια είναι αυτή που φαίνεται όταν ανοίγει το πακέτο.

2. Η γενική προειδοποίηση για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 1 καλύπτει το 30 % της σχετικής επιφάνειας της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 32 % για τα κράτη μέλη με δύο επίσημες γλώσσες και σε 35 % για τα κράτη μέλη με περισσότερες από δύο επίσημες γλώσσες.

3. Η λεκτική προειδοποίηση για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 1 καλύπτει το 40 % της σχετικής επιφάνειας της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 45 % για τα κράτη μέλη με δύο επίσημες γλώσσες και σε 50 % για τα κράτη μέλη με περισσότερες από δύο επίσημες γλώσσες.

4. Όταν οι αναφερόμενες στην παράγραφο 1 προειδοποιήσεις για την υγεία πρέπει να εμφανίζονται σε επιφάνεια που υπερβαίνει τα 150 cm², οι προειδοποιήσεις καλύπτουν εμβαδόν 45 cm². Το εμβαδόν αυτό αυξάνεται σε 48 cm² για τα κράτη μέλη με δύο επίσημες γλώσσες και σε 52,5 cm² για τα κράτη μέλη με περισσότερες από δύο επίσημες γλώσσες.

5. Οι προειδοποιήσεις για την υγεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4. Το κείμενο των προειδοποιήσεων για την υγεία είναι παράλληλο με το κύριο κείμενο στην επιφάνεια που προορίζεται για αυτές τις προειδοποιήσεις.

Οι προειδοποιήσεις για την υγεία περιβάλλονται από μαύρο περίγραμμα πάχους τουλάχιστον 3 και το πολύ 4 mm. Το εν λόγω περίγραμμα εμφανίζεται έξω από την επιφάνεια που προορίζεται για τις προειδοποιήσεις για την υγεία.

6. Η Επιτροπή εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για την ανάκληση της δυνατότητας χορήγησης εξαιρέσεων για οποιαδήποτε κατηγορία προϊόντων αναφέρεται στην παράγραφο 1, αν υπάρξει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών, η οποία θα διαπιστώνεται με έκθεση της Επιτροπής για την εν λόγω κατηγορία προϊόντων.

Άρθρο 12

Επισήμανση των μη καπνιζόμενων προϊόντων καπνού

1. Κάθε μονάδα συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία μη καπνιζόμενων προϊόντων καπνού φέρει την ακόλουθη προειδοποίηση υγείας:

«Αυτό το προϊόν καπνού βλάπτει την υγεία σας και είναι εθιστικό.».

2. Η προειδοποίηση για την υγεία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4. Το κείμενο των προειδοποιήσεων είναι παράλληλο με το κύριο κείμενο στην επιφάνεια που προορίζεται για αυτές τις προειδοποιήσεις.

Επιπλέον:

α) εμφανίζεται στις δύο μεγαλύτερες επιφάνειες της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας,

β) καλύπτει το 30 % των επιφανειών της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 32 % για τα κράτη μέλη με δύο επίσημες γλώσσες και σε 35 % για τα κράτη μέλη με περισσότερες από δύο επίσημες γλώσσες.

3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να προσαρμόζει τη διατύπωση της προειδοποίησης για την υγεία της παραγράφου 1 στις επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 13

Παρουσίαση του προϊόντος

1. Η επισήμανση των μονάδων συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας, καθώς και το ίδιο το προϊόν καπνού, δεν περιλαμβάνουν κανένα στοιχείο ή χαρακτηριστικό το οποίο:

α) προωθεί το προϊόν καπνού ή ενθαρρύνει την κατανάλωσή του δημιουργώντας εσφαλμένη εντύπωση όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του, τις επιδράσεις του στην υγεία, τους κινδύνους ή τις εκπομπές του· οι επισημάνσεις δεν περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την περιεκτικότητα σε νικοτίνη, πίσσα ή μονοξειδίο του άνθρακα του προϊόντος καπνού,

β) υποδηλώνει ότι ένα συγκεκριμένο προϊόν καπνού είναι λιγότερο επιβλαβές από άλλα ή αποσκοπεί στη μείωση των επιπτώσεων ορισμένων επιβλαβών συστατικών του καπνού ή έχει αναζωογονητικές ιδιότητες, ιδιότητες που παρέχουν ενέργεια ή θεραπευτικές, ανανεωτικές, φυσικές ή βιολογικές ιδιότητες ή προσφέρει άλλα οφέλη για την υγεία ή την κοινωνική συμπεριφορά,

γ) αναφέρεται σε γεύση, μυρωδιά, αρωματικές ύλες ή άλλα πρόσθετα ή επισημαίνει την απουσία τους,

δ) μοιάζει με προϊόν διατροφής ή με καλλυντικό,

ε) υποδηλώνει ότι ένα συγκεκριμένο προϊόν καπνού έχει βελτιωμένη βιοαποδομησιμότητα ή άλλα περιβαλλοντικά οφέλη.

2. Οι μονάδες συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία δεν υποδηλώνουν οικονομικά οφέλη φέροντας τυπωμένα κουπόνια, προσφέροντας έκπτωση ή δωρεάν διανομή ή περιλαμβάνοντας προσφορές τύπου «δύο στην τιμή του ενός» ή παρόμοιες προσφορές.

3. Τα κατά τις παραγράφους 1 και 2 απαγορευμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά μπορεί να περιλαμβάνουν κείμενα, σύμβολα, ονόματα, εμπορικά σήματα, απεικονίσεις ή άλλα σήματα, χωρίς να εξαντλούνται σε αυτά.

Άρθρο 14

Εμφάνιση και περιεχόμενο των μονάδων συσκευασίας

1. Οι μονάδες συσκευασίας τσιγάρων έχουν σχήμα ορθογώνιου παραλληλεπίπεδου. Οι μονάδες συσκευασίας καπνού για στριφτά τσιγάρα έχουν σχήμα ορθογώνιου παραλληλεπίπεδου ή κυλινδρικό σχήμα ή σχήμα σακούλας. Οι μονάδες συσκευασίας τσιγάρων περιέχουν τουλάχιστον 20 τσιγάρα. Οι μονάδες συσκευασίας καπνού για στριφτά τσιγάρα περιέχουν καπνό βάρους τουλάχιστον 30 g.
2. Οι μονάδες συσκευασίας τσιγάρων μπορούν να αποτελούνται από χαρτόνι ή από μαλακό υλικό και δεν φέρουν άνοιγμα που μπορεί να ξανακλείνεται ή να ξανασφραγίζεται μετά το πρώτο άνοιγμα, εκτός από τα πακέτα με αρθρωτό καπάκι και τα πακέτα τύπου κασετίνας. Στα πακέτα με αρθρωτό καπάκι και στα πακέτα τύπου κασετίνας, το καπάκι ενώνεται μόνο με το πίσω μέρος της μονάδας συσκευασίας.

Άρθρο 15

Ιχνηλασιμότητα

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι όλες οι μονάδες συσκευασίας των προϊόντων καπνού επισημαίνονται με μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό. Για να διασφαλίζεται η ακεραιότητα του μοναδικού αναγνωριστικού κωδικού, αυτός τυπώνεται ή τοποθετείται κατά τρόπον ώστε να μην μπορεί να αφαιρεθεί, είναι ανεξίτηλος και δεν κρύβεται ούτε διακόπτεται με κανένα τρόπο, μεταξύ άλλων από φορολογικά επισήματα ή ετικέτες αναγραφής της τιμής ή από το άνοιγμα της μονάδας συσκευασίας. Στην περίπτωση προϊόντων καπνού που κατασκευάζονται εκτός της Ένωσης, οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο εφαρμόζονται μόνο στα προϊόντα εκείνα που προορίζονται για την αγορά της Ένωσης ή διατίθενται σε αυτήν.
2. Ο μοναδικός αναγνωριστικός κωδικός επιτρέπει τον προσδιορισμό των ακόλουθων:
 - α) της ημερομηνίας και του τόπου κατασκευής,
 - β) της μονάδας κατασκευής,
 - γ) του μηχανήματος που χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή των προϊόντων καπνού,
 - δ) της βάρδιας παραγωγής ή του χρόνου κατασκευής,
 - ε) της περιγραφής του προϊόντος,
 - στ) της προβλεπόμενης αγοράς λιανικής πώλησης,
 - ζ) του προβλεπόμενου δρομολογίου της φόρτωσης,
 - η) κατά περίπτωση, του εισαγωγέα στην Ένωση,
 - θ) του πραγματικού δρομολογίου της φόρτωσης από τη μονάδα κατασκευής έως το πρώτο κατάστημα λιανικής πώλησης, συμπεριλαμβανομένων όλων των χρησιμοποιούμενων αποθηκών, καθώς και της ημερομηνίας φόρτωσης, του προορισμού, του σημείου αναχώρησης και του παραλήπτη,
 - ι) της ταυτότητας όλων των αγοραστών από τη μονάδα κατασκευής έως το πρώτο κατάστημα λιανικής πώλησης, και
 - ια) του τιμολογίου, του αριθμού παραγγελίας και των αρχείων πληρωμών όλων των αγοραστών από τη μονάδα κατασκευής έως το πρώτο κατάστημα λιανικής πώλησης.
3. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α), β), γ), δ) ε), στ), ζ) και, κατά περίπτωση, η) της παραγράφου 2 αποτελούν μέρος του μοναδικού αναγνωριστικού κωδικού.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία θ), ι) και ια) της παραγράφου 2 είναι προσιτές ηλεκτρονικά μέσω συνδέσμου στον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό.
5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι όλοι οι οικονομικοί φορείς που συμμετέχουν στο εμπόριο προϊόντων καπνού, από τον κατασκευαστή έως τον τελευταίο οικονομικό φορέα πριν από το πρώτο κατάστημα λιανικής πώλησης, καταγράφουν την περιέλευση όλων των μονάδων συσκευασίας στην κατοχή τους, καθώς επίσης όλες τις ενδιάμεσες μετακινήσεις και την τελική έξοδο των μονάδων συσκευασίας από την κατοχή τους. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να εκπληρωθεί με τη σήμανση και την καταγραφή της γενικής συσκευασίας, όπως της κούτας, του κιβωτίου ή της παλέτας, υπό τον όρο ότι η παρακολούθηση και ο εντοπισμός όλων των μονάδων συσκευασίας παραμένει εφικτός.

6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι όλα τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που εμπλέκονται στην αλυσίδα εφοδιασμού των προϊόντων καπνού τηρούν πλήρη και ακριβή αρχεία με όλες τις σχετικές συναλλαγές.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι κατασκευαστές προϊόντων καπνού παρέχουν σε όλους τους οικονομικούς φορείς που συμμετέχουν στο εμπόριο προϊόντων καπνού, από τον κατασκευαστή έως τον τελευταίο οικονομικό φορέα πριν από το πρώτο κατάστημα λιανικής πώλησης, συμπεριλαμβανομένων των εισαγωγέων, των αποθηκών και των μεταφορικών εταιρειών, τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για την καταγραφή των προϊόντων καπνού που αγοράζονται, πωλούνται, αποθηκεύονται, μεταφέρονται ή τυγχάνουν άλλου χειρισμού. Ο εν λόγω εξοπλισμός είναι σε θέση να λαμβάνει και να διαβιβάζει ηλεκτρονικά τα καταγεγραμμένα στοιχεία σε μονάδα αποθήκευσης δεδομένων σύμφωνα με την παράγραφο 8.

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς προϊόντων καπνού συνάπτουν συμβάσεις αποθήκευσης δεδομένων με ανεξάρτητο τρίτο μέρος, για τον σκοπό της φιλοξενίας της μονάδας αποθήκευσης δεδομένων για όλα τα σχετικά δεδομένα. Η μονάδα αποθήκευσης δεδομένων βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης. Η καταλληλότητα του τρίτου μέρους, και ιδίως η ανεξαρτησία και οι τεχνικές του δυνατότητες, καθώς και η σύμβαση αποθήκευσης δεδομένων, εγκρίνονται από την Επιτροπή.

Οι δραστηριότητες του τρίτου μέρους παρακολουθούνται από εξωτερικό ελεγκτή, ο οποίος προτείνεται και αμείβεται από τον κατασκευαστή των προϊόντων καπνού και εγκρίνεται από την Επιτροπή. Ο εξωτερικός ελεγκτής υποβάλλει ετήσια έκθεση στις αρμόδιες αρχές και στην Επιτροπή, εκτιμώντας ιδίως τυχόν παρατυπίες σχετικά με την πρόσβαση.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η Επιτροπή, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και ο εξωτερικός ελεγκτής έχουν πλήρη πρόσβαση στις μονάδες αποθήκευσης δεδομένων. Σε δόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή ή τα κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν στους κατασκευαστές ή στους εισαγωγείς πρόσβαση στα αποθηκευμένα δεδομένα, υπό τον όρο ότι οι εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες εξακολουθούν να προστατεύονται επαρκώς σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό και εθνικό δίκαιο.

9. Τα καταγεγραμμένα δεδομένα δεν τροποποιούνται ούτε διαγράφονται από οικονομικό φορέα που εμπλέκεται στο εμπόριο προϊόντων καπνού.

10. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων γίνεται μόνο σύμφωνα με τους κανόνες και τις διασφαλίσεις που προβλέπονται στην οδηγία 95/46/EK.

11. Μέσω εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή:

α) καθορίζει τα τεχνικά πρότυπα για τη δημιουργία και τη λειτουργία του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης όπως προβλέπεται στο παρόν άρθρο, συμπεριλαμβανομένης της σήμανσης με έναν μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό, της καταχώρισης, της διαβίβασης, της επεξεργασίας και της αποθήκευσης δεδομένων και της πρόσβασης σε αποθηκευμένα δεδομένα,

β) καθορίζει τα τεχνικά πρότυπα που απαιτούνται για να διασφαλιστεί ότι τα συστήματα που χρησιμοποιούνται για τον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό και οι σχετικές λειτουργίες είναι πλήρως συμβατά μεταξύ τους σε ολόκληρη την Ένωση.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

12. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 27, προκειμένου να καθορίσει τα βασικά στοιχεία των συμβάσεων αποθήκευσης δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου, όπως τη διάρκεια τους, τη δυνατότητα ανανέωσής τους, την απαιτούμενη εμπειρογνομosύνη ή την εμπιστευτικότητά τους, περιλαμβανομένης της τακτικής παρακολούθησης και αξιολόγησης των εν λόγω συμβάσεων.

13. Οι παράγραφοι 1 ως 10 εφαρμόζονται στα τσιγάρα και στον καπνό για στριφτά τσιγάρα από τις 20 Μαΐου 2019 και σε προϊόντα καπνού πλην των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα από τις 20 Μαΐου 2024.

Άρθρο 16

Χαρακτηριστικό ασφαλείας

1. Πέραν του μοναδικού αναγνωριστικού κωδικού που αναφέρεται στο άρθρο 15, τα κράτη μέλη απαιτούν όλες οι μονάδες συσκευασίας των προϊόντων καπνού, που διατίθενται στην αγορά, να φέρουν απαραβίαστο χαρακτηριστικό ασφαλείας, που αποτελείται από ορατά και αόρατα στοιχεία. Το χαρακτηριστικό ασφαλείας τυπώνεται ή επικολλάται κατά τρόπον ώστε να μην μπορεί να αφαιρεθεί, είναι ανεξίτηλο και δεν κρύβεται ούτε διακόπτεται με κανένα τρόπο, μεταξύ άλλων από φορολογικά επισήματα και ετικέτες αναγραφής της τιμής ή από άλλα στοιχεία που επιβάλλονται από τη νομοθεσία.

Τα κράτη μέλη που απαιτούν τη χρήση φορολογικών επισημάτων ή εθνικών αναγνωριστικών σημάτων που χρησιμοποιούνται για φορολογικούς σκοπούς μπορούν να επιτρέπουν να χρησιμοποιούνται ως χαρακτηριστικά ασφαλείας, υπό τον όρο ότι τα φορολογικά επισήματα ή τα εθνικά αναγνωριστικά σήματα συμμορφώνονται με όλα τα τεχνικά πρότυπα και εκπληρώνουν όλες τις λειτουργίες που προβλέπει το παρόν άρθρο.

2. Μέσω εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή καθορίζει τα τεχνικά πρότυπα για το χαρακτηριστικό ασφαλείας και την πιθανή εκ περιτροπής χρήση τους και τα προσαρμόζει στις επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις και στις εξελίξεις της αγοράς.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

3. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται στα τσιγάρα και στον καπνό για στριφτά τσιγάρα από τις 20 Μαΐου 2019 και σε προϊόντα καπνού πλην των τσιγάρων και του καπνού για στριφτά τσιγάρα από τις 20 Μαΐου 2024.

ΚΕΦΆΛΛΑΙΟ III

Καπνός που λαμβάνεται από το στόμα, διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού και νέα προϊόντα καπνού

Άρθρο 17

Καπνός που λαμβάνεται από το στόμα

Τα κράτη μέλη απαγορεύουν την κυκλοφορία στην αγορά του καπνού που λαμβάνεται από το στόμα, με την επιφύλαξη του άρθρου 151 της πράξης προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας.

Άρθρο 18

Διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαγορεύουν τις διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού στους καταναλωτές. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται για την πρόληψη των πωλήσεων αυτών. Τα καταστήματα λιανικής πώλησης που πραγματοποιούν διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις προϊόντων καπνού δεν μπορούν να προμηθεύουν τους καταναλωτές με αυτά τα προϊόντα στα κράτη μέλη όπου έχουν απαγορευθεί οι εν λόγω πωλήσεις. Τα κράτη μέλη που δεν απαγορεύουν τις πωλήσεις αυτές απαιτούν από τα καταστήματα λιανικής πώλησης που προτίθενται να πραγματοποιήσουν διασυνοριακές πωλήσεις εξ αποστάσεως σε καταναλωτές που βρίσκονται στην Ένωση να εγγραφούν στα μητρώα των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένο το κατάστημα λιανικής πώλησης και του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκονται οι πραγματικοί ή δυνητικοί καταναλωτές. Απαιτείται από τα καταστήματα λιανικής πώλησης που είναι εγκατεστημένα εκτός της Ένωσης να εγγραφούν στα μητρώα των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκονται οι πραγματικοί ή δυνητικοί καταναλωτές. Όλα τα καταστήματα λιανικής πώλησης που προτίθενται να πραγματοποιήσουν διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές κατά την εγγραφή τους τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) ονομασία ή εταιρική επωνυμία και μόνιμη διεύθυνση του τόπου δραστηριότητας από τον οποίο θα γίνεται η παροχή των προϊόντων καπνού,
- β) την ημερομηνία έναρξης της δραστηριότητας παροχής προϊόντων καπνού για διασυνοριακές εξ αποστάσεως πωλήσεις σε καταναλωτές μέσω υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 σημείο 2) της οδηγίας 98/34/ΕΚ,
- γ) τη διεύθυνση του ιστοτόπου ή των ιστοτόπων που χρησιμοποιούνται για τον εν λόγω σκοπό και κάθε σχετική πληροφορία για τον εντοπισμό του ιστοτόπου.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν πρόσβαση στον κατάλογο όλων των καταστημάτων λιανικής πώλησης που έχουν εγγραφεί στα μητρώα τους. Όταν παρέχεται πρόσβαση στον εν λόγω κατάλογο, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τηρούνται οι κανόνες και οι διασφαλίσεις που προβλέπονται στην οδηγία 95/46/ΕΚ. Τα καταστήματα λιανικής πώλησης μπορούν να αρχίσουν να διαθέτουν στην αγορά προϊόντα καπνού μέσω διασυνοριακών εξ αποστάσεως πωλήσεων μόνο όταν έχουν λάβει επιβεβαίωση της εγγραφής τους στη σχετική αρμόδια αρχή.

3. Τα κράτη μέλη προορισμού των προϊόντων καπνού που πωλούνται μέσω διασυνοριακών εξ αποστάσεως πωλήσεων μπορούν να απαιτήσουν από το κατάστημα λιανικής πώλησης που τα προμηθεύει να ορίσει ένα φυσικό πρόσωπο ως υπεύθυνο να επαληθεύει — προτού τα προϊόντα καπνού φτάσουν στον καταναλωτή — ότι συνάδουν με τις εθνικές διατάξεις που έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στο κράτος μέλος προορισμού, αν η επαλήθευση αυτή είναι αναγκαία για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση και να διευκολυνθεί η επιβολή της νομοθεσίας.

4. Τα καταστήματα λιανικής πώλησης που πραγματοποιούν διασυννοιακές εξ αποστάσεως πωλήσεις διαθέτουν σύστημα επαλήθευσης ηλικίας, το οποίο επαληθεύει, κατά τη στιγμή της πώλησης, ότι ο καταναλωτής που αγοράζει το προϊόν έχει το απαιτούμενο ελάχιστο όριο ηλικίας που προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους προορισμού. Το κατάστημα λιανικής πώλησης ή το φυσικό πρόσωπο που έχει οριστεί κατά την παράγραφο 3 υποβάλλει στις αρμόδιες αρχές του εν λόγω κράτους μέλους περιγραφή των λεπτομερειών και της λειτουργίας του συστήματος επαλήθευσης ηλικίας.

5. Τα καταστήματα λιανικής πώλησης επεξεργάζονται τα προσωπικά δεδομένα του καταναλωτή μόνο σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK και δεν αποκαλύπτουν τα εν λόγω δεδομένα ούτε στον κατασκευαστή των προϊόντων καπνού ούτε στις εταιρείες που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών ούτε σε άλλο τρίτο. Τα προσωπικά δεδομένα δεν χρησιμοποιούνται ούτε μεταβιβάζονται για σκοπούς άλλους από τη συγκεκριμένη αγορά. Αυτό ισχύει επίσης αν το κατάστημα λιανικής πώλησης ανήκει σε κατασκευαστή προϊόντων καπνού.

Άρθρο 19

Κοινοποίηση νέων προϊόντων καπνού

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς νέων προϊόντων καπνού να υποβάλουν κοινοποίηση στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για κάθε τέτοιο προϊόν που προτίθενται να διαθέσουν στην εθνική αγορά. Η κοινοποίηση υποβάλλεται σε ηλεκτρονική μορφή έξι μήνες πριν από την προβλεπόμενη διάθεση στην αγορά. Συνοδεύεται από λεπτομερή περιγραφή του σχετικού νέου προϊόντος καπνού, καθώς και από τις οδηγίες χρήσης του και τις πληροφορίες που προβλέπονται από το άρθρο 5 όσον αφορά τα συστατικά και τις εκπομπές. Οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς που υποβάλλουν κοινοποίηση για ένα νέο προϊόν καπνού παρέχουν επίσης στις αρμόδιες αρχές:

- α) τις διαθέσιμες επιστημονικές μελέτες για την τοξικότητα, τον κίνδυνο εθισμού και την ελκυστικότητα του νέου προϊόντος καπνού, ιδίως όσον αφορά τα συστατικά και τις εκπομπές του,
- β) τις διαθέσιμες μελέτες, τις συνοπτικές περιγραφές τους και τις έρευνες αγοράς σχετικά με τις προτιμήσεις διάφορων ομάδων καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένων των νέων και των σημερινών καπνιστών,
- γ) άλλες διαθέσιμες και σχετικές πληροφορίες, μεταξύ των οποίων και ανάλυση κινδύνου/οφέλους του προϊόντος, τις αναμενόμενες συνέπειές του στην παύση της κατανάλωσης καπνού, τις αναμενόμενες συνέπειές του στην έναρξη της κατανάλωσης καπνού και προβλεπόμενες επιδράσεις στους καταναλωτές.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς νέων προϊόντων καπνού να διαβιβάζουν στις αρμόδιες αρχές τους κάθε νέα ή επικαιροποιημένη πληροφορία σχετικά με τις μελέτες, την έρευνα και άλλες πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) έως γ). Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τους κατασκευαστές ή τους εισαγωγείς νέων προϊόντων καπνού να πραγματοποιούν πρόσθετες δοκιμές ή να υποβάλουν συμπληρωματικές πληροφορίες. Τα κράτη μέλη θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής όλες τις πληροφορίες που λαμβάνουν δυνάμει του παρόντος άρθρου.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν σύστημα για την αδειοδότηση για νέα προϊόντα καπνού. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρεώνουν τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς με αναλογικά τέλη για αυτή την αδειοδότηση.

4. Τα νέα προϊόντα καπνού που διατίθενται στην αγορά τηρούν τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας. Ποιες από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται στα νέα προϊόντα καπνού εξαρτάται από το κατά πόσο τα εν λόγω προϊόντα εμπίπτουν στον ορισμό του μη καπνιζόμενου προϊόντος καπνού ή του προϊόντος καπνού για κάπνισμα.

ΤΙΤΛΟΣ III

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΤΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΦΥΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΓΙΑ ΚΑΠΝΙΣΜΑ

Άρθρο 20

Ηλεκτρονικά τσιγάρα

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και οι περιέκτες επαναπλήρωσης να διατίθενται στην αγορά μόνο εφόσον τηρούν την παρούσα οδηγία και όλη την υπόλοιπη σχετική νομοθεσία της Ένωσης.

Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης που υπόκεινται σε απαίτηση αδειοδότησης βάσει της οδηγίας 2001/83/ΕΚ ή στις απαιτήσεις της οδηγίας 93/42/ΕΟΚ.

2. Οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης υποβάλλουν κοινοποίηση στις αρμόδιες αρχές για τυχόν σχετικά προϊόντα που προτίθενται να θέσουν στην αγορά. Η κοινοποίηση υποβάλλεται ηλεκτρονικά έξι μήνες πριν από την προβλεπόμενη διάθεση στην αγορά. Όσον αφορά τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης που ήδη κυκλοφορούν στην αγορά στις 20 Μαΐου 2016 η κοινοποίηση υποβάλλεται εντός έξι μηνών από την εν λόγω ημερομηνία. Υποβάλλεται νέα κοινοποίηση για κάθε ουσιαστική τροποποίηση του προϊόντος.

Ανάλογα με το αν το προϊόν είναι ηλεκτρονικό τσιγάρο ή περιέκτης επαναπλήρωσης, η κοινοποίηση περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) την επωνυμία και τα στοιχεία επικοινωνίας του κατασκευαστή, του υπεύθυνου νομικού ή φυσικού προσώπου εντός της Ένωσης και, κατά περίπτωση, του εισαγωγέα στην Ένωση·
- β) κατάλογο όλων των συστατικών που περιέχονται στο προϊόν και όλων των εκπομπών από τη χρήση του, ανά μάρκα και τύπο, συμπεριλαμβανομένων των ποσοτήτων αυτών·
- γ) τοξικολογικά δεδομένα που αφορούν τα εν λόγω συστατικά και εκπομπές των προϊόντων, μεταξύ άλλων όταν θερμαίνονται, αναφέροντας συγκεκριμένα τις επιπτώσεις τους στην υγεία των καταναλωτών όταν εισπνέονται, και συνεκτιμώντας, μεταξύ άλλων, τυχόν επιπτώσεις εθισμού·
- δ) πληροφορίες σχετικά με τη δοσολογία και την πρόσληψη νικοτίνης όταν το προϊόν καταναλώνεται υπό κανονικές ή ευλόγως προβλέψιμες συνθήκες·
- ε) περιγραφή των συστατικών του προϊόντος, συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του μηχανισμού ανοίγματος και επαναπλήρωσης του ηλεκτρονικού τσιγάρου ή του περιέκτη επαναπλήρωσης·
- στ) περιγραφή της διαδικασίας παραγωγής, μεταξύ άλλων εάν περιλαμβάνει την εν σειρά παραγωγή, και δήλωση ότι η διαδικασία παραγωγής πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου·
- ζ) δήλωση ότι ο κατασκευαστής και ο εισαγωγέας φέρουν την πλήρη ευθύνη για την ποιότητα και την ασφάλεια του προϊόντος, όταν διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται υπό κανονικές ή ευλόγως προβλέψιμες συνθήκες.

Όταν τα κράτη μέλη θεωρούν ότι οι πληροφορίες που υποβάλλονται είναι ελλιπείς, έχουν δικαίωμα να αιτούνται τη συμπλήρωση των σχετικών πληροφοριών.

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν αναλογικά τέλη στους κατασκευαστές και εισαγωγείς προϊόντων καπνού για την παραλαβή, την αποθήκευση, τον χειρισμό και την ανάλυση των πληροφοριών που υποβάλλονται σε αυτά.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι:

- α) το υγρό που περιέχει νικοτίνη διατίθεται στην αγορά μόνο σε ειδικούς περιέκτες επαναπλήρωσης ο όγκος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 10 ml, σε αναλώσιμα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή φιαλίδια μίας χρήσης και ότι ο όγκος των φιαλιδίων ή των δοχείων δεν υπερβαίνει τα 2 ml,
- β) το υγρό που περιέχει νικοτίνη δεν περιέχει νικοτίνη που υπερβαίνει τα 20 mg/ml,
- γ) το υγρό που περιέχει νικοτίνη δεν περιέχει τα πρόσθετα που παρατίθενται στο άρθρο 7 παράγραφος 6,
- δ) για την κατασκευή του υγρού που περιέχει νικοτίνη χρησιμοποιούνται μόνο υψηλής καθαρότητας συστατικά. Ουσίες διαφορετικές των συστατικών της παραγράφου 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) του παρόντος άρθρου υπάρχουν μόνο σε επίπεδο ίχνων στο υγρό που περιέχει νικοτίνη, εφόσον τα ίχνη αυτά δεν μπορούν να αποφευχθούν τεχνικά κατά την κατασκευή,

- ε) εξαιρουμένης της νικοτίνης, στο υγρό που περιέχει νικοτίνη χρησιμοποιούνται μόνο συστατικά που δεν είναι επικίνδυνα για την ανθρώπινη υγεία σε θερμαινόμενη ή μη μορφή,
- στ) τα ηλεκτρονικά τσιγάρα χορηγούν τις δόσεις νικοτίνης σε σταθερά επίπεδα υπό φυσιολογικές συνθήκες χρήσης,
- ζ) τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και οι περιέκτες επαναπλήρωσης είναι προστατευμένα από τα παιδιά και απαραβίαστα, προστατεύονται από τη θραύση και τη διαρροή και διαθέτουν μηχανισμό που εξασφαλίζει την επαναπλήρωση χωρίς διαρροή.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι:

- α) οι μονάδες συσκευασίας ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης περιέχουν ενημερωτικό φυλλάδιο με πληροφορίες όσον αφορά:
 - i) τις οδηγίες χρήσης και αποθήκευσης του προϊόντος, καθώς επίσης και μνεία ότι η χρήση του προϊόντος δεν συνιστάται σε νέους και μη καπνιστές,
 - ii) τις αντενδείξεις,
 - iii) τις προειδοποιήσεις για συγκεκριμένες ομάδες κινδύνου,
 - iv) τυχόν βλαβερές συνέπειες,
 - v) τον κίνδυνο εθισμού και την τοξικότητα, και
 - vi) τα στοιχεία επικοινωνίας του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα και του νομικού ή φυσικού προσώπου επαφής εντός της Ένωσης,
- β) οι μονάδες συσκευασίας και όλες οι εξωτερικές συσκευασίες ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης:
 - i) περιλαμβάνουν κατάλογο όλων των συστατικών που περιέχονται στο προϊόν σε φθίνουσα σειρά βάρους και αναφέρουν το περιεχόμενο σε νικοτίνη του προϊόντος και τη χορήγηση ανά δόση, τον αριθμό της παρτίδας παραλαβής και σύσταση να φυλάσσεται το προϊόν μακριά από παιδιά,
 - ii) με την επιφύλαξη του σημείου i) του παρόντος στοιχείου, δεν περιλαμβάνουν στοιχεία ή χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο άρθρο 13, εξαιρουμένου του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) σχετικά με τις πληροφορίες όσον αφορά την περιεκτικότητα σε νικοτίνη και όσον αφορά τις αρωματικές ύλες, και
 - iii) φέρουν μία από τις ακόλουθες προειδοποιήσεις για την υγεία:
 - «Το προϊόν αυτό περιέχει νικοτίνη, η οποία είναι εξαιρετικά εθιστική ουσία. Η χρήση του δεν συνιστάται σε μη καπνιστές.»
 - ή
 - «Το προϊόν αυτό περιέχει νικοτίνη, η οποία είναι εξαιρετικά εθιστική ουσία.».

Τα κράτη μέλη καθορίζουν ποια από τις δύο προειδοποιήσεις για την υγεία πρέπει να χρησιμοποιηθεί,

- γ) οι προειδοποιήσεις για την υγεία τηρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι:

- α) απαγορεύονται οι εμπορικές επικοινωνίες στις υπηρεσίες κοινωνίας της πληροφορίας, στον Τύπο και σε άλλα έντυπα, με σκοπό ή άμεσο ή έμμεσο αποτέλεσμα την προώθηση ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης, εξαιρουμένων των εντύπων που προορίζονται αποκλειστικά για επαγγελματίες του εμπορίου ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης και των εντύπων που τυπώνονται και δημοσιεύονται σε τρίτες χώρες, όπου τα εν λόγω έντυπα δεν προορίζονται πρωτίστως για την αγορά της Ένωσης,
- β) απαγορεύονται οι εμπορικές επικοινωνίες στο ραδιόφωνο, με σκοπό ή άμεσο ή έμμεσο αποτέλεσμα την προώθηση ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης,

- γ) απαγορεύεται κάθε μορφή δημόσιας ή ιδιωτικής συνεισφοράς σε ραδιοφωνικά προγράμματα με σκοπό ή άμεσο ή έμμεσο αποτέλεσμα την προώθηση ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης,
- δ) απαγορεύεται κάθε μορφή δημόσιας ή ιδιωτικής συμβολής σε οιαδήποτε εκδήλωση, δραστηριότητα ή πρόσωπο με σκοπό ή άμεσο ή έμμεσο αποτέλεσμα την προώθηση των ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης, η οποία πραγματοποιείται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή στην οποία συμμετέχουν περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή έχει κατ' άλλο τρόπο διασυνοριακές επιπτώσεις,
- ε) απαγορεύονται για τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης οι οπτικοακουστικές εμπορικές επικοινωνίες στις οποίες εφαρμόζεται η οδηγία 2010/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

6. Το άρθρο 18 της παρούσας οδηγίας εφαρμόζεται σε διασυνοριακές εξ' αποστάσεως πωλήσεις ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης.

7. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης να υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές ετησίως:

- i) συνολικά δεδομένα για τους όγκους των πωλήσεων, ανά μάρκα και τύπο του προϊόντος,
- ii) πληροφορίες για τις προτιμήσεις διάφορων ομάδων καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένων των νέων, των μη καπνιστών και των κυριότερων ειδών των σημερινών χρηστών,
- iii) τον τρόπο πώλησης των προϊόντων, και
- iv) συνοπτικές περιγραφές τυχόν ερευνών αγοράς που πραγματοποιούνται σχετικά με τα ανωτέρω, συμπεριλαμβανομένης της μετάφρασής τους στα αγγλικά.

Τα κράτη μέλη παρακολουθούν τις εξελίξεις της αγοράς σχετικά με τα ηλεκτρονικά τσιγάρα καθώς και τους περιέκτες επαναπλήρωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν στοιχείων που αποδεικνύουν ότι η χρήση τους από νέους και μη καπνιστές οδηγεί στον εθισμό στη νικοτίνη και τελικά στην παραδοσιακή κατανάλωση καπνού.

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι δημοσιεύονται σε ιστότοπο οι πληροφορίες τις οποίες έλαβαν σύμφωνα με την παράγραφο 2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ανάγκη προστασίας του εμπορικού απορρήτου όταν δημοσιοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες.

Τα κράτη μέλη θέτουν, κατόπιν αιτήματος, όλες τις πληροφορίες τις οποίες έλαβαν σύμφωνα με το παρόν άρθρο στη διάθεση της Επιτροπής και των λοιπών κρατών μελών. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή εξασφαλίζουν τον εμπιστευτικό χειρισμό του εμπορικού απορρήτου και των άλλων εμπιστευτικών πληροφοριών.

9. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές, τους εισαγωγείς και τους διανομείς ηλεκτρονικών τσιγάρων και περιεκτών επαναπλήρωσης να δημιουργούν και να διατηρούν σύστημα συλλογής πληροφοριών σχετικά με όλες τις πιθανές βλαβερές για την ανθρώπινη υγεία συνέπειες των προϊόντων αυτών.

Εάν οποιοσδήποτε από τους εν λόγω οικονομικούς φορείς θεωρεί ή ευλόγως κρίνει ότι τα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή οι περιέκτες επαναπλήρωσης, που βρίσκονται στην κατοχή του και προορίζονται για διάθεση στην αγορά ή διατίθενται στην αγορά δεν είναι ασφαλή ή καλής ποιότητας ή δεν συμμορφώνονται κατ' άλλο τρόπο προς την παρούσα οδηγία, ο εν λόγω οικονομικός φορέας λαμβάνει αμέσως τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία, την απόσυρση ή την ανάκληση του προϊόντος, κατά περίπτωση. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο οικονομικός φορέας υποχρεούται επίσης να ενημερώνει αμέσως τις αρχές εποπτείας της αγοράς των κρατών μελών στα οποία διατίθεται ή προορίζεται να διατεθεί το προϊόν, δίνοντας στοιχεία, συγκεκριμένα, σχετικά με τον κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και οιοδήποτε ειλημμένο διορθωτικό μέτρο, καθώς και τα αποτελέσματα των εν λόγω μέτρων.

Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να ζητούν πρόσθετες πληροφορίες από τον οικονομικό φορέα, παραδείγματος χάριν σχετικά με τις πτυχές ασφαλείας και ποιότητας ή σχετικά με τυχόν βλαβερές συνέπειες των ηλεκτρονικών τσιγάρων ή των περιεκτών επαναπλήρωσης.

10. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τους ενδεχόμενους κινδύνους για τη δημόσια υγεία που συνδέονται με τη χρήση επαναπληρούμενων ηλεκτρονικών τσιγάρων το αργότερο έως τις 20 Μαΐου 2016 και όποτε απαιτείται στη συνέχεια.

⁽¹⁾ Οδηγία 2010/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2010, για τον συντονισμό ορισμένων νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την παροχή υπηρεσιών οπτικοακουστικών μέσων (οδηγία για τις υπηρεσίες οπτικοακουστικών μέσων) (ΕΕ L 95 της 15.4.2010, σ. 1).

11. Όσον αφορά τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, όταν η αρμόδια αρχή διαπιστώνει ή έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι συγκεκριμένα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή περιέκτες επαναπλήρωσης ή ένας τύπος ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης ενδέχεται να αποτελέσουν σοβαρό κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία, δύναται να λάβει ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα. Ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών μελών σχετικά με τα ειλημμένα μέτρα και κοινοποιεί τυχόν υποστηρικτικά δεδομένα. Η Επιτροπή καθορίζει, το ταχύτερο δυνατόν μετά τη λήψη αυτών των πληροφοριών, αν δικαιολογείται το προσωρινό μέτρο. Η Επιτροπή ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για τα συμπεράσματά της, προκειμένου το κράτος μέλος να λάβει τα κατάλληλα επακόλουθα μέτρα.

Όταν, κατ' εφαρμογή του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, η διάθεση στην αγορά συγκεκριμένων ηλεκτρονικών τσιγάρων ή περιεκτών επαναπλήρωσης ή ενός τύπου ηλεκτρονικού τσιγάρου ή περιεκτική επαναπλήρωσης έχει απαγορευθεί δεόντως δικαιολογημένα σε τουλάχιστον τρία κράτη μέλη, η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να επεκτείνει αυτήν την απαγόρευση σε όλα τα κράτη μέλη, εφόσον η εν λόγω επέκταση είναι δικαιολογημένη και αναλογική.

12. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 27, για να αναπροσαρμόζει τη διατύπωση της προειδοποίησης για την υγεία της παραγράφου 4 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή τεκμηριώνει την εν λόγω προειδοποίηση για την υγεία, όταν την αναπροσαρμόζει.

13. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικής πράξης, κοινό μορφότυπο για την κοινοποίηση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 και για τα τεχνικά πρότυπα για τον μηχανισμό επαναπλήρωσης που προβλέπεται στην παράγραφο 3 στοιχείο ζ).

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

Άρθρο 21

Φυτικά προϊόντα για κάπνισμα

1. Κάθε μονάδα συσκευασίας και κάθε εξωτερική συσκευασία φυτικών προϊόντων για κάπνισμα περιλαμβάνει την ακόλουθη προειδοποίηση για την υγεία:

«Το κάπνισμα του προϊόντος αυτού βλάπτει την υγεία σας.».

2. Η προειδοποίηση για την υγεία τυπώνεται στην εμπρόσθια και στην οπίσθια εξωτερική επιφάνεια της μονάδας συσκευασίας και σε κάθε εξωτερική συσκευασία.

3. Η προειδοποίηση για την υγεία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4. Καλύπτει το 30 % της επιφάνειας της αντίστοιχης πλευράς της μονάδας συσκευασίας και κάθε εξωτερικής συσκευασίας. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 32 % για τα κράτη μέλη με δύο επίσημες γλώσσες και σε 35 % για τα κράτη μέλη με περισσότερες από δύο επίσημες γλώσσες.

4. Οι μονάδες συσκευασίας και όλες οι εξωτερικές συσκευασίες φυτικών προϊόντων για κάπνισμα δεν περιλαμβάνουν κανένα από τα στοιχεία ή χαρακτηριστικά που προσδιορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και δ) και δεν αναφέρουν ότι το προϊόν δεν περιέχει πρόδρατα ή αρωματικές ουσίες.

Άρθρο 22

Κοινοποίηση των συστατικών φυτικών προϊόντων για κάπνισμα

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς φυτικών προϊόντων για κάπνισμα να υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές τους κατάλογο όλων των συστατικών και των ποσοτήτων τους που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των προϊόντων αυτών ανά μάρκα και τύπο. Οι κατασκευαστές ή οι εισαγωγείς ενημερώνουν επίσης τις αρμόδιες αρχές των οικείων κρατών μελών όταν η σύνθεση ενός προϊόντος τροποποιείται κατά τρόπον ώστε να επηρεάζονται οι πληροφορίες που υποβάλλονται δυνάμει του παρόντος άρθρου. Οι πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο υποβάλλονται πριν από τη διάθεση ενός νέου ή τροποποιημένου φυτικού προϊόντος για κάπνισμα στην αγορά.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη δημοσίευση σε ισότοπο των πληροφοριών που υποβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ανάγκη προστασίας του εμπορικού απορρήτου όταν δημοσιοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες. Οι οικονομικοί φορείς προσδιορίζουν επακριβώς ποιες πληροφορίες θεωρούν ότι αποτελούν εμπορικό απόρρητο.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23

Συνεργασία και επιβολή

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς καπνού και συναφών προϊόντων παρέχουν στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, εντός των καθοριζόμενων προθεσμιών, πλήρεις και ακριβείς πληροφορίες που ζητούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Η υποχρέωση παροχής των ζητούμενων πληροφοριών βαρύνει πρωτίτως τον κατασκευαστή, αν ο κατασκευαστής είναι εγκατεστημένος στην Ένωση. Η υποχρέωση παροχής των ζητούμενων πληροφοριών βαρύνει πρωτίτως τον εισαγωγέα, αν ο κατασκευαστής είναι εγκατεστημένος εκτός της Ένωσης και ο εισαγωγέας είναι εγκατεστημένος στην Ένωση. Η υποχρέωση παροχής των ζητούμενων πληροφοριών βαρύνει από κοινού τον κατασκευαστή και τον εισαγωγέα, αν και οι δύο είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι δεν διατίθενται στην αγορά τα προϊόντα καπνού και τα συναφή προϊόντα που δεν συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των εκτελεστικών και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπονται σε αυτήν. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να μη διατίθενται στην αγορά προϊόντα καπνού και συναφή προϊόντα, εάν δεν τηρούνται οι υποχρεώσεις κοινοποίησης που προβλέπει η παρούσα οδηγία.

3. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για τις κυρώσεις που ισχύουν για παραβάσεις των εθνικών διατάξεων οι οποίες θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή αυτών των κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Η όποια οικονομική διοικητική κύρωση επιβάλλεται ως αποτέλεσμα από πρόθεση παράβασης μπορεί να είναι τέτοια που να αντισταθμίζει τα οικονομικά οφέλη της παράβασης.

4. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται μεταξύ τους και με την Επιτροπή προκειμένου να διασφαλίσουν τη σωστή εφαρμογή και επιβολή της παρούσας οδηγίας και ανταλλάσσουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες με σκοπό την ομοιόμορφη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 24

Ελεύθερη κυκλοφορία

1. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, λόγω ανησυχιών που σχετίζονται με πτυχές που ρυθμίζει η παρούσα οδηγία, και με την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, να απαγορεύουν ή να περιορίζουν τη διάθεση στην αγορά προϊόντων καπνού ή συναφών προϊόντων που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία.

2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να διατηρούν ή να θεσπίζουν περαιτέρω απαιτήσεις, εφαρμοστέες σε όλα τα προϊόντα τα οποία διατίθενται στην αγορά τους, σχετικά με την τυποποίηση της συσκευασίας των προϊόντων καπνού, όταν αυτό δικαιολογείται για λόγους δημόσιας υγείας, λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου προστασίας της ανθρώπινης υγείας που επιτυγχάνεται μέσω της παρούσας οδηγίας. Τα εν λόγω μέτρα είναι αναλογικά και δεν δύναται να αποτελούν μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ή συγκεκριμένου περιορισμού στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Αυτά τα μέτρα κοινοποιούνται στην Επιτροπή, μαζί με το αιτιολογικό της διατήρησης ή της θέσπισης τους.

3. Ένα κράτος μέλος έχει επίσης τη δυνατότητα να απαγορεύει μια ορισμένη κατηγορία προϊόντων καπνού ή συναφών προϊόντων, για λόγους που αφορούν τις ιδιαίτερες συνθήκες στο εν λόγω κράτος μέλος και εφόσον οι διατάξεις δικαιολογούνται από την ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας, συνεκτιμώντας το υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας που επιτυγχάνεται μέσω της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω εθνικές διατάξεις κοινοποιούνται στην Επιτροπή, συνοδευόμενες από διευκρίνιση των λόγων της θέσπισης τους. Η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο, εγκρίνει ή απορρίπτει τις εθνικές διατάξεις, αφού εξακριβώσει, λαμβάνοντας υπόψη το υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας που επιτυγχάνεται με την παρούσα οδηγία, αν αυτές οι διατάξεις είναι ή όχι δικαιολογημένες, αναγκαίες και ανάλογες προς τον σκοπό τους και αν αποτελούν ή όχι μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ή συγκεκριμένου περιορισμού στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Αν δεν ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή εντός της εξάμηνης προθεσμίας, θεωρείται ότι οι εθνικές διατάξεις έχουν εγκριθεί.

Άρθρο 25

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν η γνώμη της επιτροπής λαμβάνεται με γραπτή διαδικασία, η εν λόγω διαδικασία περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα όταν, εντός της προθεσμίας υποβολής της γνώμης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της με απλή πλειοψηφία.
4. Εάν η εν λόγω επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 26

Αρμόδιες αρχές

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή και επιβολή των υποχρεώσεων της παρούσας οδηγίας εντός τριών μηνών από τις 20 Μαΐου 2016. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή την ταυτότητα των αρχών που έχουν οριστεί. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα ανωτέρω στοιχεία στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 27

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 4, στο άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 5, στο άρθρο 7 παράγραφοι 5, 11 και 12, στο άρθρο 9 παράγραφος 5, στο άρθρο 10 παράγραφος 3, στο άρθρο 11 παράγραφος 6, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 15 παράγραφος 12, στο άρθρο 20 παράγραφοι 11 και 12 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 19 Μαΐου 2014. Η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 4, στο άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 5, στο άρθρο 7 παράγραφοι 5, 11 και 12, στο άρθρο 9 παράγραφος 5, στο άρθρο 10 παράγραφος 3, στο άρθρο 11 παράγραφος 6, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 15 παράγραφος 12, στο άρθρο 20 παράγραφοι 11 και 12 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από 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 κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 4, το άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 5, το άρθρο 7 παράγραφοι 5, 11 και 12, το άρθρο 9 παράγραφος 5, το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 11 παράγραφος 6, το άρθρο 12 παράγραφος 3, το άρθρο 15 παράγραφος 12, το άρθρο 20 παράγραφοι 11 και 12 αρχίζει να ισχύει μόνον εάν, εντός περιόδου δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 28

Έκθεση

1. Το αργότερο εντός πέντε ετών από τις 20 Μαΐου 2016 και στη συνέχεια οποτεδήποτε απαιτείται, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Κατά την κατάρτιση της έκθεσης, η Επιτροπή επικουρείται από επιστημονικούς και τεχνικούς εμπειρογνώμονες, προκειμένου να διαθέτει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες.

2. Στην έκθεση, η Επιτροπή υποδεικνύει ιδίως τα στοιχεία της οδηγίας που πρέπει να επανεξεταστούν ή να προσαρμοστούν εν όψει των επιστημονικών και τεχνικών εξελίξεων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης διεθνώς συμφωνημένων κανόνων και προτύπων για τα προϊόντα καπνού και τα συναφή προϊόντα. Η Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη προσοχή στα εξής:

- α) στην πείρα που αποκτήθηκε όσον αφορά τον σχεδιασμό των επιφανειών των συσκευασιών που δεν διέπονται από την παρούσα οδηγία, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές, διεθνείς, νομικές, οικονομικές και επιστημονικές εξελίξεις,
- β) στις εξελίξεις της αγοράς όσον αφορά τα νέα προϊόντα καπνού, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τις κοινοποιήσεις που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 19,
- γ) στις εξελίξεις της αγοράς, οι οποίες συνιστούν ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών,
- δ) στη σκοπιμότητα, τα οφέλη και τον πιθανό αντίκτυπο ενός ευρωπαϊκού συστήματος για τη ρύθμιση των συστατικών που χρησιμοποιούνται στα προϊόντα καπνού, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης, σε επίπεδο Ένωσης, καταλόγου συστατικών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, να υπάρχουν ή να προστεθούν σε προϊόντα καπνού, λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, των πληροφοριών που συλλέγονται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6,
- ε) στις εξελίξεις της αγοράς όσον αφορά τα τσιγάρα με διάμετρο κάτω των 7,5 mm και την αντίληψη των καταναλωτών για τον επιβλαβή και παραπλανητικό χαρακτήρα αυτών των τσιγάρων,
- στ) στη σκοπιμότητα, τα οφέλη και τον πιθανό αντίκτυπο μιας ενωσιακής βάσης δεδομένων που περιέχει πληροφορίες για τα συστατικά και τις εκπομπές προϊόντων καπνού που συγκεντρώνονται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6,
- ζ) στις εξελίξεις της αγοράς όσον αφορά τα ηλεκτρονικά τσιγάρα και τους περιέκτες επαναπλήρωσης, λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, των πληροφοριών που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 20, συμπεριλαμβανομένων της έναρξης κατανάλωσης τέτοιων προϊόντων από νέους και μη καπνιστές και των συνεπειών των εν λόγω προϊόντων στις προσπάθειες παύσης της κατανάλωσης, καθώς και των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη σχετικά με τα αρώματα,
- η) στις εξελίξεις της αγοράς και τις προτιμήσεις των καταναλωτών όσον αφορά τον καπνό για ναργιλέ, με ιδιαίτερη έμφαση στα αρώματά του.

Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή συνδρομή και όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες για τη διενέργεια της εκτίμησης και την κατάρτιση της έκθεσης.

3. Σε συνέχεια της έκθεσης, υποβάλλονται προτάσεις τροποποιήσεων της παρούσας οδηγίας τις οποίες κρίνει αναγκαίες η Επιτροπή για την προσαρμογή της — στον βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς — στις εξελίξεις που σημειώνονται στον τομέα των προϊόντων καπνού και των συναφών προϊόντων, καθώς και για να ληφθούν υπόψη νέες εξελίξεις που βασίζονται σε επιστημονικά στοιχεία και οι εξελίξεις που αφορούν διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα για τα προϊόντα καπνού και τα συναφή προϊόντα.

Άρθρο 29

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 20 Μαΐου 2016. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά από τις 20 Μαΐου 2016, με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 14, του άρθρου 10 παράγραφος 1 στοιχείο ε), του άρθρου 15 παράγραφος 13 και του άρθρου 16 παράγραφος 3.

2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Περιλαμβάνουν επίσης δήλωση που διευκρινίζει ότι οι παραπομπές των ισχυουσών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων στην οδηγία που καταργείται από την παρούσα οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο της παραπομπής και τον τρόπο διατύπωσης της δήλωσης.

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

Άρθρο 30

Μεταβατική διάταξη

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά έως τις 20 Μαΐου 2017 τα ακόλουθα προϊόντα, που δεν συνάδουν με την παρούσα οδηγία:

- α) προϊόντα καπνού που παράγονται ή τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία και επισημαίνονται σύμφωνα με την οδηγία 2001/37/ΕΚ πριν από τις 20 Μαΐου 2016,
- β) τα ηλεκτρονικά τσιγάρα ή οι περιέκτες επαναπλήρωσης που παράγονται ή τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία πριν από τις 20 Νοεμβρίου 2016,
- γ) τα φυτικά προϊόντα για κάπνισμα που παράγονται ή τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία πριν από τις 20 Μαΐου 2016.

Άρθρο 31

Κατάργηση

Η οδηγία 2001/37/ΕΚ καταργείται από τις 20 Μαΐου 2016, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών σχετικά με τις προθεσμίες για τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 32

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 33

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

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΛΕΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 10 και στο άρθρο 11 παράγραφος 1)

1. Το κάπνισμα προκαλεί 9 στους 10 καρκίνους του πνεύμονα
 2. Το κάπνισμα προκαλεί καρκίνο του στόματος και του φάρυγγα
 3. Το κάπνισμα καταστρέφει τους πνεύμονες
 4. Το κάπνισμα προκαλεί έμφραγμα
 5. Το κάπνισμα προκαλεί εγκεφαλικά επεισόδια και αναπηρία
 6. Το κάπνισμα προκαλεί στένωση και απόφραξη των αρτηριών
 7. Το κάπνισμα αυξάνει τον κίνδυνο τύφλωσης
 8. Το κάπνισμα καταστρέφει τα δόντια και τα ούλα
 9. Το κάπνισμα μπορεί να σκοτώσει το αγέννητο παιδί σας
 10. Ο καπνός σας βλάπτει τα παιδιά, την οικογένεια και τους φίλους σας
 11. Τα παιδιά των καπνιστών είναι πιο πιθανό να αρχίσουν να καπνίζουν
 12. Σταματήστε το κάπνισμα, συνεχίστε να ζείτε για τα αγαπημένα σας πρόσωπα
 13. Το κάπνισμα μειώνει τη γονιμότητα
 14. Το κάπνισμα αυξάνει τον κίνδυνο σεξουαλικής ανικανότητας
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΕΙΚΟΝΩΝ

(ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 10 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1)

[Θα καθορισθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο β).]

—

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 2001/37/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3 παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 1
Άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3	—
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφοι 3 έως 5	—
Άρθρο 5 παράγραφος 1	—
Άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο 10 παράγραφος 2, Άρθρο 11 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 4	Άρθρο 12
Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 9 παράγραφος 3 πέμπτο εδάφιο, Άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 3 Άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 5 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 11 παράγραφος 4
Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α)
Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο β)	—
Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο γ)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο β)
Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)	Άρθρο 8 παράγραφος 6 και άρθρο 11 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο ε)	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 7	Άρθρο 8 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 5 παράγραφος 8	—

Οδηγία 2001/37/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 5 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 5 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 11
Άρθρο 6 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 5 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 6 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο	—
Άρθρο 6 παράγραφος 2	Άρθρο 5 παράγραφος 4
Άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 4	—
Άρθρο 7	Άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 8	Άρθρο 17
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 3
Άρθρο 9 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 2 και άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο α)
Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 16 παράγραφος 2
Άρθρο 10 παράγραφος 1	Άρθρο 25 παράγραφος 1
Άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 3	Άρθρο 25 παράγραφος 2
Άρθρο 11 πρώτο και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 28 παράγραφος 1 πρώτο και δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 11 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 28 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 11 τέταρτο εδάφιο	Άρθρο 28 παράγραφος 3
Άρθρο 12	—
Άρθρο 13 παράγραφος 1	Άρθρο 24 παράγραφος 1
Άρθρο 13 παράγραφος 2	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 13 παράγραφος 3	
Άρθρο 14 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 29 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο

Οδηγία 2001/37/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 14 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 29 παράγραφος 2
Άρθρο 14 παράγραφοι 2 και 3	Άρθρο 30 στοιχείο α)
Άρθρο 14 παράγραφος 4	Άρθρο 29 παράγραφος 3
Άρθρο 15	Άρθρο 31
Άρθρο 16	Άρθρο 32
Άρθρο 17	Άρθρο 33
Παράρτημα Ι (Κατάλογος συμπληρωματικών προειδοποιήσεων)	Παράρτημα Ι (Κατάλογος των λεκτικών προειδοποιήσεων)
Παράρτημα ΙΙ (Προθεσμίες για τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία και την εφαρμογή των καταργουμένων οδηγιών)	—
Παράρτημα ΙΙΙ (Πίνακας αντιστοιχιών)	Παράρτημα ΙΙΙ (Πίνακας αντιστοιχίας)

ΟΔΗΓΙΑ 2014/42/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 3ης Απριλίου 2014****σχετικά με τη δέσμευση και τη δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 82 παράγραφος 2 και το άρθρο 83 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το κύριο κίνητρο του διασυνοριακού οργανωμένου εγκλήματος, περιλαμβανομένων των εγκληματικών οργανώσεων τύπου μαφίας, είναι το οικονομικό κέρδος. Συνεπώς, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να διαθέτουν τα μέσα ώστε να εντοπίζουν, να δεσμεύουν, να διαχειρίζονται και να δημεύουν τα προϊόντα εγκλήματος. Ωστόσο, η αποτελεσματική πρόληψη και καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος θα πρέπει να επιτυγχάνεται με την εξουδετέρωση των προϊόντων εγκλήματος και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να επεκτείνεται σε όλα τα περιουσιακά στοιχεία που προέρχονται από εγκληματικές δραστηριότητες.
- (2) Οι ομάδες οργανωμένου εγκλήματος δρουν πέραν των συνόρων και αποκτούν όλο και περισσότερα περιουσιακά στοιχεία σε κράτη μέλη άλλα από αυτά στα οποία βρίσκεται η βάση τους και σε τρίτες χώρες. Υπάρχει αυξανόμενη ανάγκη αποτελεσματικής διεθνούς συνεργασίας για την ανάκτηση περιουσιακών στοιχείων και αμοιβαίας νομικής συνδρομής.
- (3) Μία από τις αποτελεσματικότερες μεθόδους καταπολέμησης του οργανωμένου εγκλήματος είναι η πρόβλεψη σοβαρών έννομων συνεπειών της διάπραξης τέτοιων εγκλημάτων, καθώς και ο αποτελεσματικός εντοπισμός και η δέσμευση και δήμευση των οργάνων και των προϊόντων εγκλήματος.
- (4) Μολονότι οι υφιστάμενες στατιστικές είναι περιορισμένες, τα ποσά που ανακτώνται από προϊόντα εγκλήματος στην Ένωση φαίνονται ανεπαρκή σε σύγκριση με τα εκτιμώμενα προϊόντα εγκλήματος. Σύμφωνα με μελέτες, οι διαδικασίες δήμευσης εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται ελάχιστα, μολονότι ρυθμίζονται από το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο.
- (5) Με τη θέσπιση ελάχιστων κανόνων, τα καθεστώτα δέσμευσης και δήμευσης των κρατών μελών θα προσεγγίσουν αμοιβαία, διευκολύνοντας έτσι την αμοιβαία εμπιστοσύνη και την αποτελεσματική διασυνοριακή συνεργασία.

⁽¹⁾ ΕΕ C 299 της 4.10.2012 σ. 128.

⁽²⁾ ΕΕ C 391 της 18.12.2012, σ. 134.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Μαρτίου 2014.

- (6) Στο πρόγραμμα της Στοκχόλμης και στα συμπεράσματα του Συμβουλίου Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων σχετικά με τη δήμευση και την ανάκτηση περιουσιακών στοιχείων που εγκρίθηκαν τον Ιούνιο του 2010 τονίζεται η σημασία του αποτελεσματικότερου εντοπισμού, της δήμευσης και της επαναχρησιμοποίησης περιουσιακών στοιχείων εγκληματικής προέλευσης.
- (7) Το ισχύον νομικό πλαίσιο της Ένωσης σχετικά με τη δέσμευση, την κατάσχεση και τη δήμευση περιουσιακών στοιχείων συνίσταται στην κοινή δράση 98/699/ΔΕΥ⁽¹⁾, στην απόφαση-πλαίσιο 2001/500/ΔΕΥ του Συμβουλίου⁽²⁾, στην απόφαση-πλαίσιο 2003/577/ΔΕΥ του Συμβουλίου⁽³⁾, στην απόφαση-πλαίσιο 2005/212/ΔΕΥ του Συμβουλίου⁽⁴⁾ και στην απόφαση-πλαίσιο 2006/783/ΔΕΥ του Συμβουλίου⁽⁵⁾.
- (8) Στις εκθέσεις εφαρμογής της Επιτροπής για τις αποφάσεις-πλαίσια 2003/577/ΔΕΥ, 2005/212/ΔΕΥ και 2006/783/ΔΕΥ, καταδεικνύεται ότι τα υφιστάμενα καθεστώτα εκτεταμένης δήμευσης και αμοιβαίας αναγνώρισης αποφάσεων δέσμευσης και δήμευσης δεν είναι πλήρως αποτελεσματικά. Η δήμευση παρεμποδίζεται εξαιτίας διαφορών στο δίκαιο των κρατών μελών.
- (9) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να τροποποιήσει και να επεκτείνει τις διατάξεις των αποφάσεων-πλαisiών 2001/500/ΔΕΥ και 2005/212/ΔΕΥ. Οι εν λόγω αποφάσεις-πλαίσια θα πρέπει να αντικατασταθούν εν μέρει για τα κράτη μέλη που δεσμεύονται από την παρούσα οδηγία.
- (10) Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να παραπέμπουν διαδικασίες δήμευσης που συνδέονται με ποινική υπόθεση σε όποιο δικαστήριο είναι αρμόδιο.
- (11) Είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστεί η υφιστάμενη έννοια των προϊόντων εγκλήματος, ώστε να συμπεριλαμβάνει τα άμεσα προϊόντα που προέρχονται από εγκληματική δραστηριότητα και όλα τα έμμεσα οφέλη, περιλαμβανομένης της μεταγενέστερης επανεπένδυσης ή μετατροπής άμεσων προϊόντων. Συνεπώς στα προϊόντα μπορεί να περιλαμβάνεται οποιαδήποτε μορφής περιουσιακό στοιχείο, ακόμα και εκείνο που έχει μετατραπεί ή μεταμορφωθεί, πλήρως ή εν μέρει, σε άλλο περιουσιακό στοιχείο και εκείνο που έχει αναμειχθεί με περιουσιακά στοιχεία που αποκτήθηκαν από νόμιμες πηγές, ως την εκτιμώμενη αξία των αναμειγμένων προϊόντων. Μπορεί επίσης να περιλαμβάνει το εισόδημα ή άλλα οφέλη που προέρχονται από προϊόντα εγκλήματος ή από περιουσιακά στοιχεία στα οποία μετατράπηκαν ή μεταμορφώθηκαν τέτοια προϊόντα ή αναμειχθηκαν με αυτά.
- (12) Η παρούσα οδηγία προβλέπει ευρύ ορισμό του περιουσιακού στοιχείου το οποίο μπορεί να υπόκειται σε δέσμευση και δήμευση. Ο εν λόγω ορισμός περιλαμβάνει νομικά έγγραφα ή πράξεις που πιστοποιούν έναν τίτλο ή δικαίωμα επί του εν λόγω περιουσιακού στοιχείου. Τέτοια έγγραφα ή πράξεις θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, χρηματοοικονομικά μέσα ή έγγραφα που μπορούν να δικαιολογήσουν απαιτήσεις πιστωτών και συνήθως βρίσκονται στην κατοχή του προσώπου που επηρεάζεται από τις σχετικές διαδικασίες. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υφιστάμενες εθνικές διαδικασίες για την τήρηση νομικών εγγράφων ή πράξεων που πιστοποιούν έναν τίτλο ή δικαίωμα επί περιουσιακού στοιχείου, όπως εφαρμόζονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ή τους δημόσιους φορείς σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.
- (13) Η δέσμευση και η δήμευση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία είναι αυτόνομες έννοιες, πράγμα που δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία με πράξεις οι οποίες, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, θα θεωρούνταν κυρώσεις ή άλλα είδη μέτρων.

⁽¹⁾ Κοινή δράση 98/699/ΔΕΥ, της 3ης Δεκεμβρίου 1998, η οποία θεσπίζεται από το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου Κ.3 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση για το ξέπλυμα χρήματος, τον προσδιορισμό, τον εντοπισμό, τη δέσμευση, την κατάσχεση και τη δήμευση των οργάνων και των προϊόντων του εγκλήματος (ΕΕ L 333 της 9.12.1998, σ. 1).

⁽²⁾ Απόφαση-πλαίσιο 2001/500/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2001, για το ξέπλυμα χρήματος, τον προσδιορισμό, τον εντοπισμό, τη δέσμευση, την κατάσχεση και τη δήμευση των οργάνων και των προϊόντων του εγκλήματος (ΕΕ L 182 της 5.7.2001, σ. 1).

⁽³⁾ Απόφαση-πλαίσιο 2003/577/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, σχετικά με την εκτέλεση των αποφάσεων δέσμευσης περιουσιακών ή αποδεικτικών στοιχείων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 45).

⁽⁴⁾ Απόφαση-πλαίσιο 2005/212/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2005, για τη δήμευση των προϊόντων, οργάνων και περιουσιακών στοιχείων του εγκλήματος (ΕΕ L 68 της 15.3.2005, σ. 49).

⁽⁵⁾ Απόφαση-πλαίσιο 2006/783/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης στις αποφάσεις δήμευσης (ΕΕ L 328 της 24.11.2006, σ. 59).

- (14) Στη δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος κατόπιν τελεσίδικης δικαστικής απόφασης, καθώς και περιουσιακού στοιχείου ισοδύναμης αξίας με τα εν λόγω όργανα και προϊόντα, θα πρέπει να εφαρμόζεται η διευρυσμένη έννοια των ποινικών αδικημάτων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Η απόφαση-πλαίσιο 2001/500/ΔΕΥ απαιτεί να διευκολύνουν τα κράτη μέλη τη δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος ύστερα από οριστική καταδίκη και να επιτρέπουν τη δήμευση περιουσιακών στοιχείων η αξία των οποίων είναι ισοδύναμη με τα εν λόγω όργανα και προϊόντα. Οι υποχρεώσεις αυτές θα πρέπει να διατηρηθούν για τα ποινικά αδικήματα που δεν εμπίπτουν στην παρούσα οδηγία, ενώ η έννοια των προϊόντων εγκλήματος όπως ορίζονται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει να ερμηνευθεί παρομοίως όσον αφορά ποινικά αδικήματα που δεν εμπίπτουν στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να ορίσουν τη δήμευση περιουσιακού στοιχείου ισοδύναμης αξίας ως επικουρική ή εναλλακτική προς την άμεση δήμευση, όπως κρίνεται σκόπιμο σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.
- (15) Υπό την αίρεση οριστικής καταδίκης για ποινικό αδίκημα, θα πρέπει να είναι δυνατή η δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος ή περιουσιακών στοιχείων η αξία των οποίων είναι ισοδύναμη με τα εν λόγω όργανα ή προϊόντα. Η οριστική αυτή καταδίκη μπορεί επίσης να έχει απαγγελθεί ερήμην. Όταν η δήμευση βάσει οριστικής καταδίκης δεν είναι δυνατή, θα πρέπει παρά ταύτα, υπό ορισμένες περιστάσεις, να παραμένει δυνατή η δήμευση οργάνων και προϊόντων, τουλάχιστον σε περιπτώσεις ασθένειας ή φυγής του υπόπτου ή του κατηγορουμένου. Ωστόσο, σε τέτοιες περιπτώσεις ασθένειας και φυγής, η ύπαρξη διαδικασιών για ερήμην αποφάσεις στα κράτη μέλη θα ήταν επαρκής για τη συμμόρφωση προς αυτήν την υποχρέωση. Σε περίπτωση φυγής του υπόπτου ή του κατηγορουμένου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα εύλογα μέτρα και μπορούν να ζητούν να κλητευθεί ο ενδιαφερόμενος στη διαδικασία δήμευσης ή να ενημερωθεί γι' αυτήν.
- (16) Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως ασθένεια θα πρέπει να θεωρείται ότι νοείται η αδυναμία του υπόπτου ή του κατηγορουμένου να παραστεί στην ποινική δίκη για εκτεταμένο χρονικό διάστημα, συνεπεία του οποίου η διαδικασία δεν μπορεί να συνεχιστεί υπό ομαλές συνθήκες. Υπόπτοι ή κατηγορούμενοι μπορεί να κληθούν να αποδείξουν την ασθένεια, για παράδειγμα με ιατρικό πιστοποιητικό, το οποίο το δικαστήριο θα πρέπει να δικαιούται να απορρίψει αν το κρίνει μη ικανοποιητικό. Το δικαίωμα του ενδιαφερομένου να εκπροσωπείται από δικηγόρο δεν θα πρέπει να επηρεαστεί.
- (17) Όταν εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία ως προς τη δήμευση περιουσιακών στοιχείων, η αξία των οποίων είναι ισοδύναμη με τα εν λόγω όργανα, οι σχετικές διατάξεις θα μπορούσαν να εφαρμοστούν όταν, λόγω των ιδιαίτερων περιστάσεων της επίδικης υπόθεσης, ένα τέτοιο μέτρο είναι αναλογικό, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη η αξία των εν λόγω οργάνων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη εάν και κατά πόσο ο καταδικασμένος ευθύνεται διότι κατέστησε αδύνατη τη δήμευση των οργάνων.
- (18) Όταν εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι, σε εξαιρετικές περιστάσεις, δεν θα πρέπει να διατάσσεται δήμευση αν, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, κάτι τέτοιο θα συνεπαγόταν υπέρμετρη επιβάρυνση για το ενδιαφερόμενο πρόσωπο, βάσει των περιστάσεων της αντίστοιχης μεμονωμένης υπόθεσης οι οποίες θα πρέπει να είναι καθοριστικές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κάνουν πολύ περιορισμένη χρήση αυτής της δυνατότητας και θα πρέπει να τους επιτρέπεται μόνο να προβλέπουν ότι η δήμευση δεν διατάσσεται σε περιπτώσεις όπου αυτή θα καθιστούσε πολύ δύσκολη την επιβίωση του ενδιαφερομένου.
- (19) Οι εγκληματικές ομάδες επιδίδονται σε ευρύ φάσμα εγκληματικών δραστηριοτήτων. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των οργανωμένων εγκληματικών δραστηριοτήτων ενδέχεται να υπάρχουν καταστάσεις όπου ενδείκνυται η ποινική καταδίκη να ακολουθείται από δήμευση όχι μόνο των περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται με το συγκεκριμένο έγκλημα, αλλά και πρόσθετων περιουσιακών στοιχείων για τα οποία το δικαστήριο αποφαινεται ότι αποτελούν προϊόντα άλλων εγκληματικών πράξεων. Η προσέγγιση αυτή αναφέρεται ως εκτεταμένη δήμευση. Η απόφαση-πλαίσιο 2005/212/ΔΕΥ προβλέπει τρεις διαφορετικές σειρές ελάχιστων απαιτήσεων που μπορούν να επιλέξουν τα κράτη μέλη προκειμένου να εφαρμόσουν την εκτεταμένη δήμευση. Ως αποτέλεσμα, κατά τη διαδικασία μεταφοράς στην εθνική νομοθεσία της εν λόγω απόφασης-πλαισίου, τα κράτη μέλη έχουν προχωρήσει σε διαφορετικές επιλογές οι οποίες οδήγησαν στη χρήση αποκλινοσών εννοιών της εκτεταμένης δήμευσης στις εθνικές δικαιοδοσίες. Η απόκλιση αυτή παρεμποδίζει τη διασυνοριακή συνεργασία σχετικά με υποθέσεις δήμευσης. Επιβάλλεται συνεπώς η περαιτέρω εναρμόνιση των διατάξεων για την εκτεταμένη δήμευση με τον καθορισμό ενιαίας ελάχιστης προδιαγραφής.
- (20) Όταν αποφασίζουν αν ένα ποινικό αδίκημα μπορεί να οδηγήσει σε οικονομικό όφελος, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη το *modus operandi*, για παράδειγμα, αν αποτελεί προϋπόθεση του αδικήματος να έχει διαπραχθεί στο πλαίσιο οργανωμένου εγκλήματος ή με την πρόθεση να παραχθεί τακτικό εισόδημα από ποινικά αδικήματα. Εντούτοις, αυτό δεν θα πρέπει, γενικά, να θίγει τη δυνατότητα να γίνεται προσφυγή σε εκτεταμένη δήμευση.

- (21) Η εκτεταμένη δήμευση θα πρέπει να είναι δυνατή όταν ένα δικαστήριο κρίνει ότι τα επίδικα περιουσιακά στοιχεία προέκυψαν από εγκληματική συμπεριφορά. Αυτό δεν σημαίνει ότι απαιτείται να έχει αποδειχθεί ότι τα επίδικα περιουσιακά στοιχεία προέκυψαν από εγκληματική συμπεριφορά. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν, για παράδειγμα, ότι αρκεί το δικαστήριο να κρίνει σταθμίζοντας τις πιθανότητες ή ευλόγως να πιθανολογεί ότι το επίδικο περιουσιακό στοιχείο έχει αποκτηθεί από εγκληματική συμπεριφορά παρά από άλλες δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό, το δικαστήριο πρέπει να εξετάζει τις συγκεκριμένες περιστάσεις της υπόθεσης, περιλαμβανομένων των πραγματικών περιστατικών και των διαθέσιμων αποδείξεων, βάσει των οποίων μπορεί να εκδίδεται απόφαση για εκτεταμένη δήμευση. Το γεγονός ότι τα περιουσιακά στοιχεία του προσώπου είναι δυσανάλογα προς το νόμιμο εισόδημά του θα μπορούσε να περιλαμβάνεται στα δεδομένα εκείνα που στοιχειοθετούν συμπέρασμα του δικαστηρίου ότι τα περιουσιακά στοιχεία προέρχονται από εγκληματική δραστηριότητα. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν επίσης να καθορίσουν απαίτηση σύμφωνα με την οποία τα περιουσιακά στοιχεία θεωρείται ότι προέρχονται από εγκληματική δραστηριότητα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
- (22) Η παρούσα οδηγία θεσπίζει ελάχιστους κανόνες. Δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να προβλέπουν πιο εκτεταμένες εξουσίες στο εθνικό τους δίκαιο, μεταξύ άλλων, για παράδειγμα, σε σχέση με τους οικείους κανόνες περί αποδείξεων.
- (23) Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα ποινικά αδικήματα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των πράξεων που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία. Εντός του πεδίου εφαρμογής των εν λόγω πράξεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν την εκτεταμένη δήμευση τουλάχιστον για ορισμένα ποινικά αδικήματα όπως ορίζονται στην παρούσα οδηγία.
- (24) Η πρακτική βάσει της οποίας ύποπτος ή κατηγορούμενος μεταβιβάζει περιουσιακό στοιχείο σε τρίτο μέρος εν γνώσει του τελευταίου με σκοπό την αποφυγή της δήμευσης είναι συνήθης και διαδίδεται ολοένα και περισσότερο. Το ισχύον νομικό πλαίσιο της Ένωσης δεν περιέχει δεσμευτικούς κανόνες σχετικά με τη δήμευση περιουσιακών στοιχείων που έχουν μεταβιβαστεί σε τρίτους. Προβάλλει συνεπώς όλο και περισσότερο η ανάγκη να επιτρέπεται η δήμευση περιουσιακών στοιχείων που περιήλθαν σε τρίτους μέσω μεταβίβασης ή απόκτησης. Απόκτηση εκ μέρους τρίτου συντρέχει όταν, για παράδειγμα, τρίτος απέκτησε περιουσιακό στοιχείο άμεσα ή έμμεσα, για παράδειγμα μέσω παρένθετου προσώπου, από ύποπτο ή κατηγορούμενο, περιλαμβανομένης της περίπτωσης κατά την οποία το ποινικό αδίκημα πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό του ή προς όφελός του και όταν ο κατηγορούμενος δεν έχει περιουσία προς δήμευση. Η δήμευση αυτή θα πρέπει να είναι δυνατή τουλάχιστον σε περιπτώσεις όπου τρίτοι γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι ο σκοπός της μεταβίβασης ή απόκτησης ήταν να αποφευχθεί η κατάσχεση, με βάση συγκεκριμένα στοιχεία και περιστάσεις, μεταξύ των οποίων ότι η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε χωρίς αντάλλαγμα ή με αντάλλαγμα σημαντικά κατώτερο από την αγοραία αξία. Οι κανόνες περί δήμευσης εις χείρας τρίτου θα πρέπει να καλύπτουν τόσο τα φυσικά όσο και τα νομικά πρόσωπα. Σε κάθε περίπτωση δεν θα πρέπει να θίγονται τα δικαιώματα καλόπιστων τρίτων.
- (25) Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να ορίσουν τη δήμευση εις χείρας τρίτου ως επικουρική ή εναλλακτική στην άμεση δήμευση, όπως κρίνεται σκόπιμο σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.
- (26) Η δήμευση οδηγεί σε οριστική στέρηση της κυριότητας. Ωστόσο, η διαφύλαξη περιουσιακών στοιχείων μπορεί να αποτελεί προϋπόθεση της δήμευσης και να είναι σημαντική για την επιβολή απόφασης δήμευσης. Τα περιουσιακά στοιχεία διαφυλάσσονται μέσω δέσμευσης. Προκειμένου ο διασκορπισμός περιουσιακών στοιχείων πριν από την έκδοση απόφασης δέσμευσης, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να έχουν την εξουσία να αναλαμβάνουν αμέσως δράση για να διασφαλίσουν τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία.
- (27) Δεδομένου ότι τα περιουσιακά στοιχεία συχνά διαφυλάσσονται για τους σκοπούς της δήμευσης, η δέσμευση και η δήμευση συνδέονται στενά. Σε ορισμένα νομικά συστήματα, η δέσμευση για τους σκοπούς της δήμευσης θεωρείται χωριστό δικονομικό μέτρο προσωρινού χαρακτήρα, το οποίο ενδέχεται να ακολουθείται από απόφαση δήμευσης. Με την επιφύλαξη των διαφορετικών νομικών συστημάτων και της απόφασης πλαισίου 2003/577/ΔΕΥ, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εξασφαλίζει την προσέγγιση ορισμένων πτυχών των εθνικών συστημάτων δέσμευσης για τους σκοπούς της δήμευσης.
- (28) Τα μέτρα δήμευσης δεν θίγουν τη δυνατότητα ένα συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο να θεωρηθεί αποδεικτικό στοιχείο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας, με την προϋπόθεση να καταστεί τελικά διαθέσιμο για την πραγματική εκτέλεση της απόφασης δήμευσης.

- (29) Στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας, περιουσιακά στοιχεία μπορούν επίσης να δεσμευθούν με σκοπό την πιθανή επακολούθησα επιστροφή τους ή προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποκατάσταση για τη ζημία που προκλήθηκε από ποινικό αδίκημα.
- (30) Ύποπτοι ή κατηγορούμενοι συχνά αποκρύπτουν περιουσιακά στοιχεία καθ' όλη τη διάρκεια της ποινικής διαδικασίας. Ως αποτέλεσμα, δεν μπορούν να εκτελεστούν αποφάσεις δήμευσης, πράγμα που επιτρέπει σε όσους υπόκεινται σε αποφάσεις δήμευσης να καρπώνονται το περιουσιακό τους στοιχείο μετά την έκτιση της ποινής τους. Είναι συνεπώς αναγκαίο να διευκολυνθεί ο προσδιορισμός της επακριβούς έκτασης του προς δήμευση περιουσιακού στοιχείου, ακόμη και μετά την οριστική καταδίκη για ποινικό αδίκημα, ώστε να επιτραπεί η πλήρης εκτέλεση αποφάσεων δήμευσης σε περίπτωση που δεν είχε αρχικά εντοπιστεί κανένα περιουσιακό στοιχείο ή είχαν εντοπιστεί ανεπαρκή περιουσιακά στοιχεία και η απόφαση δήμευσης παραμένει ανεκτέλεστη.
- (31) Λόγω του περιορισμού του δικαιώματος ιδιοκτησίας μέσω αποφάσεων δέσμευσης, τέτοια προσωρινά μέτρα δεν θα πρέπει να διατηρούνται επί μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το αναγκαίο, ώστε το περιουσιακό στοιχείο να παραμένει διαθέσιμο προκειμένου να μπορεί στη συνέχεια να δημευθεί. Αυτό μπορεί να απαιτήσει επανεξέταση από το δικαστήριο, ώστε να εξακριβωθεί ότι εξακολουθεί να ισχύει ο σκοπός της αποτροπής του διασκορπισμού των περιουσιακών στοιχείων.
- (32) Η διαχείριση δεσμευμένων περιουσιακών στοιχείων ενόψει πιθανής επακολουθούσας δήμευσής τους θα πρέπει να γίνεται με τον δέοντα τρόπο, ώστε να μη χάνεται η οικονομική τους αξία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, περιλαμβανομένης της δυνατότητας πώλησης ή μεταβίβασης του περιουσιακού στοιχείου, ώστε να ελαχιστοποιούν τέτοιες απώλειες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν κατάλληλα μέτρα, για παράδειγμα τη θέσπιση εθνικών κεντρικών υπηρεσιών διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, ενός συνόλου εξειδικευμένων υπηρεσιών ή ισοδύναμων μηχανισμών, με σκοπό να διαχειρίζονται αποτελεσματικά τα περιουσιακά στοιχεία που δεσμεύονται πριν από τη δήμευση και να διατηρούν την αξία τους, εν αναμονή δικαστικής απόφασης.
- (33) Η παρούσα οδηγία επηρεάζει ουσιαστικά τα δικαιώματα προσώπων, όχι μόνο υπόπτων ή κατηγορουμένων, αλλά και τρίτων που δεν υπόκεινται σε δίωξη. Είναι επομένως αναγκαίο να προβλέπονται ειδικές διασφαλίσεις και ένδικα μέσα που να εγγυώνται τη διατήρηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Αυτό περιλαμβάνει το δικαίωμα ακρόασης για τρίτους οι οποίοι ισχυρίζονται ότι είναι κύριοι του επίδικου περιουσιακού στοιχείου ή ότι έχουν άλλα περιουσιακά δικαιώματα («εμπράγματα δικαιώματα», «ius in rem»), όπως το δικαίωμα επικαρπίας. Η απόφαση δέσμευσης περιουσιακών στοιχείων θα πρέπει να κοινοποιείται στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο το συντομότερο δυνατόν μετά την εκτέλεσή της. Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αναβάλλουν τη γνωστοποίηση τέτοιων αποφάσεων στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο λόγω των αναγκών της έρευνας.
- (34) Ο σκοπός της γνωστοποίησης της απόφασης δέσμευσης είναι, μεταξύ άλλων, να επιτραπεί στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο η προσβολή της απόφασης. Γι' αυτό, η γνωστοποίηση αυτή θα πρέπει να αναφέρει, τουλάχιστον εν συντομία, το σκεπτικό της σχετικής απόφασης, αν και εξυπακούεται ότι αυτή η αναφορά μπορεί να είναι πολύ περιληπτική.
- (35) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν την πιθανότητα να λάβουν μέτρα που επιτρέπουν τη χρήση δημευμένων περιουσιακών στοιχείων για το δημόσιο συμφέρον ή κοινωνικούς σκοπούς. Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη διάθεση περιουσιακών στοιχείων για έργα που αποσκοπούν στην επιβολή του νόμου και την πρόληψη της εγκληματικότητας, καθώς και για άλλα έργα δημόσιου συμφέροντος και κοινωνικής χρησιμότητας. Η εν λόγω υποχρέωση να εξεταστεί το ενδεχόμενο να ληφθούν μέτρα γεννά διαδικαστική υποχρέωση για τα κράτη μέλη, όπως να προβαίνουν σε νομική ανάλυση ή να συζητούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της θέσπισης μέτρων. Όταν διαχειρίζονται δεσμευμένα περιουσιακά στοιχεία και όταν λαμβάνουν μέτρα σχετικά με τη χρήση δημευμένων περιουσιακών στοιχείων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέπουν την καταχρηστική ή παράνομη διείσδυση.
- (36) Σπάνιες είναι οι πηγές αξιόπιστων δεδομένων σχετικά με τη δέσμευση και τη δήμευση των προϊόντων εγκλήματος. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση της παρούσας οδηγίας, είναι αναγκαίο να συγκεντρωθεί ένα συγκρίσιμο ελάχιστο σύνολο κατάλληλων στατιστικών δεδομένων για δέσμευση και δήμευση περιουσιακών στοιχείων, ανίχνευση περιουσιακών στοιχείων, δικαστικές ενέργειες και δραστηριότητες διάθεσης περιουσιακών στοιχείων.

- (37) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθούν να συλλέγουν ορισμένα στατιστικά δεδομένα σε κεντρικό επίπεδο, προκειμένου να τα στείλουν στην Επιτροπή. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν εύλογες προσπάθειες να συλλέξουν τα δεδομένα. Δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι τα κράτη μέλη υπέχουν υποχρέωση να κατορθώσουν να συλλέξουν τα δεδομένα, όπου υπάρχει δυσανάλογος διοικητικός φόρτος ή όταν υπάρχουν μεγάλα έξοδα για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.
- (38) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Χάρτης») και την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προστασία των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων και των Θεμελιωδών Ελευθεριών («ΕΣΑΔ»), όπως ερμηνεύονται στη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρώπινων Δικαιωμάτων. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται σύμφωνα με τα εν λόγω δικαιώματα και αρχές. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει το εθνικό δίκαιο όσον αφορά τη δικαστική συνδρομή και δεν δημιουργεί υποχρεώσεις για τα συστήματα δικαστικής συνδρομής των κρατών μελών, τα οποία θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τον Χάρτη και την ΕΣΑΔ.
- (39) Θα πρέπει να προβλεφθούν ειδικές διασφαλίσεις, ώστε, κατά κανόνα, να εξηγούνται οι λόγοι των αποφάσεων δήμευσης, εκτός εάν, στο πλαίσιο απλουστευμένων ποινικών διαδικασιών σε ελάχιστος σημασίας υποθέσεις, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο έχει παραιτηθεί του δικαιώματός του να λάβει γνώση των λόγων.
- (40) Κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις της οδηγίας 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, της οδηγίας 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾ και της οδηγίας 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾ που αφορούν δικονομικά δικαιώματα κατά την ποινική διαδικασία.
- (41) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η διευκόλυνση της δήμευσης περιουσιακών στοιχείων σε ποινικές υποθέσεις, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη μπορεί όμως να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα όρια που είναι αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (42) Σύμφωνα με το άρθρο 3 και το άρθρο 4α παράγραφος 1 του πρωτοκόλλου (αριθ. 21) για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά το χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, που προσαρτάται στη ΣΕΕ και στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), η Ιρλανδία γνωστοποίησε ότι επιθυμεί να συμμετάσχει στην έκδοση και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Σύμφωνα με το εν λόγω πρωτόκολλο, η Ιρλανδία θα δεσμευτεί από την παρούσα οδηγία μόνο σε ό,τι αφορά τα αδικήματα που καλύπτονται από τις πράξεις από τις οποίες δεσμεύεται.
- (43) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 και το άρθρο 4α παράγραφος 1 του πρωτοκόλλου (αριθ. 21) για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά το χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, που προσαρτάται στη ΣΕΕ και στη ΣΛΕΕ, και με την επιφύλαξη του άρθρου 4 του εν λόγω πρωτοκόλλου, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμμετέχει στην έκδοση της παρούσας οδηγίας και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της. Με την επιφύλαξη της συμμετοχής του σύμφωνα με το άρθρο 4 του εν λόγω πρωτοκόλλου, το Ηνωμένο Βασίλειο θα δεσμευτεί από την παρούσα οδηγία μόνο σε ό,τι αφορά τα αδικήματα που καλύπτονται από τις πράξεις από τις οποίες δεσμεύεται.
- (44) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου (αριθ. 22) σχετικά με τη θέση της Δανίας, το οποίο προσαρτάται στη ΣΕΕ και στη ΣΛΕΕ, η Δανία δεν συμμετέχει στη θέσπιση της παρούσας οδηγίας και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της,

(1) Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

(2) Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).

(3) Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προξενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει ελάχιστους κανόνες σχετικά με τη δέσμευση περιουσιακών στοιχείων ενόψει πιθανής επακολούθουσας δήμευσης και σχετικά με τη δήμευση περιουσιακών στοιχείων σε ποινικές υποθέσεις.
2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις διαδικασίες που τα κράτη μέλη ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν για να δημεύσουν τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) ως «προϊόντα εγκλήματος» νοούνται οποιαδήποτε οικονομικά πλεονεκτήματα προερχόμενα άμεσα ή έμμεσα από ποινικά αδικήματα· ενδέχεται να συνίστανται σε κάθε μορφή περιουσιακού στοιχείου και περιλαμβάνουν κάθε μεταγενέστερη επανεπένδυση ή μετατροπή άμεσων προϊόντων και κάθε σημαντικό όφελος,
- 2) ως «περιουσιακό στοιχείο» νοείται κάθε είδους περιουσιακό στοιχείο, είτε ενσώματο είτε ασώματο, κινητό ή ακίνητο, καθώς και νομικά έγγραφα ή νομικές πράξεις που πιστοποιούν τίτλο ή δικαίωμα επί του εν λόγω περιουσιακού στοιχείου,
- 3) ως «όργανα» νοούνται κάθε είδους περιουσιακά στοιχεία που χρησιμοποιούνται ή προορίζονται να χρησιμοποιηθούν με οποιονδήποτε τρόπο, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, για να διαπραχθούν ένα ή περισσότερα ποινικά αδικήματα,
- 4) ως «δήμευση» νοείται η οριστική αποστέρηση του περιουσιακού στοιχείου την οποία διατάσσει δικαστήριο σε σχέση με ποινικό αδίκημα,
- 5) ως «δέσμευση» νοείται η προσωρινή απαγόρευση της μεταβίβασης, καταστροφής, μετατροπής, διάθεσης ή μετακίνησης περιουσιακού στοιχείου ή η προσωρινή ανάληψη της φύλαξης ή του ελέγχου περιουσιακού στοιχείου,
- 6) ως «ποινικό αδίκημα» νοείται αδίκημα που καλύπτεται από οποιαδήποτε από τις πράξεις που απαριθμούνται στο άρθρο 3.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία ισχύει για ποινικά αδικήματα που καλύπτονται από:

- α) τη σύμβαση που καταρτίστηκε δυνάμει του άρθρου Κ.3 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση περί της καταπολέμησης της δωροδοκίας στην οποία ενέχονται υπάλληλοι των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽¹⁾ («σύμβαση περί της καταπολέμησης της δωροδοκίας στην οποία ενέχονται υπάλληλοι»),
- β) την απόφαση-πλαίσιο 2000/383/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 29ης Μαΐου 2000, για ενίσχυση της προστασίας από την παραχάραξη ενόψει της εισαγωγής του ευρώ με την επιβολή ποινών και άλλων κυρώσεων ⁽²⁾,
- γ) την απόφαση-πλαίσιο 2001/413/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 28ης Μαΐου 2001, για την καταπολέμηση της απάτης και της πλαστογραφίας που αφορούν τα μέσα πληρωμής πλην των μετρητών ⁽³⁾,

⁽¹⁾ ΕΕ C 195 της 25.6.1997, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 140 της 14.6.2000, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 149 της 2.6.2001, σ. 1.

- δ) την απόφαση-πλαίσιο 2001/500/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2001, για το ξέπλυμα χρήματος, τον προσδιορισμό, τον εντοπισμό, τη δέσμευση, την κατάσχεση και τη δήμευση των οργάνων και των προϊόντων του εγκλήματος ⁽¹⁾,
- ε) την απόφαση-πλαίσιο 2002/475/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2002, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας ⁽²⁾,
- στ) την απόφαση-πλαίσιο 2003/568/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003 σχετικά με την καταπολέμηση της δωροδοκίας στον ιδιωτικό τομέα ⁽³⁾,
- ζ) την απόφαση-πλαίσιο 2004/757/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2004, για τη θέσπιση ελάχιστων διατάξεων σχετικά με τα στοιχεία της αντικειμενικής υπόστασης των εγκλημάτων και τις ποινές που ισχύουν στον τομέα της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ⁽⁴⁾,
- η) την απόφαση-πλαίσιο 2008/841/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2008, για την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος ⁽⁵⁾,
- θ) την οδηγία 2011/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2011, για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και για την προστασία των θυμάτων της, καθώς και για την αντικατάσταση της απόφασης-πλαισίου 2002/629/ΔΕΥ του Συμβουλίου ⁽⁶⁾,
- ι) την οδηγία 2011/93/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με την καταπολέμηση της σεξουαλικής κακοποίησης και της σεξουαλικής εκμετάλλευσης παιδιών και της παιδικής πορνογραφίας και την αντικατάσταση της απόφασης-πλαισίου 2004/68/ΔΕΥ του Συμβουλίου ⁽⁷⁾,
- ια) την οδηγία 2013/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Αυγούστου 2013, για τις επιθέσεις κατά συστημάτων πληροφοριών και την αντικατάσταση της απόφασης-πλαισίου 2005/222/ΔΕΥ του Συμβουλίου ⁽⁸⁾,

καθώς και από άλλες νομικές πράξεις, εφόσον σε αυτές προβλέπεται ρητά ότι η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για ποινικά αδικήματα που εναρμονίζονται με τις εν λόγω πράξεις.

Άρθρο 4

Δήμευση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστεί δυνατή, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, η δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος ή περιουσιακών στοιχείων η αξία των οποίων είναι ισοδύναμη με αυτά τα όργανα ή προϊόντα, υπό την αίρεση οριστικής καταδίκης για ποινικό αδίκημα, που μπορεί να επίσης να έχει απαγγελθεί ερήμην.
2. Όταν η δήμευση βάσει της παραγράφου 1 δεν είναι δυνατή, τουλάχιστον όταν αυτό οφείλεται σε ασθένεια ή φυγή του υπόπτου ή του κατηγορουμένου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστεί δυνατή η δήμευση οργάνων και προϊόντων εγκλήματος στις περιπτώσεις όπου έχουν κινηθεί ποινικές διαδικασίες που αφορούν ποινικό αδίκημα το οποίο μπορεί, αμέσως ή εμμέσως, να οδηγήσει σε οικονομικό όφελος και οι εν λόγω ποινικές διαδικασίες θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε ποινική καταδίκη αν ο ύποπτος ή ο κατηγορούμενος ήταν σε θέση να παραστεί στη δίκη.

Άρθρο 5

Εκτεταμένη δήμευση

1. Τα κράτη μέλη υιοθετούν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστεί δυνατή, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, η δήμευση περιουσιακού στοιχείου που ανήκει σε πρόσωπο καταδικασθέν για ποινικό αδίκημα, το οποίο μπορεί, αμέσως ή εμμέσως, να οδηγήσει σε οικονομικό όφελος, εφόσον το δικαστήριο κρίνει, βάσει των περιστάσεων της υπόθεσης, συμπεριλαμβανομένων των συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών και των διαθέσιμων αποδεικτικών στοιχείων, όπως ότι η αξία του περιουσιακού στοιχείου είναι δυσανάλογη προς το νόμιμο εισόδημα του καταδικασθέντος, ότι το συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο αποκτήθηκε μέσω εγκληματικής δραστηριότητας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 182 της 5.7.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 164 της 22.6.2002, σ. 3.

⁽³⁾ ΕΕ L 192 της 31.7.2003, σ. 54.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 335 της 11.11.2004, σ. 8.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 300 της 11.11.2008, σ. 42.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 101 της 15.4.2011, σ. 1.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 335 της 17.12.2011, σ. 1.

⁽⁸⁾ ΕΕ L 218 της 14.8.2013, σ. 8.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η έννοια του «ποινικού αδικήματος» περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

- α) ενεργητική και παθητική δωροδοκία στον ιδιωτικό τομέα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 της απόφασης-πλαίσιου 2003/568/ΔΕΥ, καθώς και ενεργητική και παθητική δωροδοκία στην οποία ενέχονται υπάλληλοι των θεσμικών οργάνων της Ένωσης ή των κρατών μελών, που προβλέπεται στα άρθρα 2 και 3 αντίστοιχα της σύμβασης περί της καταπολέμησης της δωροδοκίας στην οποία ενέχονται υπάλληλοι,
- β) αδικήματα που σχετίζονται με τη συμμετοχή σε εγκληματική οργάνωση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 της απόφασης-πλαίσιου 2008/841/ΔΕΥ, τουλάχιστον σε περιπτώσεις όπου το αδίκημα οδήγησε σε οικονομικό όφελος,
- γ) πρόκληση της συμμετοχής παιδιού σε πορνογραφικές παραστάσεις ή στρατολόγησή του προκειμένου να συμμετάσχει σε αυτές ή αποκόμιση κέρδους από παιδί ή εκμετάλλευσή του με άλλους τρόπους προς τον σκοπό αυτόν, αν το παιδί έχει υπερβεί την ηλικία της σεξουαλικής συναίνεσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2011/93/ΕΕ, διανομή, διάδοση ή μετάδοση υλικού παιδικής πορνογραφίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας, προσφορά, παροχή ή διάθεση υλικού παιδικής πορνογραφίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 της εν λόγω οδηγίας, παραγωγή παιδικής πορνογραφίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας,
- δ) παράνομη παρεμβολή σε σύστημα και παράνομη παρεμβολή σε δεδομένα, όπως προβλέπεται στα άρθρα 4 και 5 αντίστοιχα της οδηγίας 2013/40/ΕΕ, εφόσον έχει επηρεαστεί σημαντικός αριθμός συστημάτων πληροφοριών μέσω της χρήσης εργαλείου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο έχει σχεδιασθεί ή προσαρμοσθεί πρωτίστως για τον σκοπό αυτό, διεθνής παραγωγή, πώληση, προμήθεια προς χρήση, εισαγωγή, διανομή ή με άλλο τρόπο διάθεση εργαλείων που χρησιμοποιούνται προς διάπραξη αδικημάτων, τουλάχιστον όταν δεν πρόκειται για ήσσονος σημασίας περιπτώσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 της εν λόγω οδηγίας,
- ε) ποινικό αδίκημα το οποίο τιμωρείται, σύμφωνα με τη σχετική πράξη του άρθρου 3 ή, αν η συγκεκριμένη πράξη δεν περιλαμβάνει όριο ποινής, σύμφωνα με το σχετικό εθνικό δικαιο, με στερητική της ελευθερίας ποινή μέγιστης διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων ετών.

Άρθρο 6

Δήμευση εις χείρας τρίτου

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστεί δυνατή η δήμευση προϊόντων εγκλήματος ή άλλων περιουσιακών στοιχείων η αξία των οποίων είναι ισοδύναμη με τα προϊόντα εγκλήματος, τα οποία μεταβίβαστηκαν, άμεσα ή έμμεσα, από ύποπτο ή κατηγορούμενο σε τρίτους ή τα οποία αποκτήθηκαν από τρίτους από ύποπτο ή κατηγορούμενο, τουλάχιστον όταν οι εν λόγω τρίτοι γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι ο σκοπός της μεταβίβασης ή απόκτησης ήταν να αποφευχθεί η δήμευση, με βάση συγκεκριμένα στοιχεία και περιστάσεις, μεταξύ των οποίων ότι η μεταβίβαση ή απόκτηση πραγματοποιήθηκε χωρίς αντάλλαγμα ή με αντάλλαγμα σημαντικά κατώτερο από την αγοραία αξία.

2. Η παράγραφος 1 δεν θίγει τα δικαιώματα καλόπιστων τρίτων.

Άρθρο 7

Δέσμευση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστεί δυνατή η δέσμευση περιουσιακού στοιχείου ενόψει πιθανής επακολουθούσας δήμευσης. Τα εν λόγω μέτρα, που διατάσσονται από αρμόδια αρχή, περιλαμβάνουν επείγουσα δράση που αναλαμβάνεται όταν είναι αναγκαίο προκειμένου να διαφυλαχθούν περιουσιακά στοιχεία.

2. Περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται στην κατοχή τρίτου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6, μπορεί να υπόκειται σε μέτρα δέσμευσης με σκοπό την πιθανή επακολουθούσα δήμευση.

Άρθρο 8

Διασφαλίσεις

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τα πρόσωπα που επηρεάζονται από τα μέτρα που προβλέπονται βάσει της παρούσας οδηγίας έχουν το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής και δικαίως δικής για τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων τους.
2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι η απόφαση δέσμευσης γνωστοποιείται στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο το ταχύτερο δυνατόν μετά την εκτέλεσή της. Η εν λόγω γνωστοποίηση αναφέρει, τουλάχιστον εν συντομία, τον λόγο ή τους λόγους λήψης της σχετικής απόφασης. Όταν κρίνεται αναγκαίο για την προστασία μιας δικαστικής έρευνας, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αναβάλλουν τη γνωστοποίηση στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο της απόφασης δέσμευσης.
3. Η απόφαση δέσμευσης παραμένει σε ισχύ μόνο για όσο διάστημα είναι αναγκαίο να διαφυλαχθεί το περιουσιακό στοιχείο ενόψει πιθανής επακολουθούσας δήμευσης.
4. Τα κράτη μέλη προβλέπουν δυνατότητα πραγματικής προσβολής ενώπιον δικαστηρίου της απόφασης δέσμευσης εκ μέρους του προσώπου του οποίου επηρεάζονται περιουσιακά στοιχεία, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει το εθνικό δίκαιο. Οι εν λόγω διαδικασίες μπορούν να προβλέπουν ότι, όταν η αρχική απόφαση δέσμευσης λήφθηκε από αρμόδια αρχή εκτός δικαστικής αρχής, η απόφαση αυτή υποβάλλεται πρώτα για επικύρωση ή επανεξέταση σε δικαστική αρχή προτού μπορέσει να προσβληθεί ενώπιον δικαστηρίου.
5. Δεσμευμένα περιουσιακά στοιχεία τα οποία στη συνέχεια δεν δημεύονται επιστρέφονται αμέσως. Οι όροι ή οι οικονομικοί κανόνες υπό τους οποίους επιστρέφονται τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία καθορίζονται από το εθνικό δίκαιο.
6. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η αιτιολόγηση κάθε απόφασης δήμευσης και η γνωστοποίηση της απόφασης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την πραγματική δυνατότητα προσβολής της απόφασης ενώπιον δικαστηρίου από πρόσωπο σχετικά με το οποίο διατάσσεται δήμευση.
7. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2012/13/ΕΕ και της οδηγίας 2013/48/ΕΕ, τα πρόσωπα των οποίων επηρεάζονται περιουσιακά στοιχεία από απόφαση δήμευσης έχουν το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας δήμευσης που συνδέεται με τον προσδιορισμό των προϊόντων και των οργάνων του εγκλήματος προκειμένου να διαφυλαχθούν τα δικαιώματά τους. Τα σχετικά πρόσωπα ενημερώνονται για το δικαίωμα αυτό.
8. Στις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 5, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο έχει την πραγματική δυνατότητα να αμφισβητήσει τις περιστάσεις της υπόθεσης, συμπεριλαμβανομένων των συγκεκριμένων πραγματικών γεγονότων και των διαθέσιμων αποδεικτικών στοιχείων βάσει των οποίων το σχετικό περιουσιακό στοιχείο θεωρείται περιουσιακό στοιχείο που προκύπτει από εγκληματική συμπεριφορά.
9. Οι τρίτοι μπορούν να διεκδικήσουν τίτλο ιδιοκτησίας ή άλλα δικαιώματα ιδιοκτησίας, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6.
10. Όταν, ως αποτέλεσμα ποινικού αδικήματος, τα θύματα έχουν αξιώσεις κατά του προσώπου που υπόκειται σε μέτρο δήμευσης το οποίο προβλέπεται στην παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι το μέτρο δήμευσης δεν εμποδίζει τα εν λόγω θύματα να διεκδικήσουν αποζημίωση για τις αξιώσεις τους.

Άρθρο 9

Πραγματική δήμευση και εκτέλεση

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστήσουν δυνατά τον εντοπισμό και την ανάχνηση περιουσιακών στοιχείων προς δέσμευση και δήμευση, ακόμα και ύστερα από οριστική καταδικαστική απόφαση για ποινικό αδίκημα ή ύστερα από διαδικασίες κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 2, και να εξασφαλίσουν την πραγματική εκτέλεση απόφασης δήμευσης, αν έχει ήδη εκδοθεί τέτοια απόφαση.

Άρθρο 10

Διαχείριση δεσμευμένων και δημευμένων περιουσιακών στοιχείων

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, για παράδειγμα με τη θέσπιση κεντρικών υπηρεσιών, εξειδικευμένων υπηρεσιών ή ισοδύναμων μηχανισμών, ώστε να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική διαχείριση περιουσιακών στοιχείων που δεσμεύονται ενόψει πιθανής δήμευσης.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τη δυνατότητα πώλησης ή μεταβίβασης περιουσιακού στοιχείου, όταν κρίνεται απαραίτητο.
3. Τα κράτη μέλη εξετάζουν την πιθανότητα να λάβουν μέτρα που επιτρέπουν τη χρήση δημευμένου περιουσιακού στοιχείου για το δημόσιο συμφέρον ή κοινωνικούς σκοπούς.

Άρθρο 11

Στατιστικά στοιχεία

1. Τα κράτη μέλη συλλέγουν σε τακτική βάση και διατηρούν λεπτομερή στατιστικά στοιχεία από τις σχετικές αρχές. Τα στατιστικά στοιχεία που συγκεντρώνονται αποστέλλονται κάθε χρόνο στην Επιτροπή και περιλαμβάνουν:
 - α) τον αριθμό των αποφάσεων δέσμευσης που εκτελέστηκαν,
 - β) τον αριθμό των αποφάσεων δήμευσης που εκτελέστηκαν,
 - γ) την εκτιμώμενη αξία των δεσμευμένων περιουσιακών στοιχείων, τουλάχιστον των περιουσιακών στοιχείων που δεσμεύονται ενόψει πιθανής επακολουθούσας δήμευσης κατά τη στιγμή της δέσμευσης,
 - δ) την εκτιμώμενη αξία των ανακτηθέντων περιουσιακών στοιχείων κατά τη στιγμή της δήμευσης.
2. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν επίσης κάθε χρόνο στην Επιτροπή τα ακόλουθα στατιστικά στοιχεία, αν είναι διαθέσιμα σε κεντρικό επίπεδο στο σχετικό κράτος μέλος:
 - α) τον αριθμό των αιτήσεων έκδοσης αποφάσεων δέσμευσης που πρόκειται να εκτελεστούν σε άλλο κράτος μέλος,
 - β) τον αριθμό των αιτήσεων έκδοσης αποφάσεων δήμευσης που πρόκειται να εκτελεστούν σε άλλο κράτος μέλος,
 - γ) την αξία ή την εκτιμώμενη αξία των περιουσιακών στοιχείων που ανακτήθηκαν κατόπιν εκτέλεσης απόφασης σε άλλο κράτος μέλος.
3. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για τη συλλογή των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 σε κεντρικό επίπεδο.

Άρθρο 12

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, ώστε να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 4 Οκτωβρίου 2015. Διαβιβάζουν πάραυτα στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.
2. Οι διατάξεις, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 13

Υποβολή εκθέσεων

Η Επιτροπή, έως τις 4 Οκτωβρίου 2018, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, προβαίνοντας σε εκτίμηση των επιπτώσεων του ισχύοντος εθνικού δικαίου σχετικά με τη δήμευση και την ανάκτηση περιουσιακών στοιχείων, συνοδευόμενη, αν κρίνεται απαραίτητο, από τις δέουσες προτάσεις.

Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης κατά πόσον υπάρχει ανάγκη αναθεώρησης του καταλόγου αδικημάτων στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

Άρθρο 14

Αντικατάσταση της κοινής δράσης 98/699/ΔΕΥ και συγκεκριμένων διατάξεων των αποφάσεων-πλαisiών 2001/500/ΔΕΥ και 2005/212/ΔΕΥ

1. Το άρθρο 1 στοιχείο α) της κοινής δράσης 98/699/ΔΕΥ, τα άρθρα 3 και 4 της απόφασης-πλαisiού 2001/500/ΔΕΥ και το άρθρο 1 τέσσερις πρώτες περιπτώσεις και το άρθρο 3 της απόφασης-πλαisiού 2005/212/ΔΕΥ αντικαθίστανται από την παρούσα οδηγία για τα κράτη μέλη που δεσμεύονται από την παρούσα οδηγία, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των εν λόγω κρατών μελών σχετικά με τις προθεσμίες μεταφοράς των εν λόγω αποφάσεων-πλαisiών στο εθνικό δίκαιο.
2. Για τα κράτη μέλη που δεσμεύονται από την παρούσα οδηγία, οι παραπομπές στην κοινή δράση 98/699/ΔΕΥ και στις διατάξεις των αποφάσεων-πλαisiών 2001/500/ΔΕΥ και 2005/212/ΔΕΥ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θεωρούνται παραπομπές στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 16

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Δ. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

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

⁽¹⁾ ΕΕ C 44 της 15.2.2013, σ. 128.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Άρθρο 5

Ημερομηνία και συχνότητα τεχνικού ελέγχου

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

- α) οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 : τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία·
- β) οχήματα της κατηγορίας M_1 που χρησιμοποιούνται ως ταξί ή ασθενοφόρα, οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 και O_4 : ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά ανά έτος·
- γ) οχήματα της κατηγορίας $T5$ που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για επαγγελματικές οδικές μεταφορές: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν κατάλληλα χρονικά διαστήματα, εντός των οποίων τα οχήματα των κατηγοριών $L3e$, $L4e$, $L5e$ και $L7e$, με κυβισμό άνω των 125cm^3 , πρέπει να υπάγονται σε τεχνικό έλεγχο.

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

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

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

Άρθρο 6

Αντικείμενο και μέθοδοι τεχνικού ελέγχου

1. Για τις κατηγορίες οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εξαιρουμένων των κατηγοριών $L3e$, $L4e$, $L5e$ και $L7e$ με κυβισμό άνω των 125cm^3 , τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο τεχνικός έλεγχος να καλύπτει τουλάχιστον τα πεδία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημείο 2.

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

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

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

Άρθρο 7

Αξιολόγηση αστοχιών

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 8

Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 9

Παρακολούθηση των αστοχιών

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

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

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

Άρθρο 10

Αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 11

Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου

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

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή συντηρούν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι κατασκευαστές.
3. Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για μετρήσεις βαθμονομείται κατά περιόδους σύμφωνα με το παράρτημα III και ελέγχεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπει το οικείο κράτος μέλος ή ο κατασκευαστής του εξοπλισμού.

Άρθρο 12

Κέντρα τεχνικού ελέγχου

1. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου στα οποία οι ελεγκτές πραγματοποιούν τους τεχνικούς ελέγχους αδειοδοτούνται από ένα κράτος μέλος ή από την αρμόδια αρχή του.
2. Προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου εξασφαλίζουν την αντικειμενικότητα και την υψηλή ποιότητα του τεχνικού ελέγχου.

Άρθρο 13

Ελεγκτές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο τεχνικός έλεγχος διενεργείται από ελεγκτές οι οποίοι ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης που καθορίζονται στο παράρτημα IV. Τα κράτη μέλη μπορεί να θεσπίζουν πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την ικανότητα και την ανάλογη εκπαίδευση.
2. Οι αρμόδιες αρχές ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένα κέντρα κατάρτισης χορηγούν πιστοποιητικό στους ελεγκτές που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης. Το εν λόγω πιστοποιητικό περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα IV σημείο 3.
3. Οι ελεγκτές τους οποίους απασχολούν οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου κατά την 20ή Μαΐου 2018 απαλλάσσονται των απαιτήσεων του παραρτήματος IV σημείο 1.
4. Κατά τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, οι ελεγκτές δεν αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, ούτως ώστε να διασφαλιστεί πως τα οικεία κράτη μέλη ή η οικεία αρμόδια αρχή έχουν την πεποίθηση ότι τηρείται ένα υψηλό επίπεδο αμεροληψίας και αντικειμενικότητας.
5. Το πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο ενημερώνεται για τυχόν αστοχίες που διαπιστώθηκαν στο όχημα και οι οποίες είναι αναγκαίο να επισκευαστούν.
6. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου είναι δυνατόν να τροποποιηθούν, κατά περίπτωση, από τον εποπτικό φορέα, ή σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει η αρμόδια αρχή, εφόσον τα ευρήματα του τεχνικού ελέγχου είναι προφανώς λανθασμένα.

Άρθρο 14

Εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου.
2. Εποπτικός φορέας εκτελεί τουλάχιστον τα καθήκοντα που προβλέπονται στο παράρτημα V σημείο 1 και πληροί τις απαιτήσεις των σημείων 2 και 3 του εν λόγω παραρτήματος.

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

3. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου που λειτουργούν υπό την άμεση διεύθυνση αρμόδιας αρχής απαλλάσσονται των απαιτήσεων εξουσιοδότησης και εποπτείας όταν ο εποπτικός φορέας είναι τμήμα της αρμόδιας αρχής.
4. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 3 του παρόντος άρθρου είναι δυνατόν να θεωρείται ότι πληρούνται από κράτη μέλη τα οποία απαιτούν τη διαπίστευση των κέντρων τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 15

Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

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

Άρθρο 16

Ηλεκτρονικό βάθρο πληροφοριών για τα οχήματα

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 17

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

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

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

Άρθρο 18

Άσκηση της εξουσιοδότησης

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

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

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

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

Άρθρο 19

Διαδικασία επιτροπής

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 20

Εκθέσεις

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

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

Άρθρο 21

Ποινές

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

Άρθρο 22

Μεταβατικές διατάξεις

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

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

Άρθρο 23

Μεταφορά

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

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

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

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

Άρθρο 24

Κατάργηση

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

Άρθρο 25

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 26

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Δ. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. ΓΕΝΙΚΑ

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

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

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

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

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

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

2. ΕΚΤΑΣΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα εξής πεδία:

0. Ταυτοποίηση του οχήματος

1. Εξοπλισμός πέδησης

2. Σύστημα διεύθυνσης

3. Ορατότητα

4. Εξοπλισμός φωτισμού και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός

5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση

6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου

7. Λοιπός εξοπλισμός

8. Οχημάτωση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Επιδόσεις και απόδοση κύριου συστήματος πέδησης

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

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

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

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

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

2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

2.1. Μηχανική κατάσταση

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

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

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

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

2.2. Τιμόνι, κολόνα διεύθυνσης και τιμόνι οδήγησης δικύκλου

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

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

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

3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
		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 λευκού πίσω.	X	X	
		β) Φανός δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ¹ . Αριθμός φανών πορείας που λειτουργούν ταυτόχρονα και υπερβαίνουν την επιτρεπτή ένταση φωτισμού Εκπομπή κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.	X	X	
		γ) Φανός/ανακλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	
4.13. Συσσωρευτής (μπαταρία)	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επισφαλής. Μη ορθή σύνδεση: πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.	X	X	
		β) Διαρροή. Διαρροή επικίνδυνων ουσιών.	X	X	
		γ) Ελαττωματικός διακόπτης (εάν απαιτείται).		X	
		δ) Ελαττωματική ασφάλεια διακοπής ηλεκτρικού κυκλώματος (εάν απαιτείται).		X	
		ε) Ακατάλληλος εξαερισμός (εάν απαιτείται).		X	

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

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

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

5.3. Σύστημα ανάρτησης

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ

8.1. Θόρυβος

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

8.2. Εκπομπές καυσαερίων

8.2.1. Εκπομπές κινητήρων επιβαλλόμενης ανάφλεξης

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

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

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

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>2. Απαιτήσεις προετοιμασίας:</p> <p>i) Ο κινητήρας έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με αισθητήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, είναι τουλάχιστον 80 °C, ή χαμηλότερη εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπέρυθρης ακτινοβολίας, είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω της διαμόρφωσης του οχήματος, είναι πρακτικά αδύνατη αυτή η μέτρηση, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα επιτρέπεται να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.</p> <p>(ii) Το σύστημα εξατμίσσης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.</p>				
		<p>β) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις¹ δεν επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς,</p> <ul style="list-style-type: none"> — για κινητήρες με φυσική αναρρόφηση: 2,5 m⁻¹, — για κινητήρες με υπερπλήρωση: 3,0 m⁻¹, ή, — για τα οχήματα που προσδιορίζονται στις απαιτήσεις¹ ή ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις¹. <p>1,5 m⁻¹. (9)</p> <p>ή 0,7 m⁻¹ (10)</p>		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <p>1. Ο κινητήρας και ο τυχόν υπερτροφοδότης είναι σε κατάσταση βραδυπορίας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα μετά την απενεργοποίηση του επιταχυντή.</p> <p>2. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, το ποδόπληκτρο του επιταχυντή πρέπει να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.</p> <p>3. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας φθάνει τις στροφές αποκοπής παροχής καυσίμου ή, στα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο, τις στροφές που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 των στροφών αποκοπής παροχής καυσίμου, πριν αφευθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση των στροφών του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και απενεργοποίησής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.</p> <p>4. Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστον κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης, υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οιοδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τη διασπορά των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.</p>				

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

I. Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός

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

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

ή

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

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

— διαμήκης και κατακόρυφη μετατόπιση τουλάχιστον 95 mm,

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

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

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

II. Βαθμονόμηση εξοπλισμού μετρήσεων

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

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

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

Πίνακας Ι (1)

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

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου

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

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

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

1. Ικανότητες

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

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

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

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

2. Αρχική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση

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

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

α) Αρχική εκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις

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

i) τεχνολογία οχημάτων:

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

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

β) Επανεκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις

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

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

3. Πιστοποιητικό ικανότητας

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΠΟΠΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

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

1. Καθήκοντα και δραστηριότητες των εποπτικών φορέων

Οι εποπτικοί φορείς εκτελούν τουλάχιστον τα εξής καθήκοντα:

α) εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου:

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

β) έλεγχος της εκπαίδευσης και της εξέτασης των ελεγκτών:

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

γ) λογιστικοί έλεγχοι:

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

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

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

ε) επικύρωση των αποτελεσμάτων μέτρησης των τεχνικών ελέγχων·

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

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

2. Απαιτήσεις για τον εποπτικό φορέα

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

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

3. Περιεχόμενο κανόνων και διαδικασιών

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

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

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

β) ελεγκτές κέντρων τεχνικού ελέγχου:

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

γ) εξοπλισμός και εγκαταστάσεις:

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

δ) εποπτικοί φορείς:

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

ΟΔΗΓΙΑ 2014/46/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 3ης Απριλίου 2014****για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων**

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 ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο καθεστώς το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα κατά τη χρήση τους διατηρούνται σε κατάσταση αποδεκτή για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Το εν λόγω καθεστώς θα πρέπει να προβλέπει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και τους οδικούς ελέγχους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων ώστε να καθίσταται δυνατή η αναστολή της άδειας χρήσης ενός οχήματος στο οδικό δίκτυο, όταν το όχημα συνιστά άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.
- (2) Η ταξινόμηση ενός οχήματος του δίνει τη διοικητική άδεια για να τεθεί σε χρήση στο οδικό δίκτυο. Η οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾ εφαρμόζεται μόνον για τη χορήγηση ταξινόμησης οχήματος. Ωστόσο, ειδικά όταν η χρήση οχήματος στο οδικό δίκτυο συνιστά κίνδυνο λόγω της τεχνικής κατάστασης του οχήματος, θα πρέπει να είναι δυνατή η αναστολή της άδειας χρήσης του εν λόγω οχήματος για ορισμένο χρονικό διάστημα. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, δεν πρέπει να χρειάζεται νέα διαδικασία ταξινόμησης όταν αρθεί η αναστολή.
- (3) Θα πρέπει να καθιερωθεί η υποχρέωση της μόνιμης ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος το οποίο έχει κοινοποιηθεί ότι αντιμετωπίζεται ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να προσδιορίζουν στην εθνική νομοθεσία τους άλλους λόγους για την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος.
- (4) Ακόμη και όταν έχει ακυρωθεί η ταξινόμηση ενός οχήματος, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα διατήρησης καταγραφής της εν λόγω ταξινόμησης.
- (5) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, οι σχετικές με όχημα πληροφορίες θα πρέπει να καταγράφονται ηλεκτρονικά.
- (6) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίσει ένα κράτος μέλος να θεωρήσει το ηλεκτρονικό σύνολο δεδομένων που διατηρούν οι αρμόδιες αρχές του ως τη βασική πηγή πληροφοριών για τα οχήματα που ταξινομούνται στο έδαφός του. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν ένα ηλεκτρονικό δίκτυο, που περιλαμβάνει δεδομένα από εθνικές ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων, για να διευκολύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών.
- (7) Στις περιπτώσεις που σε τεχνικό έλεγχο διαπιστώνονται επικίνδυνες αστοχίες και έχει ανασταλεί η άδεια χρήσης του οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο, αυτή η αναστολή θα πρέπει να καταγράφεται μέχρις ότου το όχημα υποβληθεί με επιτυχία σε νέο τεχνικό έλεγχο.

⁽¹⁾ ΕΕ C 44 της 15.2.2013, σ. 128.

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

⁽³⁾ Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34).

- (8) Για να επικαιροποιούνται τα σημεία II.4 δεύτερη περίπτωση και τα σημεία III.1.A στοιχείο β) τόσο στο παράρτημα I όσο και στο παράρτημα II της οδηγίας 1999/37/EK σε περίπτωση διεύρυνσης της Ένωσης, καθώς επίσης και για να επικαιροποιείται το παράρτημα I σημείο II.6 σχετικά με μη υποχρεωτικά στοιχεία σε περίπτωση αλλαγής ορισμών ή του περιεχομένου των πιστοποιητικών συμμόρφωσης στη σχετική ενωσιακή νομοθεσία έγκρισης τύπου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξάγει η Επιτροπή τις απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, συμπεριλαμβανομένων διαβουλεύσεων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. 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 το Συμβούλιο.
- (9) Η οδηγία 1999/37/EK θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στην οδηγία 1999/37/EK

Η οδηγία 1999/37/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 1, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα έγγραφα ταξινόμησης οχημάτων που εκδίδουν τα κράτη μέλη.».

- 2) Στο άρθρο 2 προστίθενται τα κάτωθι στοιχεία:

«ε) “αναστολή”: περιορισμένο χρονικό διάστημα κατά το οποίο δεν επιτρέπεται από έναν κράτος μέλος η χρήση οχήματος στην οδική κυκλοφορία, μετά την παρέλευση του οποίου —και εφόσον έχουν άψει να ισχύουν οι λόγοι της αναστολής— μπορεί να επιτραπεί να χρησιμοποιηθεί εκ νέου χωρίς τούτο να συνεπάγεται νέα διαδικασία ταξινόμησης·

στ) “ακύρωση της ταξινόμησης”: η ακύρωση από ένα κράτος μέλος της άδειας χρήσης οχήματος στο οδικό δίκτυο.».

- 3) Προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι στο άρθρο 3:

«4. Τα κράτη μέλη καταγράφουν ηλεκτρονικά τα δεδομένα όλων των οχημάτων που ταξινομούνται στο έδαφός τους. Τα εν λόγω δεδομένα περιλαμβάνουν:

- α) όλα τα υποχρεωτικά στοιχεία σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο II.5, καθώς και τα στοιχεία που αναφέρονται στα σημεία II.6(J) και II.6(V.7) και (V.9) του εν λόγω παραρτήματος, όταν διατίθενται τα δεδομένα·
- β) άλλα μη υποχρεωτικά δεδομένα που απαριθμούνται στο παράρτημα I ή δεδομένα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης όπως προβλέπεται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), εάν είναι δυνατό·
- γ) τα αποτελέσματα των υποχρεωτικών περιοδικών τεχνικών ελέγχων σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**), και την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

Η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας διεξάγεται σύμφωνα με τις οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 95/46/EK (***) και 2002/58/EK (****).

5. Τα τεχνικά δεδομένα του οχήματος διατίθενται στις αρμόδιες αρχές ή τα κέντρα τεχνικού ελέγχου για τους σκοπούς του περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη χρήση και τη διάδοση παρόμοιων δεδομένων από τα κέντρα τεχνικού ελέγχου έτσι ώστε να αποφεύγεται η κατάχρησή τους.

- (*) 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 ρυμουλκωμένων 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).
- (**) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).
- (***) Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).
- (****) Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

1. Όταν η αρμόδια αρχή κράτους μέλους λαμβάνει κοινοποίηση περιοδικού τεχνικού ελέγχου στην οποία αναφέρεται ότι η άδεια χρήσης συγκεκριμένου οχήματος στην οδική κυκλοφορία αναστάλη σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, η αναστολή καταγράφεται ηλεκτρονικά και διενεργείται νέος τεχνικός έλεγχος.

Η αναστολή ισχύει μέχρι το όχημα να υποβληθεί με επιτυχία σε νέο τεχνικό έλεγχο. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου, η αρμόδια αρχή επιτρέπει χωρίς καθυστέρηση την εκ νέου χρήση του οχήματος στην οδική κυκλοφορία. Δεν απαιτείται νέα διαδικασία ταξινόμησης.

Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές τους δύνανται να υιοθετήσουν μέτρα για τη διευκόλυνση του νέου ελέγχου του οχήματος του οποίου αναστάλη η άδεια χρήσης στην οδική κυκλοφορία. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να περιλαμβάνουν άδεια μετακίνησης στο δημόσιο οδικό δίκτυο μεταξύ ενός τόπου επισκευής και του τόπου του κέντρου ελέγχου με σκοπό τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στον κάτοχο του πιστοποιητικού ταξινόμησης να υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή για μεταβίβαση της ταξινόμησης στον νέο ιδιοκτήτη του οχήματος.

3. Όταν αρμόδια αρχή κράτους μέλους λαμβάνει κοινοποίηση ότι όχημα κρίθηκε ότι έφθασε στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ακυρώνει μόνιμα την ταξινόμηση του εν λόγω οχήματος και η πληροφορία αυτή προστίθεται στο ηλεκτρονικό μητρώο.

(*) Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34).

5) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος στο άρθρο 5:

«3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 4 και του άρθρου 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν, καταρχήν, την ισχύ των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου, σε περίπτωση αλλαγής της ιδιοκτησίας οχήματος το οποίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό περιοδικού τεχνικού ελέγχου.».

6) Τα άρθρα 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 7 για την τροποποίηση:

- του σημείου II.4 δεύτερη περίπτωση και του σημείου III.1.A(β) του παραρτήματος I και του παραρτήματος II, σε περίπτωση διεύρυνσης της Ένωσης,
- του σημείου II.6 του παραρτήματος I σχετικά με μη υποχρεωτικά στοιχεία σε περίπτωση αλλαγής ορισμών ή του περιεχομένου των πιστοποιητικών συμμόρφωσης στη σχετική ενωσιακή νομοθεσία έγκρισης τύπου.

Άρθρο 7

1. Η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 6 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 19 Μαΐου 2014. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 6 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από 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 6 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

7) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε διμερή ή πολυμερή βάση, ιδίως προκειμένου να εξακριβώσουν, πριν από την ταξινόμηση ενός οχήματος, το νομικό καθεστώς του οχήματος, εάν χρειαστεί, στο κράτος μέλος όπου είχε πραγματοποιηθεί η προηγούμενη ταξινόμηση. Η εξακρίβωση αυτή μπορεί ιδίως να περιλαμβάνει τη χρήση ηλεκτρονικού δικτύου, που περιλαμβάνει δεδομένα από εθνικές ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων, για να διευκολύνεται η ανταλλαγή πληροφοριών.»

8) Στο παράρτημα I σημείο II.6 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«(X) απόδειξη επιτυχούς ολοκλήρωσης του τεχνικού ελέγχου, ημερομηνία του προσεχούς τεχνικού ελέγχου ή της εκπνοής του τρέχοντος πιστοποιητικού.»

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο στις 20 Μαΐου 2017, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν πάραυτα την Επιτροπή σχετικά.

Εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά από τις 20 Μαΐου 2018.

Κατά την έκδοσή τους από τα κράτη μέλη, τα υπόψη μέτρα περιέχουν παραπομπή προς την παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη μέθοδο με την οποία γίνεται η παραπομπή.

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

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

Άρθρο 4**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

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 διετίας, 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 περιοδικού τεχνικού ελέγχου ή αντίγραφό του ή, στην περίπτωση που το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου έχει εκδοθεί ηλεκτρονικά, η αυθεντική εκτύπωσή του εν λόγω πιστοποιητικού ή θεωρημένο αντίγραφό της, καθώς και η έκθεση της τελευταίας τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στις αρχές τους να δέχονται ηλεκτρονικές αποδείξεις των επιθεώρησεων 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 επιθεωρήσεων, 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 επιθεωρήσεων.

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 οχλήσεων 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 διακυβεύσουν 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 ασφαλείας 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 τροφών 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). Βλάβη εντός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.	X		X
3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων	Οπτική επιθεώρηση	α) Ραγισμένος ή αποχρωματισμένος υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (εάν επιτρέπεται) (εκτός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων). Βλάβη εντός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.	X		X
		β) Υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (συμπεριλαμβανομένων ανακλαστικών ή χρωματισμένων υμενίων) δεν πληροί τις προδιαγραφές των απαιτήσεων ¹ (εκτός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων). Βλάβη εντός της επιφάνειας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.	X		X
		γ) Απαράδεκτη η κατάσταση του υαλοπίνακα ή του διαφανούς φύλλου. Πολύ κακή ορατότητα από την εσωτερική επιφάνεια καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων.		X	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		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) Επισημαίνεται. Μη ορθή σύνδεση· πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.	X	X	
		β) Διαρροή. Διαρροή επικίνδυνων ουσιών	X	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) Επισημαίνεται 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 περι-στροφή 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 ρυθμιζόμενου 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 Εξαιρούνται από αυτή την απαίτηση τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980	— 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: $2,5 \text{ m}^{-1}$,</p> <p>— για κινητήρες με υπερπλήρωση: $3,0 \text{ m}^{-1}$,</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>$1,5 \text{ m}^{-1}$ ⁽¹⁰⁾</p> <p>ή</p> <p>$0,7 \text{ m}^{-1}$ ⁽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 $80 \text{ }^{\circ}\text{C}$, 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 I 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 I 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 I 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 I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, της γραμμής Β1, Β2 ή Γ της παραγράφου 6.2.1 του Παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

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 αλληλοεπισχυθούν, 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 πρόδεσης		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 πρόδεση			
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 διείσδυσης 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 διείσδυσης 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 διείσδυσης στο τοίχωμα		x	x
20.1.2.	Διατάξεις ασφαλούς στοιβάσης όπως τροχιές πρόδεσης, δοκοί εμπλοκής, εσχάρες και σφήνες εμπρός, στα πλάγια και πίσω			
20.1.2.1.	Μη ορθή πρόδεση στο όχημα Ανεπαρκής πρόδεση 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 στοιβασία Επιφανής στοιβασία Τελείως αναποτελεσματική	x	x	x
20.1.2.3.	Ανεπαρκής εξοπλισμός για ασφαλή στοιβασία Τελείως ακατάλληλος εξοπλισμός για ασφαλή στοιβασία		x	x
20.1.2.4.	Η επιλεγμένη μέθοδος ασφαλούς στοιβασίας δεν είναι η ενδεδειγμένη Η επιλεγμένη μέθοδος είναι εντελώς ακατάλληλη		x	x
20.1.3	Άμεση στοιβασία 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 στοιβασία 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. Λασπιτήρες, 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	7.1.2.	8.4.	Άλλα ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον	9.11.1.	Πόρτες, ράμπες και ανελκυστήρες
6.1.2.	Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	7.1.3.	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)	7.1.4.	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	7.1.5.				
6.1.5.	Υποδοχή εφεδρικού τροχού	7.1.6.				
6.1.6.	Μηχανικός εξοπλισμός ζεύξης και ρυμούλκησης	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 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	
Χώρα καταχώρισης																			
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.

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL