



Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2025  
(OR. en)

16420/25

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2025/0097(COD)**

---

---

**TRANS 626  
CODEC 2021  
ENV 1336  
MI 1011**

### **ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ**

---

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

---

αριθ. προηγ. εγγρ.: 15613/25 + ADD 1

---

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση  
– Αποτελέσματα των εργασιών

---

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες, προς ενημέρωση, το κείμενο επί του οποίου το Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) κατέληξε σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδό του στις 4 Δεκεμβρίου 2025.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση**

(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 παράγραφος 1,

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<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

---

<sup>1</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C , , σ. .

- (1) Οι διατάξεις σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο αποτελούν μέρος της ενωσιακής νομοθεσίας εδώ και δεκαετίες. Ωστόσο, υπόκεινται σε σταδιακή εναρμόνιση. Το δίκαιο της Ένωσης αναθεωρήθηκε τελευταία φορά για τον σκοπό αυτόν το 2014 με τη «δέσημη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο»<sup>3</sup>. Με σκοπό τη βελτίωση της επιβολής της νομοθεσίας, με τις διαδοχικές αναθεωρήσεις των εν λόγω κανόνων διευρύνθηκε σταδιακά το πεδίο εφαρμογής των οχημάτων που πρέπει να ελέγχονται και το πεδίο εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις οδικές επιθεωρήσεις και τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων. Καθορίστηκαν και επικαιροποιήθηκαν οι απαιτούμενες μέθοδοι, οι διαδικασίες και τα σχετικά έγγραφα τεχνικού ελέγχου ώστε να αντικατοπτρίζουν την τεχνολογική πρόοδο.
- (2) Η οδηγία 2014/45/ΕΕ καθορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο και τη συχνότητα των τεχνικών ελέγχων για κάθε κατηγορία οχημάτων, με εξαίρεση τις μοτοσικλέτες, για τις οποίες τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρύτερη διακριτική ευχέρεια. Η εν λόγω οδηγία καθορίζει επίσης ελάχιστες απαιτήσεις για την ανεξαρτησία των κέντρων τεχνικού ελέγχου και την κατάρτιση των επιθεωρητών, του εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου και του περιεχομένου του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου. Η ισχύς του εν λόγω πιστοποιητικού, καθώς και κάθε άλλου αποδεικτικού τεχνικού ελέγχου, πρέπει να αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη για τους σκοπούς της ελεύθερης κυκλοφορίας και της επαναταξινόμησης οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.

---

<sup>3</sup> 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 την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127, 29.4.2014, σ. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), 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 (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) και 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 (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Η οδηγία 2014/47/ΕΕ συμπληρώνει την οδηγία 2014/45/ΕΕ με τη θέσπιση της υποχρέωσης των κρατών μελών να διενεργούν οδικές επιθεωρήσεις στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα άνω των 3,5 τόνων, συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων, των φορτηγών και των ρυμουλκούμενων τους, με σκοπό να ελέγχεται το 5 % του στόλου της Ένωσης κάθε έτος. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν αρχική οδική επιθεώρηση και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο από τον επιθεωρητή, διεξοδικότερη τεχνική οδική επιθεώρηση. Τα στοιχεία που ελέγχονται κατά τις διεξοδικές επιθεωρήσεις είναι τα ίδια με εκείνα που ελέγχονται κατά τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν την επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων. Όταν διαπιστώνεται μείζων ή επικίνδυνη αστοχία κατά τη διάρκεια οδικής επιθεώρησης, το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιήθηκε η επιθεώρηση υποχρεούται να ενημερώσει το κράτος μέλος ταξινόμησης προκειμένου να επιβάλει την επισκευή του οχήματος του οποίου η κυκλοφορία έχει ανασταλεί.
- (4) Λόγω της ταχείας τεχνολογικής προόδου, ορισμένοι από τους ισχύοντες κανόνες για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων έχουν καταστεί παρωχημένοι και θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να προσαρμοστούν σε νεότερες τεχνολογίες και οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων. Το πλαίσιο που διέπει τους τεχνικούς ελέγχους θα πρέπει να συμβάλει περαιτέρω στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην επιτάχυνση και αξιοποίηση της ψηφιοποίησης στον τομέα των μεταφορών. Το πλαίσιο θα πρέπει επίσης να προσαρμοστεί καλύτερα στις εξελίξεις όσον αφορά την τεχνολογία των οχημάτων, τη σύνθεση του στόλου και τις μεθόδους τεχνικού ελέγχου.
- (5) Η ψηφιακή μετάβαση είναι μία από τις προτεραιότητες της Ένωσης. Στο πλαίσιο της επικαιροποίησης των ισχυόντων κανόνων για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, είναι επίσης σημαντικό να εναρμονιστούν ως επί το πλείστον, να απλουστευθούν και να ψηφιοποιηθούν οι διοικητικές διαδικασίες και να αρθούν οι εναπομένοντες φραγμοί στην ελεύθερη κυκλοφορία. Στους εν λόγω φραγμούς περιλαμβάνεται η μη αναγνώριση των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που διενεργούνται σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος μέλος ταξινόμησης. Η μη αναγνώριση μπορεί να εμποδίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της Ένωσης και το δικαίωμά τους να εγκατασταθούν σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο είναι επί του παρόντος ταξινομημένο το όχημα.
- (5α) 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 των οδηγιών.

- (6) Ορισμένες από τις τρέχουσες μεθόδους ελέγχου εκπομπών είναι ανεπαρκείς για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων με σύγχρονη τεχνολογία ελέγχου των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και χαμηλές βασικές εκπομπές. Υπάρχουν, επίσης, δυνατότητες περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ρύπων μέσω καταλληλότερων δοκιμών και ελέγχων. Η εφαρμογή των βέλτιστων διαθέσιμων, αναλογικών και κατάλληλων μεθόδων ελέγχου θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να επιτύχουν αυστηρότερα πρότυπα ποιότητας του αέρα και, συγκεκριμένα, τις οριακές τιμές για την προστασία της ανθρώπινης υγείας που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2024/2881 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>4</sup>, ιδίως για τα λεπτά αιωρούμενα σωματίδια και τα οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>).
- (7) Ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών στο οδικό δίκτυο της Ένωσης παραμένει σε απαράδεκτα υψηλό επίπεδο, με 20 400 θανάτους το 2023. Ως εκ τούτου, απαιτείται περαιτέρω δράση προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για την οδική ασφάλεια που ορίζονται στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030<sup>5</sup>.
- (8) Ο τεχνικός έλεγχος των μοτοσυκλετών έχει σαφή οφέλη για την οδική ασφάλεια. Αυτό αποδεικνύεται, επίσης, από τον αριθμό των κρατών μελών που περιλαμβάνουν ήδη τις μοτοσυκλέτες στα οικεία καθεστάτα τεχνικού ελέγχου. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τον υποχρεωτικό περιοδικό τεχνικό έλεγχο μοτοσυκλέτες με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm<sup>3</sup> ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, εφόσον έχουν θεσπίσει αποτελεσματικά εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας, όπως οδικές επιθεωρήσεις.

---

<sup>4</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2024/2881 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>5</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη και τους εκπροσώπους του κλάδου, έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικές οι ισχύουσες νομικές απαιτήσεις που αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν ότι τα τεχνικά δεδομένα που απαιτούνται για τη διενέργεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων είναι διαθέσιμα στα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων παροχής πληροφοριών του άρθρου 61 και του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, ότι θα πρέπει να διατίθεται δωρεάν και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση ένα ελάχιστο σύνολο πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές ή στους κεντρικοποιημένους φορείς δεδομένων που είναι επιφορτισμένοι από τις αρχές ενός ή περισσότερων κρατών μελών με τη διαχείριση της πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες, κάτι το οποίο θα πρέπει στη συνέχεια να διασφαλίζει ότι τα κέντρα τεχνικού ελέγχου έχουν επίσης την απαιτούμενη πρόσβαση.
- (10) Για οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, το κράτος μέλος ταξινόμησης θα πρέπει να αναγνωρίζει προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος για περίοδο έξι μηνών, υπό την προϋπόθεση ότι ο επακόλουθος περιοδικός τεχνικός έλεγχος διενεργείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης. Αυτό σημαίνει ότι το όχημα πρέπει να επιστρέψει στο κράτος μέλος ταξινόμησης εντός της περιόδου ισχύος του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ για να υποβληθεί στον επακόλουθο περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Αυτό θα συμβάλει στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, τηρουμένης, παράλληλα, της βασικής απαίτησης σύμφωνα με την οποία τα οχήματα πρέπει γενικά να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο στο κράτος μέλος ταξινόμησης. Για να εξασφαλιστεί σαφήνεια σχετικά με την κατάσταση του οχήματος, το κράτος μέλος που διενεργεί τον έλεγχο κοινοποιεί το αποτέλεσμα του ελέγχου στο κράτος μέλος ταξινόμησης εντός σύντομου χρονικού διαστήματος μέσω του MOVE-HUB.
- (11) Για τον ίδιο λόγο, το κράτος μέλος ταξινόμησης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Τα σχετικά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να θεωρούνται από όλα τα κράτη μέλη ισοδύναμα με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από το κράτος μέλος ταξινόμησης.

- (12) Για την καταπολέμηση της απάτης που σχετίζεται με τα διανυθέντα χιλιόμετρα των μεταχειρισμένων οχημάτων, η καταγραφή των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων περιλαμβάνεται στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Η παραποίηση του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων μπορεί να επηρεάσει την οδική ασφάλεια, καθώς οι αγοραστές παραπλανώνται σχετικά με το επίπεδο φθοράς και, ως εκ τούτου, σχετικά με τις ανάγκες συντήρησης, και το όχημα είναι πιθανό να μην έχει υποβληθεί στις αναγκαίες εργασίες συντήρησης. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα του μέτρου είναι περιορισμένη, διότι ο πρώτος τεχνικός έλεγχος για οχήματα των κατηγοριών M1 ή N1 διενεργείται μόνο μετά την παρέλευση τεσσάρων ετών από την πρώτη ταξινόμηση στα περισσότερα κράτη μέλη και μόνο κάθε δύο έτη μετά από αυτή σε πολλά κράτη μέλη. Με βάση τις πρόσθετες εμπειρίες διαφόρων κρατών μελών σχετικά με ποικίλες κατηγορίες οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει τουλάχιστον να διασφαλίζουν ότι οι ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων καταγράφονται κάθε φορά που εκτελούνται εργασίες συντήρησης ή επισκευής σε ένα όχημα κατηγορίας M1 ή N1 από επισκευαστές εξουσιοδοτημένους από τον κατασκευαστή του οχήματος και ότι οι ενδείξεις καταγράφονται σε εθνική βάση δεδομένων ή μητρώο οχημάτων. Οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές λειτουργούν στο πλαίσιο του συστήματος διανομής του κατασκευαστή. Προκειμένου να αυξηθεί περαιτέρω το πλήθος των σημείων δεδομένων στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων των οχημάτων, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν πρόσβαση με δυνατότητα καταγραφής στην εν λόγω εθνική βάση δεδομένων ή στο εν λόγω μητρώο οχημάτων και σε άλλους παρόχους υπηρεσιών, ιδίως σε ανεξάρτητα συνεργεία επισκευής ή συντήρησης, και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν και άλλους παρόχους αξιόπιστων ενδείξεων μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων, όπως ασφαλιστικές εταιρείες ή εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θέτουν τις εν λόγω ενδείξεις στη διάθεση των αρμόδιων αρχών και του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας και θα πρέπει να παρέχουν το ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων (δεδομένα ή/και αξιολόγηση) στους επιθεωρητές.
- (12α) Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τους κατασκευαστές ή τους εκπροσώπους τους να διαβιβάζουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων συνδεδεμένων οχημάτων κάθε τρεις μήνες. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν άμεση πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα, δεν είναι υπεύθυνα για την ποιότητά τους. Προκειμένου να μπορούν οι καταναλωτές να εντοπίζουν περιπτώσεις απάτης σε σχέση με τους μετρητές χιλιομετρικών αποστάσεων πριν από την αγορά ενός οχήματος, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ενημερώνουν τους καταναλωτές σχετικά με το αν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας διαθέτει ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων, ιδίως στο πλαίσιο των πωλήσεων οχημάτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να επιβάλλουν διοικητικό τέλος κατά την παροχή του ιστορικού του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας. Προκειμένου να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα στατιστικών στοιχείων σχετικά με τη χρήση των οχημάτων χωρίς πρόσθετο φόρτο για τις εθνικές διοικήσεις όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θέτουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων στη διάθεση των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών και της Επιτροπής (Eurostat).

- (13) Παρότι τα ηλεκτρικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων, κυκλοφορούν εδώ και πολλά χρόνια και ο αριθμός τους αυξάνεται σταθερά, δεν υπάρχουν εναρμονισμένοι κανόνες για τον τεχνικό έλεγχο των συστημάτων υψηλής τάσης των εν λόγω οχημάτων, με αποτέλεσμα τα κράτη μέλη να αναπτύσσουν διαφορετικά πρωτόκολλα τεχνικού ελέγχου. Για να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των εν λόγω οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους και να αποφευχθούν αντικρουόμενες πρακτικές τεχνικού ελέγχου στα κράτη μέλη, τα σχετικά στοιχεία τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να συμπεριληφθούν στις ελάχιστες απαιτήσεις για το περιεχόμενο και τις συνιστώμενες μεθόδους τεχνικού ελέγχου.
- (13α) Για να διασφαλιστεί ο ορθός έλεγχος των ηλεκτρικών και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των νέων προηγμένων ηλεκτρονικών συστημάτων, είναι σημαντικό να εκπαιδεύονται σωστά οι επιθεωρητές τόσο κατά την αρχική εκπαίδευση όσο και κατά την επανεκπαίδευσή τους. Για να καταστεί δυνατός ο έλεγχος των διαφόρων νέων τύπων οχημάτων και συστημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξουσιοδοτούν επιθεωρητές που ειδικεύονται στον έλεγχο συγκεκριμένων μόνο τύπων οχημάτων ή στη διενέργεια ορισμένων μόνο τύπων ελέγχου. Τα κράτη μέλη που επιθυμούν να κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι το πιστοποιητικό που χορηγείται στους εν λόγω επιθεωρητές αναφέρει σαφώς τους περιορισμούς του επιθεωρητή κατά τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων.

- (14) Σήμερα, τα σύγχρονα οχήματα διαθέτουν πολλά νέα προηγμένα ηλεκτρονικά συστήματα με σκοπό τη μεγαλύτερη ασφάλεια και την υποβοήθηση του οδηγού. Τα συστήματα αυτά ενδέχεται να μην είναι υποχρεωτικά ή να είναι υποχρεωτικά για έγκριση τύπου στις περιπτώσεις που ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>6</sup> απαιτεί την εγκατάσταση διαφόρων προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, σχεδιασμένων για την αποφυγή συγκρούσεων και τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Ωστόσο, τα αναμενόμενα οφέλη δεν θα επιτευχθούν εάν τα συστήματα αυτά υποβαθμιστούν με την πάροδο του χρόνου ή υποστούν παραποίηση. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω νέα ηλεκτρονικά συστήματα θα πρέπει να περιλαμβάνονται στους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους και στις οδικές επιθεωρήσεις, ώστε να διασφαλίζεται ότι αποφέρουν τα αναμενόμενα οφέλη για την ασφάλεια. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των αυτοματοποιημένων οχημάτων και ο τεχνικός έλεγχος των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους, τα σχετικά στοιχεία του ελέγχου θα πρέπει να περιληφθούν στις ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο και τις συνιστώμενες μεθόδους τεχνικού ελέγχου που ορίζονται στα αντίστοιχα παραρτήματα των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ.
- (15) Παρόλο που οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για σημαντικά μερίδια των επιβλαβών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, ιδίως ΝΟ<sub>x</sub> και λεπτών αιωρούμενων σωματιδίων, οι τρέχουσες μέθοδοι τεχνικού ελέγχου για τις εκπομπές καυσαερίων δεν είναι προσαρμοσμένες στα νεότερα οχήματα και τις νεότερες τεχνολογίες. Η σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής<sup>7</sup> αποτέλεσε το πρώτο βήμα για την εναρμόνιση της μέτρησης του αριθμού σωματιδίων κατά τον τεχνικό έλεγχο. Για λόγους δημόσιας υγείας, προστασίας του περιβάλλοντος και θεμιτού ανταγωνισμού, τα σχετικά στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται κατά τη διάρκεια των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και των οδικών επιθεωρήσεων που ορίζονται στα παραρτήματα των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ θα πρέπει πλέον να περιλαμβάνουν μέτρηση του αριθμού σωματιδίων και μέτρηση των ΝΟ<sub>x</sub>.

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του εύαλτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325, 16.12.2019, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>7</sup> Σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής, της 20ής Μαρτίου 2023, σχετικά με τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (ΕΕ L 90 της 28.3.2023, σ. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15α) Για τη μέτρηση των NOx από οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση κατά τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει μέσω εκτελεστικών πράξεων τις απαιτήσεις για την προετοιμασία των οχημάτων, με βάση μελέτες που επιβεβαιώνουν την καταλληλότητα των μεθόδων, καθώς και τα πρότυπα EURO που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής, προτού τα εν λόγω οχήματα μπορέσουν να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των εκπομπών. Η μέτρηση των NOx από οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση σε οδικούς ελέγχους μπορεί να πραγματοποιηθεί ευκολότερα, καθώς τα οχήματα επιλέγονται και θερμαίνονται για έλεγχο. Σε περίπτωση που η εν λόγω επακολούθηση προβλέπεται να διεξαχθεί σε κέντρο που διενεργεί τεχνικούς ελέγχους, η εν λόγω επακολούθηση προϋποθέτει την εφαρμογή των κατάλληλων μεθόδων ελέγχου των εκπομπών σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις.
- (15β) Όσον αφορά τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων (PN) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει μέσω εκτελεστικών πράξεων τις μεθόδους μέτρησης και τις οριακές τιμές, ώστε αυτές να μπορέσουν να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των εκπομπών. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίσει τη μέθοδο, τις οριακές τιμές και τα πρότυπα EURO που θα πρέπει να συμπεριληφθούν για τη μέτρηση των NOx από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης μέσω εκτελεστικών πράξεων.
- (15γ) Οι εκστρατείες ανάκλησης οχημάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, καθώς και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/988 για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων, προϋποθέτουν αποτελεσματική επακολούθηση από τους ιδιοκτήτες οχημάτων ή από τους κατόχους της άδειας κυκλοφορίας προκειμένου να είναι αποτελεσματικές. Οι τεχνικοί έλεγχοι θα μπορούν να διευκολύνουν τις εκστρατείες ανάκλησης οχημάτων, εάν η αστοχία που οδήγησε στην εκστρατεία συνιστά σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου ή για το περιβάλλον. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσμοθετηθεί η διασύνδεση μεταξύ των εκστρατειών ανάκλησης και των τεχνικών ελέγχων. Μέσω αυτής της διασύνδεσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν αν μια συγκεκριμένη εκστρατεία ανάκλησης πρέπει να υπόκειται σε τεχνικό έλεγχο, και να χαρακτηρίζουν την αστοχία που προκάλεσε την εκστρατεία ανάκλησης ως μείζονα ή επικίνδυνη. Ο χαρακτηρισμός της αστοχίας μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και μπορεί να έχει ως συνέπεια το όχημα να θεωρείται ότι δεν έχει περάσει με επιτυχία τον έλεγχο έως ότου αποκατασταθεί η αστοχία και επαληθευτεί η αποκατάστασή της σε επακόλουθο τεχνικό έλεγχο.

- (15δ) Η σύνδεση μεταξύ των εκστρατειών ανάκλησης και του τεχνικού ελέγχου προϋποθέτει αξιόπιστη και επικαιροποιημένη ροή πληροφοριών από τους κατασκευαστές προς τις αρμόδιες αρχές και στη συνέχεια προς τα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Η σύνδεση αυτή δεν θίγει τους κανόνες που διασφαλίζουν ότι ο ιδιοκτήτης του οχήματος ή ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας έχει ενημερωθεί δεόντως για την εκστρατεία ανάκλησης και του έχει δοθεί η δυνατότητα να φέρει το όχημα για εξακρίβωση και επισκευή, και δεν μεταβάλλει, ούτε μεταβιβάζει στις δημόσιες αρχές, τις ευθύνες των κατασκευαστών και άλλων οικονομικών φορέων στην αλυσίδα εφοδιασμού να λαμβάνουν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης οχημάτων, όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου ή για το περιβάλλον.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Εκτός από τους προγραμματισμένους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, τα οχήματα θα πρέπει επίσης να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο, εάν τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας ή προστασίας του περιβάλλοντος του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί σημαντικά. Πρόκειται, μεταξύ άλλων, για περιπτώσεις αλλαγής κατηγορίας οχήματος ή επιπέδων εκπομπών, για παράδειγμα, μετά την εγκατάσταση φίλτρου σωματιδίων ή όταν ένα όχημα υφίσταται μετατροπή για να κινείται με εναλλακτικό καύσιμο, ή για περιπτώσεις αλλαγής του συστήματος οδήγησης. Αυτό δεν εμποδίζει ούτε περιορίζει τις εθνικές ρυθμίσεις για την έγκριση τροποποιημένων ή αλλοιωμένων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο αντίστοιχο κράτος μέλος.
- (19) Για να διευκολυνθεί η ψηφιακή μετάβαση και να μειωθεί το κόστος για τα κέντρα τεχνικού ελέγχου, τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να εκδίδονται σε τυποποιημένη ηλεκτρονική μορφή. Επίσης, κατόπιν αιτήματος, θα πρέπει να εκδίδεται στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο αντίγραφο του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σε έντυπη μορφή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται και τους δύο μορφότυπους όταν αλλάζει η κυριότητα του οχήματος ή όταν το όχημα επαναταξινομείται σε άλλο κράτος μέλος. Το ίδιο ισχύει και για την έκθεση της διεξοδικότερης οδικής επιθεώρησης.

- (20) Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας συμμορφώνεται με το πλαίσιο προστασίας δεδομένων της Ένωσης, ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup>. Σύμφωνα με την αρχή της προστασίας των δεδομένων εκ προεπιλογής, για την εξασφάλιση πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να χρησιμοποιούνται τεχνικές ελέγχου που δεν απαιτούν τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που περιλαμβάνονται σε μεμονωμένα πιστοποιητικά.
- (21) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ικανοποιητική παρακολούθηση των αστοχιών σε περίπτωση ανεπιτυχούς περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχήματος λόγω μίας ή περισσότερων μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης, το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και η προθεσμία για τον επακόλουθο τεχνικό έλεγχο θα πρέπει να κοινοποιούνται στο κράτος μέλος ταξινόμησης και να καταγράφονται στο μητρώο οχημάτων. Η προθεσμία για τον επακόλουθο τεχνικό έλεγχο δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους δύο μήνες και ο έλεγχος θα πρέπει να πραγματοποιείται σε οποιοδήποτε από τα δύο κράτη μέλη. Επιπλέον, σε περίπτωση ανεπιτυχούς περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχήματος λόγω μίας ή περισσότερων επικίνδυνων αστοχιών, για να αποφευχθούν άμεσοι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια ή το περιβάλλον, το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίσει ότι το εν λόγω όχημα δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στο δημόσιο οδικό δίκτυο και να ζητήσει από το κράτος μέλος ταξινόμησης να ανακαλέσει την άδεια οδικής κυκλοφορίας, έως ότου διορθωθούν οι αστοχίες και η διόρθωση επαληθευτεί σε επακόλουθο τεχνικό έλεγχο. Η ανάκληση θα πρέπει να καταχωρίζεται στο μητρώο οχημάτων του κράτους μέλους ταξινόμησης.
- (22) Η παραποίηση ή παρέμβαση στο σύστημα ελέγχου εκπομπών, στο σύστημα υψηλής τάσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας, στον σιγαστήρα (σιλανσιέ) ή στα σχετικά με την ασφάλεια συστήματα του οχήματος μπορεί να προκαλέσει μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες και θα πρέπει να επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις. Η παραποίηση ή παρέμβαση περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη σκόπιμη απενεργοποίηση, τροποποίηση ή ρύθμιση των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος, με σκοπό την αλλαγή της λειτουργίας όπως είχε προσδιοριστεί αρχικά από τον κατασκευαστή, ώστε να παρακαμφθούν κανονισμοί ή τεχνικές απαιτήσεις.

---

<sup>8</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Οι ισχύουσες απαιτήσεις που ορίζονται στις οδηγίες 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών κατά την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών δεν παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ελέγχουν το νομικό καθεστώς και την τεχνική κατάσταση ενός οχήματος σε διασυνοριακές καταστάσεις. Για να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, μεταξύ άλλων και σε ανάλογες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για τη συστηματικότερη εφαρμογή των οδηγιών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για την ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων σχετικά με τα οχήματα, ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να ανατρέχουν αμοιβαία στα μητρώα οχημάτων και στις βάσεις δεδομένων τεχνικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένου του περιεχομένου των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και των εκθέσεων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων. Η εν λόγω ανταλλαγή θα πρέπει να καλύπτει επίσης το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Τα κράτη μέλη μπορούν να διασφαλίζουν την πρόσβαση σε δεδομένα σύμφωνα με τους κανόνες για την ανταλλαγή δεδομένων που θεσπίζονται στον εν λόγω κανονισμό.
- (24) Για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε την πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων MOVE-HUB για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών<sup>9</sup>. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), των μητρώων αδειών οδήγησης (RESPER), των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet) και την κοινοποίηση αστοχιών οδικών επιθεωρήσεων οχημάτων (RSI)<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής (ΕΕ L 87 της 2.4.2016, σ. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>10</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2205 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες κοινοποίησης των επαγγελματικών οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες που διαπιστώνονται κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο (ΕΕ L 314 της 30.11.2017, σ. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

- (25) Οι λειτουργίες του MOVE-HUB θα πρέπει να επεκταθούν ώστε να καταστεί δυνατή η αναγκαία ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων οχημάτων για τους σκοπούς των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνδέσουν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου, τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και το ιστορικό των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων με το MOVE-HUB με σκοπό την ανταλλαγή μηνυμάτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τις δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, περιλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για να συνδέονται με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB. Η ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων μέσω του MOVE-HUB θα πρέπει να τεθεί σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση των αντίστοιχων εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ και το άρθρο 18α της οδηγίας 2014/47/ΕΕ.
- (26) Οι κρίσεις που προκαλούνται από σοβαρά γεγονότα, είτε αυτά λαμβάνουν χώρα εντός είτε εκτός της Ένωσης, ενδέχεται να διαταράξουν σημαντικά τη λειτουργία του οικείου συστήματος τεχνικού ελέγχου. Σε περιόδους κρίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατείνουν την ισχύ των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Υπό την αίρεση της έγκρισης από μέρος της Επιτροπής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρατείνουν κατά έξι μήνες τη διοικητική ισχύ ληγόντων πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Σε περίπτωση που η κρίση συνεχίζεται, θα πρέπει να είναι δυνατή η περαιτέρω παράταση της ισχύος.
- (27) Τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N1 χρησιμοποιούνται εντατικότερα απ' ό,τι τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, συχνά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Δεδομένου του αυξημένου αριθμού ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατηγορίας N1 που κυκλοφορούν εντός της Ένωσης και με σκοπό την προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους εμπορικούς φορείς σε ολόκληρη την Ένωση και για την περαιτέρω βελτίωση των επιδόσεών τους όσον αφορά την ασφάλεια και το περιβάλλον, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατηγορίας N1 θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε οδικές επιθεωρήσεις.

- (28) Όσον αφορά τις οδικές επιθεωρήσεις, ο έλεγχος των εκπομπών καυσαερίων μεγάλου αριθμού οχημάτων με τη χρήση εξοπλισμού τηλεμέτρησης αποτελεί αποτελεσματικό μέτρο για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών. Η πείρα ορισμένων κρατών μελών καταδεικνύει ότι τα ποσοστά εντοπισμού αυξάνονται σημαντικά σε σύγκριση με τις υποχρεωτικές μεθόδους τεχνικού ελέγχου. Ο εξοπλισμός τηλεμέτρησης μπορεί να χρησιμοποιείται συστηματικά για τον έλεγχο μεγάλων μεριδίων του στόλου οχημάτων στις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στο οδικό δίκτυο. Οι εκπομπές των οχημάτων είναι δυναμικές και οι εκπομπές κορυφώνονται συχνότερα σε συγκεκριμένες συνθήκες, όπως κατά τις ψυχρές εκκινήσεις. Μία μόνο στατική τηλεμέτρηση μπορεί να υποδείξει επιτυχώς ότι ένα όχημα υψηλών εκπομπών είναι ελαττωματικό ή παραπονημένο. Ανάλογα με το μέγεθος της μετρούμενης υπέρβασης, ενδέχεται να απαιτηθούν πολλές στατικές τηλεμετρήσεις για να επιβεβαιωθεί ότι ένα όχημα είναι όχημα υψηλών εκπομπών. Δεδομένου ότι τα εν λόγω ελαττώματα και οι εν λόγω τροποποιήσεις προκαλούν υπερβολικές εκπομπές που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, θα πρέπει να επισκευάζονται και κάθε παραποίηση θα πρέπει να υπόκειται σε κυρώσεις.
- (28α) Η τηλεμέτρηση δεν μπορεί να υποκαταστήσει την οδική επιθεώρηση, αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την επιλογή οχημάτων ώστε να υποβληθούν σε περαιτέρω οδική επιθεώρηση. Η επαλήθευση των προσδιορισμών με τηλεμέτρηση μπορεί να πραγματοποιείται είτε ως οδική επιθεώρηση αμέσως μετά την τηλεμέτρηση είτε σε κέντρο τεχνικού ελέγχου. Δεδομένου ότι η τηλεμέτρηση εντοπίζει οχήματα υψηλών εκπομπών ανεξάρτητα από το κράτος μέλος ταξινόμησής τους, το κράτος μέλος που εντόπισε το όχημα και το κράτος μέλος ταξινόμησης θα πρέπει να συνεργάζονται για τη διασφάλιση επαρκούς επακολούθησης, με βάση εναρμονισμένες τιμές για τα οχήματα υψηλών εκπομπών.

- (28β) Ο οδικός έλεγχος ή ο έλεγχος σε κέντρο επιθεωρήσεων θα πρέπει να ακολουθεί τις μεθόδους ελέγχων που ορίζονται στα σημεία 8.1 και 8.2 του παραρτήματος II της οδηγίας 2014/47/ΕΕ και του παραρτήματος I της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, αντίστοιχα. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι όταν υπάρχουν υπόνοιες ότι ένα πετρελαιοκίνητο αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα κατηγορίας N1 εξοπλισμένο με κινητήρα Euro 5b ή νεότερο ή βαρύ επαγγελματικό όχημα ή πούλμαν Euro VI εκπέμπει λεπτά αιωρούμενα σωματίδια πάνω από το νόμιμο όριο που ίσχυε κατά τον χρόνο της έγκρισής τους, οι εκπομπές τους θα πρέπει να εξακριβώνονται με μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.1 του σχετικού παραρτήματος. Για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα χωρίς φίλτρο σωματιδίων, οι εκπομπές θα εξακριβώνονται με μέτρηση θολότητας. Η εξακρίβωση των εκπομπών NOx των πετρελαιοκίνητων οχημάτων ακολουθεί τη νέα μέθοδο μέτρησης σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.3 του σχετικού παραρτήματος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν τη μέθοδο εξακρίβωσης των εκπομπών καυσαερίων για τα οχήματα της κατηγορίας L. Η εκπομπή θορύβου θα πρέπει να εξακριβώνεται με τη χρήση ηχομέτρου.
- (29) [...]
- (30) Στην οδηγία 2014/47/ΕΕ καθορίζεται το ελάχιστο ποσοστό βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να υποβάλλονται σε οδικό έλεγχο κάθε έτος στην Ένωση, χωρίς, ωστόσο, να καθορίζεται σχετικός στόχος σε επίπεδο κράτους μέλους, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο να διασφαλιστεί η επιβολή του εν λόγω ελάχιστου μεριδίου. Για να εξασφαλιστεί ότι οι οδικές επιθεωρήσεις των επαγγελματικών οχημάτων συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε ολόκληρη την Ένωση, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διενεργεί ετησίως συνολικό αριθμό αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν αρχικές τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της κατηγορίας N1 που αντιστοιχούν τουλάχιστον στο 10 % του συνολικού αριθμού των αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.
- (31) Για την προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού και τη μείωση του κόστους στον τομέα των μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τις αρμόδιες αρχές τους να αποδέχονται ηλεκτρονικά αποδεικτικά οδικών επιθεωρήσεων.

- (32) Η ασφαλής στοιβασία του φορτίου έχει ζωτική σημασία για την οδική ασφάλεια. Η οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου θα πρέπει να αποτελεί υποχρεωτικό μέρος της αρχικής οδικής επιθεώρησης σε όλα τα κράτη μέλη. Μπορεί να ακολουθεί διεξοδικότερη επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου ανάλογα με το αποτέλεσμα της αρχικής οδικής επιθεώρησης.
- (33) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για να καθοριστούν: α) το σύνολο των απαραίτητων για τον τεχνικό έλεγχο τεχνικών πληροφοριών και δεδομένων που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών, β) τα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας και τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται στους κωδικούς QR που εισάγονται στα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου, γ) τα αναγκαία χαρακτηριστικά και οι αναγκαίες απαιτήσεις για τον μορφότυπο και το περιεχόμενο των πληροφοριών και των δεδομένων προς ανταλλαγή, δ) ο μορφότυπος με τον οποίο πρέπει να κοινοποιούνται τα δεδομένα για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και τις οδικές επιθεωρήσεις, ε) οι απαιτήσεις για την προετοιμασία των οχημάτων και τα πρότυπα EURO που θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται για τη μέτρηση των οξειδίων του αζώτου (NOx) από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση στα κέντρα τεχνικού ελέγχου, στ) οι μέθοδοι και οι οριακές τιμές για τη μέτρηση του αριθμού σωματιδίων (PN) και για τη μέτρηση των οξειδίων του αζώτου (NOx) από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και ζ) τα κοινά όρια για τις εκπομπές καυσαερίων ή θορύβου ή και για τα δύο είδη εκπομπών, τα οποία θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό, μέσω τηλεμέτρησης, οχημάτων υψηλών εκπομπών, όταν ο εν λόγω εντοπισμός θα πρέπει να οδηγεί σε διασυνοριακή επακολούθηση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>11</sup>.
- (34) [...]

---

<sup>11</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και η μείωση των εκπομπών ρύπων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη όταν ενεργούν μεμονωμένα, καθώς οι εθνικοί κανόνες που διέπουν τους εν λόγω ελέγχους οχημάτων θα οδηγήσουν σε αποκλίνουσες απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης με τη θέσπιση ελάχιστων κοινών απαιτήσεων και εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους και τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση. Επομένως, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (36) Τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, να υποβάλλουν τακτικά στην Επιτροπή βασικά στοιχεία σχετικά με τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που επιθεωρήθηκαν ανά κατηγορία, τους τομείς που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις. Όσον αφορά τις οδικές επιθεωρήσεις, απαιτείται λιγότερο συχνή υποβολή στοιχείων.
- (37) Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος και, παράλληλα, να διασφαλιστεί η χρησιμότητα των υποβαλλόμενων πληροφοριών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν ανά τριετία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ.
- (38) Το σύστημα τεχνικού ελέγχου επηρεάζει άμεσα την οδική ασφάλεια, τον θόρυβο και τις εκπομπές και θα πρέπει συνεπώς να επανεξετάζεται τακτικά. Με βάση τις παρατηρήσεις των αρχών των κρατών μελών, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διατάξεων της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν το αντικείμενο, τη συχνότητα των ελέγχων και την αναγνώριση των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ, και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην πείρα που αποκομίσθηκε από την τηλεμέτρηση, με σκοπό τη γενική ενσωμάτωσή της στο σύστημα τεχνικού ελέγχου, κατά περίπτωση.

- (39) Σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ].
- (40) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα<sup>12</sup>, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας που μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων μεταφοράς. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.
- (41) Επομένως, οι οδηγίες 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

<sup>12</sup> ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

## Άρθρο 1

### Τροποποιήσεις της οδηγίας 2014/45/ΕΕ

Η οδηγία 2014/45/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, η έκτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα —κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e και L7e— με κυβισμό άνω των 125 cm<sup>3</sup> ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW·

— τροχοφόροι ελκυστήρες των κατηγοριών T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για επαγγελματικές οδικές μεταφορές.»·

β) στην παράγραφο 2, η έβδομη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «

— οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm<sup>3</sup> ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, εφόσον το κράτος μέλος έχει θεσπίσει αποτελεσματικά εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας για τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα, λαμβάνοντας ιδιαιτέρως 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.»·

2) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) “όχημα”: κάθε μηχανοκίνητο, μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό του, εκτός από τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ), δηλαδή τα οχήματα τα οποία συνδέονται με γραμμή μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος.»

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6α:

«6α) “συνδεδεμένο όχημα”: κάθε όχημα κατασκευασμένο με ασύρματη σύνδεση ικανό να μεταδίδει τις ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων»·

γ) το σημείο 10) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 στους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 167/2013, (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και (ΕΕ) 2018/858»·

δ) το σημείο 12) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12) “πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου”: έκθεση τεχνικού ελέγχου σε ηλεκτρονική μορφή, ή αντίγραφό της, η οποία μπορεί να επαληθευτεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 και εκδίδεται από την αρμόδια αρχή ή από κέντρο τεχνικού ελέγχου»·

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 12α):

«12α) “προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ”: πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που εκδίδει η αρμόδια αρχή ή κέντρο τεχνικού ελέγχου, που είναι εγκατεστημένη ή εγκατεστημένο σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 8»·

3) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 4

#### Αρμοδιότητες

1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός του να υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, ο τεχνικός έλεγχος εκτελείται από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος ή από δημόσιο φορέα 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 δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναγνωρίζουν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο εκδίδεται από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος. Στις περιπτώσεις αυτές, το εν λόγω πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου θεωρείται ισοδύναμο με το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που εκδίδεται από το κράτος μέλος ταξινόμησης. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να αναγνωρίζουν πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που έχουν εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.
4. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγορίας M1 και N1, ο τεχνικός έλεγχος μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 8, να διενεργείται επίσης σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος. Το κράτος μέλος ταξινόμησης αναγνωρίζει την ισχύ προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που έχει εκδοθεί στο εν λόγω διαφορετικό κράτος μέλος.
5. Οι κατασκευαστές οχημάτων διαθέτουν στις σχετικές αρμόδιες αρχές τις τεχνικές πληροφορίες, σε μορφότυπο που καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6, δωρεάν και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, χωρίς διακρίσεις και σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίσουν να αναθέσουν σε κεντριοποιημένους φορείς δεδομένων να οργανώνουν τη διαβίβαση δεδομένων από τους κατασκευαστές και να διαχειρίζονται την πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες. Οι αρμόδιες αρχές ή οι εντεταλμένοι κεντριοποιημένοι φορείς δεδομένων θέτουν τις εν λόγω τεχνικές πληροφορίες στη διάθεση των κέντρων τεχνικού ελέγχου.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του συνόλου τεχνικών πληροφοριών προς χρήση για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που πρέπει να ελέγχονται, τη χρήση των συνιστώμενων μεθόδων τεχνικού ελέγχου, καθώς και για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων αναφορικά με τον μορφότυπο των δεδομένων και τις διαδικασίες πρόσβασης στις σχετικές τεχνικές πληροφορίες, διασφαλίζοντας ότι οι πληροφορίες επιτρέπουν τη σαφή ταυτοποίηση του οχήματος και του συνακόλουθου καταλόγου των εργοστασιακών χαρακτηριστικών του. Οι εν λόγω τεχνικές πληροφορίες μπορούν να περιλαμβάνουν, ειδικότερα, οδηγίες και δεδομένα για τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων, διαγνωστικούς κωδικούς προβλημάτων, προσδιορισμό της ακεραιότητας και της σωστής έκδοσης του λογισμικού, καθώς και περιγραφές και απεικονίσεις προειδοποιητικών δεικτών ή ενδεικτικών λυχνιών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις λαμβάνουν υπόψη τους όρους και τα μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD σύμφωνα με το παράρτημα X προσάρτημα 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Ωστόσο, οι τεχνικές πληροφορίες που προσδιορίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το εδάφιο 1 παρέχονται δωρεάν.

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

7. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι αρμοδιότητες για τη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και τεχνικώς αξιόπιστη κατάσταση να καθορίζονται στο εθνικό δίκαιο.».

4) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 4α:

*«Άρθρο 4α*

**Καταγραφή των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων**

1. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων καταγράφονται σε εθνική βάση δεδομένων ή μητρώο οχημάτων στο πλαίσιο των περιοδικών τεχνικών ελέγχων οχημάτων κατηγορίας M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> και όταν επισκευαστές εξουσιοδοτημένοι από τον κατασκευαστή του οχήματος εκτελούν εργασίες συντήρησης ή επισκευής στα προαναφερόμενα οχήματα. Τα κράτη μέλη απαιτούν, επίσης, από τους κατασκευαστές οχημάτων ή τους εκπροσώπους τους να διαβιβάζουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων των συνδεδεμένων οχημάτων που παράγουν κάθε τρεις μήνες από την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης του οχήματος. Οι εν λόγω ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων καταγράφονται στην εθνική βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να υποχρεώνουν και άλλους παρόχους υπηρεσιών, όπως όσους εκτελούν εργασίες επισκευής ή συντήρησης στα προαναφερόμενα οχήματα, να καταγράφουν τις ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων στη βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Τα κράτη μέλη θέτουν το ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί από αυτά στη διάθεση των επιθεωρητών, του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας και των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών που είναι υπεύθυνες για τον τεχνικό έλεγχο, την επαναταξινόμηση οχημάτων, την έγκριση οχημάτων καθώς και για το μητρώο ή τη βάση δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να θέτουν στη διάθεση των επιθεωρητών μόνο την αξιολόγηση του ιστορικού του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα ώστε οι δυνητικοί αγοραστές μεταχειρισμένων οχημάτων να γνωρίζουν ότι ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας έχει πρόσβαση στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 3.
5. Τα κράτη μέλη διαθέτουν, επίσης, τα δεδομένα των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων που είναι αποθηκευμένα στις εθνικές βάσεις δεδομένων ή στα εθνικά μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες και στην Επιτροπή (Eurostat) σύμφωνα με τα άρθρα 17α και 17β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 223/2009\*.
6. Σε περιπτώσεις παραποίησης ή παρέμβασης στον μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων με σκοπό τη μείωση ή την αλλοίωση της ένδειξης της καταγεγραμμένης από όχημα απόστασης, η εν λόγω παραποίηση ή παρέμβαση επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.

\* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1101/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαβίβαση στη Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πληροφοριών που καλύπτονται από το στατιστικό απόρρητο, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 322/97 του Συμβουλίου σχετικά με τις κοινοτικές στατιστικές και της απόφασης 89/382/ΕΟΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου για τη σύσταση επιτροπής του στατιστικού προγράμματος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 87, 31.3.2009, σ. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).»

5) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«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 4:
  - α) οχήματα των κατηγοριών M1 και N1: τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία·
  - β) οχήματα της κατηγορίας M1 που χρησιμοποιούνται ως ταξί ή ασθενοφόρα, οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>: ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά ανά έτος·
  - γ) τροχοφόροι ελκυστήρες των κατηγοριών T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b 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.

Για τους σκοπούς του στοιχείου α) του πρώτου εδαφίου, στην περίπτωση των τεχνικών ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, τα κράτη μέλη προγραμματίζουν τον επόμενο τεχνικό έλεγχο κατά τρόπο ώστε να τηρείται η περίοδος ισχύος του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν κατάλληλα χρονικά διαστήματα, εντός των οποίων τα οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm<sup>3</sup> ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, πρέπει να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο.
3. Με την επιφύλαξη της ημερομηνίας του τελευταίου τεχνικού ελέγχου του οχήματος, τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο όταν τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί σε σημαντικό βαθμό.

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

6) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 ίσχυαν 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.

Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό

α) των μεθόδων προετοιμασίας του οχήματος για τη μέτρηση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και τον προσδιορισμό των κατηγοριών εκπομπών EURO που σχετίζονται με τις εν λόγω μεθόδους,

β) των μεθόδων και των οριακών τιμών για τη μέτρηση των εκπομπών αριθμού σωματιδίων (PN) από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης,

όπως αναφέρεται στο σημείο 3 σημείο 8.2. του παραρτήματος I. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία στα κέντρα ελέγχου εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων και των οριακών τιμών, καθώς και για τον προσδιορισμό των κατηγοριών εκπομπών EURO που σχετίζονται με τις εν λόγω μεθόδους, για τη μέτρηση των NOx από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 σημείο 8.2.. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία σε κέντρα ελέγχου εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.

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

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm<sup>3</sup> ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, τα κράτη μέλη καθορίζουν τα πεδία, τα σημεία και τις κατάλληλες μεθόδους ελέγχου.»

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Για τους σκοπούς της έκδοσης προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4, όταν το όχημα έχει κατασκευαστεί για οδήγηση στην άλλη πλευρά του δρόμου, δεν υπόκειται σε ελέγχους των σημείων του παραρτήματος I, ως προς τα οποία δεν συμμορφώνεται από κατασκευής το όχημα, στο κράτος μέλος που πραγματοποιεί τον έλεγχο.»

7) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 8*

Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ

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 ή, στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ, στο οποίο επισημαίνονται τουλάχιστον τα τυποποιημένα στοιχεία των αντίστοιχων εναρμονισμένων σε επίπεδο Ένωσης κωδικών που καθορίζονται στο παράρτημα II.

Με ισχύ από την [έναρξη ισχύος + 4 έτη + 1 ημέρα], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ εκδίδονται ως ηλεκτρονικές βεβαιώσεις χαρακτηριστικών για τα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*\*.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ να περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται για την επαλήθευση ταυτότητας και την επικύρωση των εν λόγω πιστοποιητικών.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τους αξιόπιστους εκδότες πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και επικαιροποιούν τα στοιχεία τους. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί κατάλογο των εν λόγω εκδοτών μέσω ασφαλούς διαύλου και σε μορφή που φέρει ηλεκτρονική υπογραφή ή σφραγίδα και είναι κατάλληλη για αυτοματοποιημένη επεξεργασία.

- 1α. Το προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ ισχύει για έξι μήνες. Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, και το αργότερο εντός πέντε ημερολογιακών ημερών, το αποτέλεσμα του ελέγχου στο κράτος μέλος ταξινόμησης.

Εάν το κράτος μέλος ταξινόμησης δεν αναγνωρίζει πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που έχουν εκδοθεί από το οικείο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, ο επακόλουθος τεχνικός έλεγχος πραγματοποιείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος. Το προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ περιέχει σχετικές πληροφορίες.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, κατά περίπτωση, από τις αρμόδιες αρχές, να παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, αντίγραφο του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου ή του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο. Τα εν λόγω αντίγραφα είναι εύχρηστα και περιέχουν διαλειτουργικό κωδικό QR που καθιστά δυνατή την επαλήθευση της γνησιότητας, της εγκυρότητας και της ακεραιότητάς τους. Εντός ενός έτους από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 8, ο κωδικός QR συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις. Οι πληροφορίες που περιέχονται στο πιστοποιητικό αναγράφονται, επίσης, σε μορφή αναγνώσιμη από τον άνθρωπο και παρέχονται τουλάχιστον στην επίσημη γλώσσα ή στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους έκδοσης.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5, σε περίπτωση επαναταξινόμησης οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο έχει εκδώσει το εν λόγω άλλο κράτος μέλος, είτε σε ηλεκτρονική είτε σε έντυπη μορφή, ωσάν να είχε εκδώσει το ίδιο 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 επαναταξινόμησης.
- 3α. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, κάθε νέο υπόδειγμα του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου ή του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και την περιγραφή του συνόλου των δεδομένων που εκδίδονται για τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου ως ηλεκτρονικές βεβαιώσεις χαρακτηριστικών. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα εν λόγω υποδείγματα και τις περιγραφές των συνόλων δεδομένων.
4. Επιπλέον των διατάξεων της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν την ισχύ του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, είτε σε ψηφιακή είτε σε έντυπη μορφή, σε περίπτωση αλλαγής της κυριότητας οχήματος που διαθέτει έγκυρο αποδεικτικό περιοδικού τεχνικού ελέγχου.
5. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου κοινοποιούν ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους τις πληροφορίες που περιέχουν τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου ή τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που χορηγούν. Η εν λόγω κοινοποίηση πραγματοποιείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά την έκδοση κάθε πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου ή προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. 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 δύνανται να αποφασίσουν να τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο προηγούμενο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ.
7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου κοινοποιούνται ή διατίθενται ηλεκτρονικά το ταχύτερο δυνατόν στην αρμόδια αρχή ταξινόμησης του οχήματος. Η εν λόγω κοινοποίηση περιέχει τις πληροφορίες του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

8. Έως την [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 2 έτη], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών και κανόνων που διέπουν τα ακόλουθα:
- α) την ασφαλή έκδοση και επαλήθευση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2·
  - β) τη διασφάλιση της προστασίας και της ασφάλειας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα·
  - γ) τον καθορισμό της κοινής δομής δεδομένων των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ·
  - δ) την έκδοση και επαλήθευση έγκυρου, ασφαλούς και διαλειτουργικού κωδικού QR·
  - ε) την κοινοποίηση αξιόπιστων εκδοτών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ.

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

---

\*\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>)»·

8) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«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 απαιτηθεί να υποβληθεί σε νέο τεχνικό έλεγχο, ο οποίος πραγματοποιείται το αργότερο δύο μήνες από τον αρχικό τεχνικό έλεγχο. Το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και η προθεσμία έως τον επόμενο τεχνικό έλεγχο κοινοποιούνται στο κράτος μέλος ταξινόμησης και καταγράφονται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 της οδηγίας 1999/37/EK του Συμβουλίου\*\*\*. Ο εν λόγω επόμενος τεχνικός έλεγχος μπορεί να πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιήθηκε ο αρχικός ανεπιτυχής τεχνικός έλεγχος του οχήματος ή στο κράτος μέλος ταξινόμησης.
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. Το εν λόγω αίτημα αναστολής κοινοποιείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης και η αναστολή καταγράφεται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 της οδηγίας 1999/37/EK. Μετά την επισκευή των αστοχιών, εκδίδεται χωρίς καθυστέρηση νέο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου από την αρμόδια αρχή στο κράτος μέλος ταξινόμησης που βεβαιώνει ότι το όχημα είναι σε καλή τεχνική κατάσταση.

4. Η παραποίηση ή παρέμβαση στο σύστημα ελέγχου εκπομπών, στο σύστημα υψηλής τάσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας, στον σιγαστήρα (σιλανσιέ) ή στα σχετικά με την ασφάλεια συστήματα του οχήματος, η οποία προκαλεί μείζονα ή επικίνδυνη αστοχία, επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.

---

\*\*\* Οδηγία 1999/37/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)»·

8α) στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που διενήργησε τεχνικό έλεγχο οχήματος ταξινομημένου στο έδαφός του ή τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 εκδίδει αποδεικτικό, όπως επισήμανση στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, αυτοκόλλητο, πιστοποιητικό, εξακρίβωση με ηλεκτρονικό μέσο ή κάθε άλλη ευπρόσιτη πληροφορία, για κάθε όχημα που έχει υποβληθεί με επιτυχία σε τέτοιο τεχνικό έλεγχο. Στο αποδεικτικό αναγράφεται η ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί ο επόμενος τεχνικός έλεγχος.»·

9) το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 16*

*Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των αρχών των κρατών μελών*

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ανταλλάσσουν πληροφορίες και δεδομένα ιδίως με σκοπό να ελέγξουν, κατά τον τεχνικό έλεγχο, το νομικό καθεστώς και την τεχνική κατάσταση του οχήματος, εφόσον απαιτείται, στο κράτος μέλος ταξινόμησής του.
  - α. Τα κράτη μέλη παρέχουν πρόσβαση στα δεδομένα ταξινόμησης των οχημάτων, στα δεδομένα σχετικά με το περιεχόμενο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, εφόσον υπάρχουν, στο αποτέλεσμα που αναγράφεται στο τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή, στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, στο προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών, σε εκθέσεις τεχνικής οδικής επιθεώρησης τουλάχιστον των τριών τελευταίων ετών και στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων του οχήματος που είναι αποθηκευμένο σε εθνικές βάσεις δεδομένων και καλύπτει τουλάχιστον τα τρία τελευταία έτη, στις αρμόδιες αρχές και στα κέντρα τεχνικού ελέγχου που είναι εξουσιοδοτημένα από άλλα κράτη μέλη.
  - β. Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται σε πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και το ιστορικό των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB που έχει αναπτύξει η Επιτροπή, κατά τρόπο ώστε οι αρμόδιες αρχές και τα εξουσιοδοτημένα κέντρα τεχνικού ελέγχου οποιουδήποτε κράτους μέλους να μπορούν να ανατρέχουν στη σχετική βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων οποιουδήποτε άλλου κράτους μέλους σε πραγματικό χρόνο.
  - γ. Η υποχρέωση που ορίζεται στο στοιχείο β) θεωρείται ότι πληρούται, εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για την ανταλλαγή δεδομένων και τη σύνδεση με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.

2. Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 2 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τη θέσπιση των αναγκαίων ρυθμίσεων για την εφαρμογή των λειτουργιών του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB και σχετικά με τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για τον μορφότυπο και το περιεχόμενο των πληροφοριών και των δεδομένων που πρέπει να ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη αναφορικά με οχήματα που υπόκεινται σε τεχνικό έλεγχο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις διασφαλίζουν την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.
3. Οι διασυνδέσεις των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τίθενται σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.»
- 10) το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:
- α) η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «← αποκλειστικά την επικαιροποίηση των κωδικών κατηγορίας οχήματος που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2, όπως αρμόζει, σε περίπτωση αλλαγών στις κατηγορίες οχημάτων που προκύπτουν από τροποποιήσεις της νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, χωρίς να επηρεάζεται το πεδίο και η συχνότητα των ελέγχων,»
- β) η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «← 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.

- 11) το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 20*

*Υποβολή εκθέσεων*

Έως την 31η Μαρτίου 2032, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας, ειδικότερα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα της κατηγορίας L, τη συχνότητα του τεχνικού ελέγχου, την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου σε περιπτώσεις επαναταξινόμησης οχήματος προερχόμενου από άλλο κράτος μέλος και την αναγνώριση των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Στην έκθεση αναλύεται επίσης αν είναι αναγκαίο να αναπροσαρμοστούν τα παραρτήματα, ιδίως με γνώμονα την τεχνική πρόοδο και πρακτικές.».

- 12) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 20α:

*Άρθρο 20α*

*Κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή*

1. Έως την 31η Μαρτίου 2030 και στη συνέχεια έως την 31η Μαρτίου κάθε τρίτου έτους, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή μέσω της επιγραμμικής πλατφόρμας υποβολής εκθέσεων που αναφέρεται στο άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*\*\*\* (στο εξής: ηλεκτρονική πλατφόρμα), τα δεδομένα που συλλέχθηκαν σχετικά με καθένα από τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και αφορούν τα οχήματα που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση στην επικράτειά τους. Στα δεδομένα αυτά περιλαμβάνονται τα ακόλουθα (ανά ημερολογιακό έτος):
  - α) ο συνολικός αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση·
  - β) ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση ανά κατηγορία·
  - γ) τα πεδία που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις, σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 3 της παρούσας οδηγίας.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του μορφότυπου που πρέπει να χρησιμοποιείται από τα κράτη μέλη για την κοινοποίηση των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.
3. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα δεδομένα που συλλέχθηκαν δυνάμει της παραγράφου 1.

\*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).»

- 13) το άρθρο 22 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 22*

Παράταση ισχύος των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου σε περίπτωση κρίσης

1. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
  - α) “κατάσταση κρίσης”: ένα εξαιρετικό, απροσδόκητο και ξαφνικό, φυσικό ή ανθρωπογενές γεγονός έκτακτης φύσης και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, και το οποίο επίσης εμποδίζει ή μειώνει σημαντικά τη δυνατότητα των ιδιοκτητών ή κατόχων οχημάτων ταξινομημένων στα κράτη μέλη ή τις αρμόδιες εθνικές αρχές να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους·
  - β) “περίοδος κρίσης”: η περίοδος κατά την οποία ένα κράτος μέλος εξουσιοδοτείται από την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 2, να θεσπίσει τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

2. Σε περίπτωση κατάστασης κρίσης που επηρεάζει το σύνολο ή μέρος της επικράτειας κράτους μέλους, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει το θέμα στην Επιτροπή, μέσω δεόντως αιτιολογημένου αιτήματος, με σκοπό την έκδοση απόφασης που εξουσιοδοτεί το εν λόγω κράτος μέλος να θεσπίσει τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο για το σύνολο ή μέρος της επικράτειάς του. Τα μέτρα αυτά μπορούν να εφαρμοστούν για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών. Η Επιτροπή δύναται να επιτρέψει την παράταση των μέτρων, κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους, για πρόσθετα χρονικά διαστήματα έξι μηνών, για όσο διάστημα συνεχίζεται η κατάσταση κρίσης.
  3. Η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει ότι η περίοδος κρίσης άρχισε πριν από την παραπομπή του θέματος από το εκάστοτε κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 2.
  4. Εάν η Επιτροπή λάβει δεόντως αιτιολογημένα αιτήματα από δύο ή περισσότερα κράτη μέλη που αφορούν μία κατάσταση κρίσης η οποία επηρεάζει το σύνολο ή μέρος της επικράτειάς τους, δύναται να εκδώσει ενιαία απόφαση που θα ισχύει για όλα τα εν λόγω κράτη μέλη.
  5. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 1, το άρθρο 10 παράγραφος 1 και το παράρτημα II σημείο 8, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να παρατείνουν την περίοδο ισχύος των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου όλων ή ορισμένων κατηγοριών οχημάτων που έχουν λήξει ή θα έληγαν κατά τη διάρκεια της περιόδου κρίσης, για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών. Το εν λόγω χρονικό διάστημα μπορεί να ανανεώνεται για διαδοχικά πρόσθετα χρονικά διαστήματα έξι μηνών, για όσο διάστημα συνεχίζεται η κρίση και η Επιτροπή παρέχει την εξουσιοδότηση για την παράταση.
  6. Τα μέτρα που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη βάσει του παρόντος άρθρου κοινοποιούνται αμέσως στην Επιτροπή, η οποία ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και δημοσιεύει ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.».
- 14) τα παραρτήματα I, III και IV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

## Άρθρο 2

### Τροποποιήσεις της οδηγίας 2014/47/ΕΕ

Η οδηγία 2014/47/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

- 1) το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 1

##### Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις για ένα καθεστώς τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων της καλής τεχνικής κατάστασης των επαγγελματικών οχημάτων και για την προοδευτική χρήση της τηλεμέτρησης οχημάτων που κυκλοφορούν στο έδαφος των κρατών μελών.»

- 2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο αα):

«αα) μηχανοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους — κατηγορία οχημάτων N1.»

- β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Τα κράτη μέλη, τα οποία διενεργούν ετήσιο περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ σε οχήματα της κατηγορίας N1 ταξινομημένα στο έδαφός τους, αρχής γενομένης δύο έτη μετά την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος, δύνανται να εξαιρούν την εν λόγω κατηγορία οχήματος από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.»

- γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να διεξάγουν τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις σε οχήματα που δεν αναφέρονται στην παράγραφο 1 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.»

3) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 13) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«13) “πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου”: έκθεση ελέγχου καλής τεχνικής κατάστασης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 12) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.»

β) το σημείο 18 απαλείφεται·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 21) και 22):

«21) “τηλεμέτρηση”: ο έλεγχος ασφαλείας οχημάτων με μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στον δρόμο, συμπεριλαμβανομένων οξειδίων του αζώτου και αιωρούμενων σωματιδίων, ή της στάθμης θορύβου οχημάτων που διέρχονται κοντά σε σταθερό ή κινητό παρόδιο εξοπλισμό, ή με μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος στην περίπτωση ελέγχου των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων οχημάτων·

22) “μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος”: η μέτρηση στον δρόμο των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων οχημάτων που ακολουθούνται από όπισθεν κινούμενο όχημα εξοπλισμένο με κατάλληλη συσκευή δειγματοληψίας και όργανο μετρήσεων.»

6) στο άρθρο 5, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ) και δ), τα κράτη μέλη διενεργούν συνολικό αριθμό αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί, κάθε ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού των εν λόγω οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά τους.

2. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο αα), τα κράτη μέλη διενεργούν συνολικό αριθμό αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί, κάθε ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον στο 10 % του συνολικού αριθμού των αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

7) στο άρθρο 6, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 τη διενέργεια διεξοδικότερων και συχνότερων ελέγχων των επιχειρήσεων υψηλού βαθμού επικινδυνότητας. Η διαχείριση του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας γίνεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους.

Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως 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 της παρούσας οδηγίας, 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/EK.».

8) στο άρθρο 7, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους οδηγούς να έχουν στη διάθεσή τους το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που αντιστοιχεί στον πλέον πρόσφατο περιοδικό τεχνικό έλεγχο, καθώς και την έκθεση της πλέον πρόσφατης διεξοδικής τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τις αρχές τους να δέχονται ηλεκτρονικά αποδεικτικά των εν λόγω τεχνικών ελέγχων και οδικών επιθεωρήσεων.».

9) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«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 που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις με προφίλ υψηλού κινδύνου, σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας ή όπως προβλέπεται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ. Τα οχήματα μπορούν επίσης να επιλέγονται τυχαία για επιθεώρηση, όπως επίσης μπορούν να επιλέγονται οχήματα για τα οποία υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι συνιστούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή το περιβάλλον.»

9α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 9α*

Τηλεμέτρηση

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να χρησιμοποιούν τεχνολογία τηλεμέτρησης για τον έλεγχο των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου από μηχανοκίνητα οχήματα και, βάσει τηλεμέτρησης, να επιλέγουν οχήματα για αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση. Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να χρησιμοποιούν τηλεμέτρηση για τον εντοπισμό οχημάτων δυνητικά υψηλών εκπομπών, οι εκπομπές των οποίων μπορούν να επαληθευτούν σε κέντρο τεχνικού ελέγχου, όπως ορίζεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ. Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τεχνολογία τηλεμέτρησης ενημερώνουν την Επιτροπή.
2. Η Επιτροπή δύναται, με βάση τις πληροφορίες που παρέχουν τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τηλεμέτρηση σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 3, να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό συνόλου κοινών ορίων τηλεμέτρησης για τις εκπομπές καυσαερίων ή θορύβου, ή και για τα δύο, και συνδεδεμένων απαιτήσεων ακρίβειας, όπως επαναλαμβανόμενες μετρήσεις, που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών που χρήζουν επακολούθησης σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3. Μπορούν να καθοριστούν διαφορετικές απαιτήσεις για σταθερό ή κινητό εξοπλισμό τηλεμέτρησης ή για τη μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος, και μπορούν να καθοριστούν όρια για τον εντοπισμό οχημάτων με ελαττωματικά συστήματα ελέγχου εκπομπών και οχημάτων με παραποιημένα συστήματα ελέγχου εκπομπών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.»

10) το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

αα) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) ελέγχει το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την τελευταία έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης, αν υπάρχουν, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 18α παράγραφος 1.»

ββ) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) εκτελεί οπτική αξιολόγηση της τεχνικής κατάστασης του οχήματος. Η εν λόγω οπτική αξιολόγηση μπορεί να συμπληρώνεται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού.»

γγ) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) εκτελεί οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του οχήματος.»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 και έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων σύμφωνα με το άρθρο 13.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η διεξοδικότερη τεχνική οδική 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 το επίπεδο όχλησης, καθώς και τις συνιστώμενες μεθόδους που εφαρμόζονται για τον έλεγχο των στοιχείων αυτών.

Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων και των οριακών τιμών για τη μέτρηση των εκπομπών αριθμού σωματιδίων (PN) από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 3 σημείο 8.2. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία στις εγκαταστάσεις επιθεώρησης εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων και των οριακών τιμών, καθώς και για τον προσδιορισμό των κατηγοριών εκπομπών EURO που σχετίζονται με τις εν λόγω μεθόδους, για τη μέτρηση των NOx από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 3 σημείο 8.2. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία στις εγκαταστάσεις επιθεώρησης εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.»

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.»

- 11) το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 13*

Επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων

1. Κατά τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις, τα οχήματα δύνανται να υποβάλλονται σε διεξοδικότερη επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου σύμφωνα με το παράρτημα III, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το φορτίο είναι στοιβαγμένο κατά τρόπον ώστε να μην εμποδίζει την ασφαλή οδήγηση ούτε να θέτει σε κίνδυνο τη ζωή, την υγεία, την περιουσία ή το περιβάλλον. Διαπιστώνεται με επαληθεύσεις αν καθ' όλη τη διάρκεια χρησιμοποίησης του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή ελιγμών ανόδου:
  - α) τα φορτία μπορούν να μετατοπιστούν ελάχιστα μεταξύ τους, έναντι των τοιχωμάτων ή των επιφανειών του οχήματος·
  - β) 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 εμπορευμάτων που καλύπτονται από την οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*\*\*\*\*, η ασφαλής στοιβασία του φορτίου και η επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές και, όπου είναι σκόπιμο, τα πρότυπα που ορίζονται στο παράρτημα III τμήμα I της παρούσας οδηγίας. Μπορεί να χρησιμοποιείται η πλέον πρόσφατη έκδοση των προτύπων που ορίζονται στο σημείο 5 του εν λόγω τμήματος.

3. Οι διαδικασίες επακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 14 εφαρμόζονται επίσης σε περίπτωση μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών σε σχέση με την ασφαλή στοιβασία του φορτίου.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το προσωπικό που χρησιμοποιείται για τους ελέγχους της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο.

---

\*\*\*\*\* Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (EE L 260 της 30.9.2008, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).»

- 12) στο άρθρο 14, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Η παραποίηση ή παρέμβαση στο σύστημα ελέγχου εκπομπών, στο σύστημα υψηλής τάσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας, στον σιγαστήρα (σιλανσιέ) ή στα σχετικά με την ασφάλεια συστήματα του οχήματος, η οποία προκαλεί μείζονα ή επικίνδυνη αστοχία, επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.»

- 13) στο άρθρο 16, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 ηλεκτρονικό αντίγραφο της έκθεσης της επιθεώρησης.»

14) το άρθρο 18 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 της επιθεώρησης. Η σχετική κοινοποίηση περιέχει τα στοιχεία της έκθεσης οδικής επιθεώρησης όπως ορίζονται στο παράρτημα IV και απευθύνεται στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων (σύστημα οδικών επιθεωρήσεων) που αναφέρεται στο άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2205 της Επιτροπής\*\*\*\*\*.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες κοινοποίησης οχημάτων που παρουσιάζουν μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης δυνάμει του πρώτου εδαφίου του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.

---

\*\*\*\*\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2205 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες κοινοποίησης των επαγγελματικών οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες που διαπιστώνονται κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο (ΕΕ L 314 της 30.11.2017, σ. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Σε περιπτώσεις όπου ένα κράτος μέλος που χρησιμοποιεί τηλεμέτρηση σύμφωνα με το άρθρο 9α έχει χαρακτηρίσει όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος ως όχημα υψηλών εκπομπών εφαρμόζοντας τα όρια και τα επίπεδα ακρίβειας που καθορίζονται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 9α παράγραφος 2, το κράτος μέλος κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης, μέσω του συνδέσμου που αναφέρεται στο άρθρο 17, τα αποτελέσματα της τηλεμέτρησης και, κατά περίπτωση, τη διενέργεια επακόλουθης τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Εάν δεν διενεργήθηκε επακόλουθη οδική επιθεώρηση, το κράτος μέλος που μέτρησε τις εκπομπές δύναται να ζητήσει από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης να λάβει μέτρα επακολούθησης τα οποία θεωρεί κατάλληλα το κράτος μέλος ταξινόμησης, όπως η υποβολή του οχήματος σε οδική επιθεώρηση ή τεχνικό έλεγχο που περιλαμβάνει τη μέτρηση των σχετικών εκπομπών.»

15) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 18α:

*«Άρθρο 18α*

*Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των αρχών των κρατών μελών*

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ανταλλάσσουν πληροφορίες και δεδομένα ιδίως με σκοπό να ελέγξουν, κατά την τεχνική οδική επιθεώρηση, το νομικό καθεστώς και την τεχνική κατάσταση του οχήματος, εφόσον απαιτείται, στο κράτος μέλος ταξινόμησής του.
  - α) Τα κράτη μέλη παρέχουν πρόσβαση στα δεδομένα ταξινόμησης των οχημάτων, στα δεδομένα σχετικά με το περιεχόμενο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, εφόσον υπάρχουν, στο αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου που αναγράφεται στο τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, σε κάθε προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών, στις εκθέσεις τεχνικής οδικής επιθεώρησης τουλάχιστον των τριών τελευταίων ετών και στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων του οχήματος, τα οποία είναι αποθηκευμένα σε εθνικές βάσεις δεδομένων, στις αρμόδιες αρχές και στα κέντρα τεχνικού ελέγχου που είναι εξουσιοδοτημένα από άλλα κράτη μέλη.

- β) Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται σε πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και σχετικά με το ιστορικό των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB που έχει αναπτύξει η Επιτροπή, κατά τρόπο ώστε οι αρμόδιες αρχές οποιουδήποτε κράτους μέλους να μπορούν να ανατρέχουν στη σχετική βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων οποιουδήποτε άλλου κράτους μέλους σε πραγματικό χρόνο.
- γ) Η υποχρέωση που ορίζεται στο στοιχείο β) θεωρείται ότι πληρούται, εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για την ανταλλαγή δεδομένων και τη σύνδεση με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.
2. Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 2 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τη θέσπιση των αναγκαίων ρυθμίσεων για την εφαρμογή των λειτουργιών του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB και σχετικά με τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για τον μορφότυπο και το περιεχόμενο των πληροφοριών και των δεδομένων που πρέπει να ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη αναφορικά με τα οχήματα που υπόκεινται σε οδικές επιθεωρήσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις διασφαλίζουν την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.
3. Οι διασυνδέσεις των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τίθενται σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.»

- 16) το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 20*

Κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

1. Έως την 31η Μαρτίου 2030 και στη συνέχεια έως την 31η Μαρτίου κάθε τρίτου έτους, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή μέσω της επιγραμμικής πλατφόρμας υποβολής εκθέσεων που αναφέρεται στο άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*\*\*\*\* (στο εξής: ηλεκτρονική πλατφόρμα), τα δεδομένα που συλλέχθηκαν σχετικά με καθένα από τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και αφορούν τα οχήματα που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση στην επικράτειά τους. Στα εν λόγω δεδομένα περιλαμβάνονται οι ακόλουθες πληροφορίες, ανά ημερολογιακό έτος:
- α) ο συνολικός αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση·
  - β) ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση ανά κατηγορία·
  - γ) η χώρα ταξινόμησης κάθε οχήματος που υποβλήθηκε σε επιθεώρηση·
  - δ) σε περίπτωση διεξοδικότερων επιθεωρήσεων, τα πεδία που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις, σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 10 της παρούσας οδηγίας.
- Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση με τα συλλεχθέντα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον μορφότυπο για την κοινοποίηση των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2. Έως την έναρξη ισχύος των εν λόγω κανόνων, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το τυποποιημένο υπόδειγμα έκθεσης που παρατίθεται στο παράρτημα V.

3. Τα κράτη μέλη που έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή τη χρήση τηλεμέτρησης σύμφωνα με το άρθρο 9α παράγραφος 1, γνωστοποιούν στην Επιτροπή εντός ενός έτους από την εν λόγω κοινοποίηση τα επίπεδα εκπομπών καυσαερίων ή θορύβου, κατά περίπτωση, ανά κατηγορία οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις ακρίβειας, όπως επαναλαμβανόμενες μετρήσεις, που έχουν θεσπίσει για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών, μαζί με περιλήψεις των σχετικών αποτελεσμάτων μέτρησης. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν αλλαγές στα εν λόγω επίπεδα και απαιτήσεις.»

---

\*\*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).»

- 17) στο άρθρο 21, η δεύτερη και η τρίτη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«← την επικαιροποίηση του παραρτήματος II σημείο 3 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 3, 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.»

18) το άρθρο 24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 24*

Υποβολή εκθέσεων

Έως την 31η Μαρτίου 2032, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το 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 και της μείωσης των εκπομπών.

(18α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 24α:

*«Άρθρο 24α*

Επανεξέταση

Η Επιτροπή, αφού λάβει εκθέσεις σχετικά με την τηλεμέτρηση σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 3 από τουλάχιστον πέντε κράτη μέλη, αξιολογεί την αποτελεσματικότητα της τηλεμέτρησης σύμφωνα με το άρθρο 9α.»

19) τα παραρτήματα II, III, IV και V τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

### *Άρθρο 3*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 3 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

### *Άρθρο 4*

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

### *Άρθρο 5*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

---

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

Τα παραρτήματα Ι, ΙΙΙ και ΙV της οδηγίας 2014/45/ΕΕ τροποποιούνται ως εξής:

1) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο έλεγχος πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα απαριθμούμενα στο σημείο 3 στοιχεία, εφόσον τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν τοποθετηθεί στο όχημα. Ο έλεγχος μπορεί ακόμα να περιλαμβάνει την εξακρίβωση του αν τα σχετικά μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά τον χρόνο της έγκρισης, ή κατά περίπτωση, του μετεξοπλισμού του οχήματος.»

β) στο σημείο 2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«10. ADAS και άλλα συστήματα σχετικά με την ασφάλεια.»

γ) το σημείο 3 τροποποιείται ως εξής:

ι) ο τίτλος και η εισαγωγή αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΑΙΤΙΑ ΑΣΤΟΧΙΑΣ ΚΑΙ 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 πίνακας που παρατίθεται στο παρόν σημείο.

Τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα συστήματα του οχήματος επιθεωρούνται οπτικά ή μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής, ή και με τους δύο τρόπους, κατά περίπτωση, με βάση τα ακόλουθα κριτήρια επιθεώρησης:

- α) η επιθεώρηση της τοποθέτησης περιλαμβάνει την αξιολόγηση τυχόν συναφών διαγνωστικών κωδικών προβλημάτων που διατίθενται από τους κατασκευαστές οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 5 και 6 και εξέταση του αν τα τοποθετημένα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία συμμορφώνονται, για παράδειγμα, με τα ακόλουθα:
- τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, το προβλεπόμενο εξάρτημα/αριθμό, το προβλεπόμενο κύκλωμα, την απαιτούμενη σήμανση,
  - την έγκυρη έκδοση λογισμικού, συμπεριλαμβανομένου του χαρακτηριστικού της ακεραιότητας·
- β) η επιθεώρηση της κατάστασης περιλαμβάνει εξέταση του αν τα τοποθετημένα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία, για παράδειγμα:
- έχουν υποστεί ζημιά, είναι διαβρωμένα ή γηρασμένα,
  - είναι δεόντως στερεωμένα, ασφαλισμένα, συναρμολογημένα και ακολουθούν τις κατάλληλες οδεύσεις,
  - λειτουργούν ελεύθερα και εύκολα,
  - υποδεικνύουν τυχόν αστοχίες μέσω της λυχνίας ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) ή, κατά περίπτωση, μέσω του εποχούμενου συστήματος παρακολούθησης (OBM),
  - είναι εύκολο να ελεγχθούν (ετοιμότητα του συστήματος OBM)·
- γ) η επιθεώρηση της λειτουργίας περιλαμβάνει εξέταση της ενεργοποίησης, συμπεριλαμβανομένης της ενεργοποίησης των ποδοπλήκτρων, των μοχλών, των διακοπών ή των διατάξεων χειρισμού που εκκινούν μια ενέργεια, καθώς και των ηλεκτρονικά ελεγχόμενων συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, π.χ. ενεργοποιητών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι λειτουργούν σωστά από άποψη χρόνου και λειτουργίας·
- δ) η επιθεώρηση των επιδόσεων και της απόδοσης είναι μετρολογικός έλεγχος κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος ως προς τη συμμόρφωση ή την επίτευξη καθορισμένων οριακών τιμών, ο οποίος μπορεί επίσης να συνεπάγεται υπολογισμό όπως οι εξής:
- δοκιμή του συστήματος πέδησης σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης και υπολογισμός της απόδοσης,
  - ενεργοποίηση συστήματος ασφαλείας και αξιολόγηση των τιμών των αισθητήρων ή/και μέτρηση των επιδόσεων με εξωτερικό εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου.



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

Οι αστοχίες που δεν περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα αξιολογούνται σύμφωνα με τους κινδύνους που ενέχουν για την οδική ασφάλεια ή για το περιβάλλον.»·«

ί-α) στον πίνακα, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 0.3:

«

0.3. Όχημα που εμπίπτει σε εκστρατεία ανάκλησης υπό εξέλιξη (X) <sup>2</sup>	Τα κράτη μέλη μπορούν να ελέγχουν το όχημα που εμπίπτει σε εκστρατεία ανάκλησης υπό εξέλιξη εφόσον έχουν διαπιστώσει ότι οι αστοχίες επί των οποίων βασίζεται η εκστρατεία:	α) επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία του οχήματος ή το περιβάλλον,  β) ενέχουν άμεσο κίνδυνο για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.		X	X
--	---	--	--	---	---

»·

ii) στον πίνακα, τα σημεία 1.1.3 έως 1.1.6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.1.3 Αντλία κενού ή αερο-συμπιεστής 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 διάταξης προειδοποίησης, της προστατευτικής βαλβίδας πολλαπλού κυκλώματος και της ανακουφιστικής βαλβίδας πίεσης.  Ως πέδηση νοείται η πίεση του ποδόπληκτρου/μοχλού πέδης, η οποία επιτρέπει την πλήρη ροή της πίεσης ενεργοποίησης αέρα/υγρού στα συγκροτήματα πέδησης.	α) Ανεπαρκής πίεση/υποπίεση για τουλάχιστον τέσσερις πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της διάταξης προειδοποίησης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).  για τουλάχιστον δύο πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της διάταξης προειδοποίησης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).		X	X
		β) Υπερβολικός, σε σχέση με τις απαιτήσεις, ο χρόνος που παρεμβάλλεται έως ότου η πίεση/υποπίεση ανέλθει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας <sup>1</sup> .		X	
		γ) Δεν λειτουργεί η προστατευτική βαλβίδα πολλαπλού κυκλώματος ή η ανακουφιστική βαλβίδα πίεσης.		X	
		δ) Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα.  Διαρροή αέρα που προκαλεί κρίσιμη πτώση πίεσης.		X	X
		ε) Εξωτερική βλάβη πιθανώς επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος πέδησης.  Οι επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης δεν πληρούνται.		X	X
		1.1.4 Διάταξη προειδοποίησης χαμηλής πίεσης	Έλεγχος λειτουργίας	Δυσλειτουργική ή ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης.  Μη αναγνωρίσιμη χαμηλή πίεση.	X
1.1.5 Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου της πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Ρωγμές, βλάβες ή υπερβολική φθορά του χειριστηρίου.		X	
		β) Επισφαλής λειτουργία του χειριστηρίου ή της βαλβίδας.		X	
		γ) Χαλαρές συνδέσεις, ελαττωματική στερέωση ή διαρροές στο σύστημα.		X	
		δ) Μη ικανοποιητική λειτουργία.		X	

1.1.6. Πλήκτρο ενεργοποίησης, μοχλός χειρισμού, επίχειστο (καστάνια) πέδης στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης πέδης στάθμευσης τεσσάρων τροχών	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.	α) Η καστάνια δεν συγκρατεί ορθώς.		X	
		β) Φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστανίας του μοχλού. Υπερβολική φθορά.	X		X
		γ) Υπερβολική διαδρομή του μοχλού χειρισμού λόγω κακής ρύθμισης.		X	
		δ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο		X	
		ε) Το σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο έχει υποστεί βλάβη		X	
		στ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού		X	
		ζ) Βλάβες στην καλωδίωση		X	
		η) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		θ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου	X		X
		ι) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X	
		ια) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου	X		X

»·

iii) στον πίνακα, το σημείο 1.1.13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.1.13. Παρεμβύσματα φρένων	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (στην ένδειξη ελάχιστου).		X		
		Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (ελάχιστη ένδειξη μη ορατή).			X	
		β) Λερωμένες επενδύσεις ή τακάκια (λάδια, γράσο κ.λπ.). Έχουν επηρεαστεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X		X
		γ) Λείπουν επενδύσεις ή τακάκια ή είναι λάθος τοποθετημένα ή είναι εμφανώς εσφαλμένου τύπου.				X
		δ) Αποσύνδεση ή φθορά της ηλεκτρικής καλωδίωσης του δείκτη φθοράς.	X			

»·

iv) στον πίνακα, το σημείο 1.1.18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.1.18. Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί ρύθμισης και δείκτες	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι εφικτό.	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	

»·

ν) στον πίνακα, το σημείο 1.1.19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>1.1.19. Σύστημα συνεχούς πέδησης (όταν υπάρχει ή απαιτείται)</p> <p>Περιγραφή: πρόσθετο σύστημα πέδησης που μπορεί να διατηρήσει την πέδηση για ορισμένο χρονικό διάστημα χωρίς σημαντική μείωση των επιδόσεων, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 13 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται (με ενεργοποιημένη και μη ενεργοποιημένη εντολή, εάν είναι δυνατόν), σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (για παράδειγμα, επισφαλείς συνδέσεις ή στερεώσεις)		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	X
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου			
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X			
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X				
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου			X		

»

vi) στον πίνακα, το σημείο 1.1.23 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα σημεία 1.1.23 έως 1.1.25:

«

1.1.23. Πέδη αδρανείας	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Δεν λειτουργεί σωστά, για παράδειγμα, η διαδρομή της ράβδου έλξης υπερβαίνει τα 2/3 της συνολικής διαδρομής αδρανείας.	X		
		β) Το καλώδιο απεμπλοκής έχει ελάττωμα ή λείπει.	X		
1.1.24 Σταθεροποίηση ρυμουλκούμενου (εάν έχει τοποθετηθεί) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: μέσω της επιλεκτικής πέδησης του ρυμουλκούμενου από το κύριο σύστημα πέδησης, σταθεροποιείται ολόκληρος ο συρμός του οχήματος.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.	X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.	X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.	X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.	X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.	X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.	X		

		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου</p>	X		X
1.1.25 Πέδη στάσης λεωφορείου (εάν υπάρχει) (X) 2	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα εξασφαλίζει την εφαρμογή της πίεσης πεδών όταν είναι εν στάσει, ανεξάρτητα από την ενεργοποίηση του ποδόπληκτρου πέδησης. Τα λεωφορεία μπορούν να αρχίσουν να κινούνται μόνο όταν οι θύρες είναι κλειστές.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.			X		
γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.			X		
δ) Βλάβες στην καλωδίωση.			X		
ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.			X		
στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία		X		X	X
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος			X		
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.				X	
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.		X			
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		X	X	
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.				X	

»·

vii) στον πίνακα, τα σημεία 1.2.1 και 1.2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.2.1	Επιδόσεις	<p>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.</p> <p>Πρέπει να διασφαλίζεται, εφόσον είναι δυνατόν, ότι η επιθεώρηση του μηχανικού κύριου συστήματος πέδησης διενεργείται χωρίς παρεμβολή/ανάμειξη πέδησης με ανάκτηση ενέργειας ή άλλης συνεχούς πέδησης.</p>	α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	
			Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.			X
			β) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλον τροχό του ίδιου άξονα. Ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.		X	
			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
			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. Ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, παράγονται υπερβολικοί κραδασμοί στο ποδόπληκτρο/μοχλό του κύριου συστήματος πέδησης ή στο τιμόνι.		X		

<p>1.2.2 Απόδοση</p>	<p>Δοκιμή σε μηχανή στατικής πέδησης ή, εάν δεν είναι δυνατόν για τεχνικούς λόγους, δοκιμή σε οδό με χρήση καταγραφικού επιβραδυνσιόμετρου, ώστε να καθορίζεται ο λόγος πέδησης</p> <p>α) για τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή,</p> <p>β) στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, για το άθροισμα των επιτρεπομένων φορτίων ανά άξονα ή,</p> <p>γ) για τις τιμές αναφοράς.</p> <p>Όχημα ή ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεγαλύτερη των 3,5 τόνων πρέπει να υποβάλλεται σε επιθεώρηση σύμφωνα με τα πρότυπα κατά το ISO 21069 ή ισοδύναμες μεθόδους.</p> <p>Για όχημα που δεν υποβάλλεται σε επιθεώρηση σύμφωνα με τα πρότυπα κατά το ISO 21069 ή ισοδύναμες μεθόδους, αν δεν επιτευχθεί η ελάχιστη τιμή λόγου πέδησης, πρέπει να εκτελείται τουλάχιστον ουσιαστική δοκιμή πέδησης.</p> <p>Ουσιαστική δοκιμή πέδησης εκτελείται αν η απόδοση της πέδης είναι μικρότερη από τις τιμές του κύριου συστήματος πέδησης, της βοηθητικής πέδης ή της πέδης στάθμευσης που καθορίζονται στα σημεία 1.2.2 ή 1.3.2 ή 1.4.2, αλλά πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— το σύστημα πέδησης είναι σε καλή κατάσταση χωρίς εμφανή ελαττώματα,</li> <li>— οι τροχοί όλων των αξόνων μανδάλωνουν διότι η πρόσφυση μεταξύ της επιφάνειας του ελαστικού και της μηχανής στατικής δοκιμής πέδησης εξαντλήθηκε κατά τη διάρκεια της δοκιμής πέδησης· εάν οι τροχοί σε ορισμένους άξονες</li> </ul>	<p>Δεν επιτυγχάνεται τουλάχιστον η ακόλουθη ελάχιστη τιμή <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Κατηγορίας M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Κατηγορίας N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Κατηγοριών O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— για ημιρυμουλκούμενα: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης: 50 %</li> </ul> </li> </ul> <p>2. Οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Κατηγοριών M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Κατηγορίας N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Κατηγοριών O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul> <p>3. Άλλες κατηγορίες</p> <p>Κατηγοριών L (και οι δυο πέδες):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Κατηγορίας L1e: 42 %</li> <li>— Κατηγοριών L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Κατηγορίας L3e: 50 %</li> <li>— Κατηγορίας L4e: 46 %</li> <li>— Κατηγοριών L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Κατηγορίας L (πέδη πίσω τροχού): όλες οι κατηγορίες: 25 % της ολικής μάζας του οχήματος</p> <p>Κατηγορίας T: 40 %</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	
----------------------	--	--	----------------------------	--

	<p>δεν μανδαλώσουν, πρέπει να συναχθεί με ασφάλεια το συμπέρασμα ότι οι τιμές απόδοσης πέδησης που προβλέπονται στα σημεία 1.2.2 ή 1.3.2 ή 1.4.2 θα επιτευχθούν όταν το όχημα φέρει φορτίο,</p> <p>— το επίπεδο ενεργοποίησης της πέδης από τον επιθεωρητή πρέπει πάντα να είναι ανάλογο προς το τρέχον φορτίο του άξονα.</p> <p>Οι πληροφορίες σχετικά με τις τιμές του συστήματος μπορούν να ανακτώνται με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων.</p> <p>Οι δοκιμές σε οδό πρέπει να εκτελούνται σε στεγνό οδόστρωμα επίπεδης, ευθείας οδού. Σε περιπτώσεις όπου οχήματα κατηγορίας T υποβάλλονται σε δοκιμή σε οδό ή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης και δεν επιτυγχάνεται η ελάχιστη τιμή λόγου πέδησης, διενεργείται τουλάχιστον ουσιαστική δοκιμή πέδησης.</p> <p>Για όλες τις μεθόδους δοκιμής πέδησης, σε περίπτωση αμφιβολίας, η απόδοση πέδησης αποδεικνύεται υπό συνθήκες φόρτωσης ή μερικής φόρτωσης.</p>	Ποσοστό κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών			X
--	--	---	--	--	---

»·

viii) στον πίνακα, το σημείο 1.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.3.1	Επιδόσεις	<p>Εάν το βοηθητικό σύστημα πέδησης είναι ξεχωριστό από το κύριο σύστημα πέδησης, χρησιμοποιείται η μέθοδος που προσδιορίζεται στο σημείο 1.2.1.</p> <p>Πρέπει να διασφαλίζεται, εφόσον είναι δυνατόν, ότι η επιθεώρηση του μηχανικού συστήματος πέδησης διενεργείται χωρίς παρεμβολή/ανάμειξη πέδησης με ανάκτηση ενέργειας ή άλλης συνεχούς πέδησης.</p>	<p>α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.</p> <p>Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.</p>		X	X
			<p>β) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλον τροχό του ίδιου άξονα. Ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.</p> <p>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.</p>		X	X
			<p>γ) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).</p>		X	

»·

ix) στον πίνακα, το σημείο 1.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.4.1	Επιδόσεις	Ενεργοποίηση της πέδης σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή με δοκιμή σε οδό.	Η πέδη δεν επενεργεί σε μία πλευρά ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.  Κάτω του 50 % των τιμών δύναμης πέδησης του σημείου 1.4.2 που επιτυγχάνονται ως προς τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο.		X	X
-------	-----------	---	--	--	---	---

»·

x) στον πίνακα, το σημείο 1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.5.	Επιδόσεις του συστήματος συνεχούς πέδησης	Οπτική επιθεώρηση και, εφόσον είναι δυνατόν, δοκιμή του αν λειτουργεί το σύστημα, δηλαδή με δοκιμή σε οδό.	α) Η ένδειξη δυσλειτουργίας δείχνει αστοχία.		X	
			β) Το σύστημα δεν λειτουργεί.		X	

»·

χι) στον πίνακα, το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>1.6. Σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα αποτρέπει αυτόματα την εμπλοκή των τροχών κατά τη διάρκεια της πέδησης με επιλεκτική μείωση της δύναμης πέδησης των τροχών, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 13 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία (για παράδειγμα, ο αισθητήρας στροφών τροχού) έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X

»·

χii) στον πίνακα, το σημείο 1.7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>1.7 Ηλεκτρονικό σύστημα πέδησης</p> <p>Περιγραφή: ένας αισθητήρας ποδόπληκτρου πέδησης ή/και αισθητήρας πίεσης καταγράφει το αίτημα πέδησης και υπολογίζει τη βέλτιστη δύναμη πέδησης για κάθε τροχό, ώστε να πραγματοποιηθεί βέλτιστη ενεργοποίηση όλων των πεδών των τροχών.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής ή με δοκιμή σε οδό.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.		X			
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X				
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X		
1.7.1 Ηλεκτρική πέδηση με ανάκτηση ενέργειας	<p>Οπτική επιθεώρηση του δείκτη ηλεκτρικής πέδησης με ανάκτηση ενέργειας και, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος ή με δοκιμή σε οδό.</p>	α) Η διάταξη προειδοποίησης δείχνει δυσλειτουργία.		X	
		β) Το σύστημα δεν επιβραδύνει αισθητά το όχημα (εκτός από όταν είναι γεμάτη η μπαταρία) ή ο δείκτης φόρτισης (εάν υπάρχει) δεν εμφανίζει την ένδειξη «σε φόρτιση» όταν ενεργοποιείται η ανάκτηση ενέργειας.		X	
		γ) Η διεπαφή του οχήματος δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		δ) Η διεπαφή του οχήματος δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X	

»·

χii-α) στον πίνακα, το σημείο 2.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>2.2.2 Κολόνα διεύθυνσης, πιρούνι δικύκλου και αποσβεστήρες συστήματος διεύθυνσης, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών αποσβεστήρων</p> <p>Περιγραφή ηλεκτρονικής απόσβεσης κραδασμών: Η απόσβεση κραδασμών του συστήματος διεύθυνσης ελέγχεται ηλεκτρονικά.</p> <p>Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των καρδανικών συνδέσμων που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	<p>α) Υπέρμετρη προς τα πάνω ή κάτω μετατόπιση του κέντρου της πλήμνης του τιμονιού.</p>		X	
	<p>β) Υπέρμετρη ακτινική μετατόπιση της κορυφής της κολόνας ως προς τον άξονα της κολόνας.</p>		X	
	<p>γ) Φθαρμένος ελαστικός σύνδεσμος.</p>		X	
	<p>δ) Ελαττωματική στερέωση. Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης.</p>		X	X
	<p>ε) Επισφαλής τροποποίηση<sup>3</sup>.</p>			X
	<p>στ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		X	
	<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
	<p>η) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
	<p>θ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
	<p>ι) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	

	ια) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
	Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
	ιβ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X	
	Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης			X
	ιγ) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
	Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X

»·

xiii) στον πίνακα, το σημείο 2.6 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα σημεία 2.6 έως 2.8:

«

2.6. Ηλεκτρονικά υποβοηθούμενη διεύθυνση (EPS), συμπεριλαμβανομένου υπερκείμενου συστήματος διεύθυνσης  Περιγραφή: η ισχύς στήριξης του συστήματος διεύθυνσης παράγεται από ηλεκτρικό κινητήρα.  Περιγραφή υπερκείμενου συστήματος διεύθυνσης: ανάλογα με την κατάσταση οδήγησης, το σύστημα μεταβάλλει τη σχέση μετάδοσης της διεύθυνσης.	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 που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.		X	X
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν (για παράδειγμα, η υποβοηθούμενη διεύθυνση δεν λειτουργεί) ή μη εύλογη λειτουργία			X		

		(για παράδειγμα, απόκλιση μεταξύ της γωνίας του τιμονιού και της γωνίας των τροχών). Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.			X
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
2.7 Ηλεκτρονικό σύστημα διεύθυνσης τεσσάρων τροχών (εάν υπάρχει)	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
Περιγραφή: δύο άξονες είναι διεθυντήριοι, με γωνία διεύθυνσης μεγαλύτερη από 3° σε όλους τους διεθυντήριους τροχούς, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 79 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία  Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης		X	X
		α) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
2.8 Ηλεκτρονικά ελεγχόμενος εμπρόσθιος άξονας και συρόμενος άξονας (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
Περιγραφή: οι διεθυντήριοι άξονες είναι πρόσθετοι άξονες με ηλεκτρονικά ελεγχόμενη		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	

διεύθυνση. Η δύναμη διεύθυνσης δημιουργείται από υδραυλική αντλία ή από την πλευρική δύναμη επί των τροχών.	διεπαφής	δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης		X	
				X	
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία		X			
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος			X		
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.				X	

»·

χιιι-α) στον πίνακα, το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>3.1. Οπτικό πεδίο συμπεριλαμβανομένου του έμμεσου οπτικού πεδίου μέσω κάμερας-οθόνης (εάν υπάρχει)</p> <p>Περιγραφή της κάμερας-οθόνης: το σύστημα που παράγει μέρος τουλάχιστον του έμμεσου οπτικού πεδίου με συνδυασμό κάμερας-οθόνης (για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 46).</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση από το κάθισμα οδηγού που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου του οδηγού 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		
		<p>β) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		X	
		<p>γ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
		<p>δ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>ε) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>στ) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>ζ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>η) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>		X	
		<p>θ) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X



4.1.2 Ευθυγράμμιση	Προσδιορίζεται η οριζόντια και κάθετη στόχευση της δέσμης διασταύρωσης κάθε προβολέα με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης προβολέα.	<p>α) Η σκόπευση του προβολέα δεν βρίσκεται εντός των ορίων που καθορίζονται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>. Εάν δεν υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις, χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες τιμές αναφοράς, όπου h είναι το ύψος του προβολέα (χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός):</p> <p>(i) Κατηγοριών M, N:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <math>h \leq 0,8\text{m}</math>: ανώτατο όριο -0,5%· κατώτατο όριο - 2,5 %</li> <li>— <math>0,8 &lt; h \leq 1\text{m}</math>: ανώτατο όριο -0,5%· κατώτατο όριο - 3 %</li> <li>— <math>h &gt; 1\text{m}</math>: ανώτατο όριο -1% κατώτατο όριο -3%</li> <li>— <math>h &gt; 1,2\text{ m}</math>, κατηγορίας N3G (παντός εδάφους): ανώτατο όριο -1,5%· κατώτατο όριο - 3,5 %</li> </ul> <p>(ii) Κατηγορίας L [κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014 της Επιτροπής]:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ανώτατο όριο - 0,5 %</li> <li>— <math>h \leq 0,8\text{m}</math>: κατώτατο όριο -2,5%</li> <li>— <math>h &gt; 0,8\text{m}</math>: κατώτατο όριο -3,0% (-2,5% για την κατηγορία L3e)</li> </ul> <p>(iii) Κατηγορίας T:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ανώτατο όριο - 0,5 %</li> <li>— <math>h \leq 1,2\text{m}</math>: κατώτατο όριο -4%</li> <li>— <math>h &gt; 1,2\text{m}</math>: κατώτατο όριο -6%</li> </ul>	X		
4.1.3 Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	<p>α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup> (αριθμός προβολέων που φωτίζουν ταυτόχρονα).</p> <p>Υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης φωτεινότητας εμπρός.</p> <p>β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.</p>	X	X	X

»·



κν) στον πίνακα, το σημείο 4.1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>4.1.5 Αυτόματες και χειροκίνητες διατάξεις οριζοντίωσης (όταν είναι υποχρεωτικές)</p> <p>Περιγραφή αυτόματων διατάξεων οριζοντίωσης: ανάλογα με το φορτίο και την (προαιρετική) γωνία βήματος, το σύστημα ρυθμίζει την κάθετη στόχευση του προβολέα, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 121.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
θ) Δεν είναι δυνατός ο χειρισμός της διάταξης από τη θέση του οδηγού.		X			

»·

χνί) στον πίνακα, τα σημεία 4.2.1 και 4.2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.2.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει		X	
		Πολλαπλές πηγές φωτός (σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί): μία από περισσότερες πλευρικές πηγές φωτός ελαττωματική.	X		
		Μία πηγή φωτός: στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία. Δύο ή άνω των δύο από περισσότερες πλευρικές πηγές φωτός ελαττωματικές.		X	
		β) Ελαττωματικός φακός.		X	
4.2.2 Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X		
		α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X	
		Οι οπίσθιοι φανοί θέσης και οι φανοί πλευρικής σήμανσης μπορούν να σβήνουν όταν είναι αναμμένοι οι φανοί πορείας.		X	
4.2.2.1 Αυτόματος φανός πορείας (εάν απαιτείται)  Περιγραφή: ανάλογα με τη φωτεινότητα του περιβάλλοντος, το σύστημα θέτει αυτόματα σε λειτουργία και εκτός λειτουργίας τον φανό πορείας.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.		X	
		α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X

»·

χνii) στον πίνακα, τα σημεία 4.3.1 και 4.3.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.3.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει.  Πολλαπλές πηγές φωτός: 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		
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (χωρίς 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
					X
4.3.2 Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .  Καθυστερημένη λειτουργία. Καμία λειτουργία.	X		X
		β) Διαταραχή της λειτουργίας του χειριστηρίου.		X	

»·

κνiii) στον πίνακα, το σημείο 4.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.4.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	<p>α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει</p> <p>Πολλαπλές πηγές φωτός (σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).</p> <p>Μία πηγή φωτός: στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία.</p> <p>Καμία πηγή φωτός δεν λειτουργεί.</p>	X	X	X
		<p>β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).</p> <p>Πολύ ελαττωματικός φακός (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).</p>	X	X	
		<p>γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.</p> <p>Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.</p>	X	X	

»·

χίχ) στον πίνακα, το σημείο 4.5.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

4.5.1	Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει.  Πολλαπλές πηγές φωτός (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 ελαττωματικός φακός (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).  Πολύ ελαττωματικός φακός (επίδραση 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

»·

xx) στον πίνακα, το σημείο 4.6.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.6.1	Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει  Πολλαπλές πηγές φωτός (σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).  Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία.	X		X
			β) Ελαττωματικός φακός.	X		
			γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X		X

»·

xxi) στον πίνακα, το σημείο 4.7.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

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 ή λείπει. (Πολλαπλή πηγή φωτισμού· σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί.  Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει. (Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).	X		X
			γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X		X

»·

xxii) στον πίνακα, στο σημείο 4.11, ο τίτλος στην πρώτη στήλη του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ηλεκτρολογική καλωδίωση (εκτός της καλωδίωσης υψηλής τάσης)»·

xxii-α) στον πίνακα, το σημείο 4.12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>4.12. Μη υποχρεωτικοί φανοί και οπισθανακλαστήρες, για παράδειγμα βασικοί εξωτερικοί φωτισμοί (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή βασικών εξωτερικών φωτισμών: το σύστημα ενεργοποιεί/απενεργοποιεί τους βασικούς εξωτερικούς φωτισμούς (π.χ. δείκτες).</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	<p>α) Φανός ή οπισθανακλαστήρας δεν είναι τοποθετημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p>	X		
		<p>Εκπομπή/αντανάκλαση κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.</p>		X	
		<p>β) Φανός δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>. Αριθμός φανών πορείας που λειτουργούν ταυτόχρονα και υπερβαίνουν την επιτρεπτή ένταση φωτισμού· Εκπομπή κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.</p>	X		X
		<p>γ) Φανός/ανακλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.</p>	X		X
		<p>δ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο</p>			X
		<p>ε) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη</p>			X
		<p>στ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού</p>			X
		<p>ζ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>			X
		<p>η) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>			X
		<p>θ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X		X
<p>ι) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>			X		

	ια) Άλλη αστοχία			
	Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
	Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X

»·

xxiii) στον πίνακα, στο σημείο 4.13, ο τίτλος στην πρώτη στήλη του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μπαταρία (ή μπαταρίες, εξαιρουμένων των μπαταριών υψηλής τάσης)»·

xxiv) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 4.14 και 4.15:

«

4.14 Συστήματα υψηλής τάσης					
4.14.1 Ηλεκτρική ασφάλεια	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται με τη χρήση της διεπαφής του οχήματος (σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα).	α) Δείκτης ή διεπαφή οχήματος δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		β) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
4.14.2 Θάλαμος μπαταρίας έλξης	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ελαφρά φθορά Μεγάλη φθορά.	X		X
		β) Ελαττωματική σύνδεση Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	X
		γ) Εμπόδιο στην οπή/στις οπές εξαερισμού.	X		
4.14.3 Επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας (REESS), μπαταρία έλξης και σύστημα διαχείρισης μπαταρίας  Περιγραφή: REESS είναι το επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας που παρέχει ηλεκτρική ενέργεια για ηλεκτρική πρόωση. Το REESS μπορεί να περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα υποσυστήματα σε συνδυασμό με τα απαραίτητα βοηθητικά συστήματα για τη φυσική στήριξη, τη θερμική διαχείριση, τον ηλεκτρονικό έλεγχο και τους θαλάμους	Οπτική επιθεώρηση, που συμπληρώνεται με τη χρήση της διεπαφής του οχήματος (σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα).	α) Ίχνη διαρροής Διαρροή (παρουσία σταγονιδίων).		X	X
		β) Εσφαλμένο λογισμικό ή υλισμικό ή μη ενεργός κωδικός ετοιμότητας.		X	
4.14.4 Ηλεκτρολογική καλωδίωση υψηλής τάσης					
4.14.4.1 Καλωδίωση και σύνδεση υψηλής τάσης	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο, και εντός του διαμερίσματος του κινητήρα και του χώρου αποσκευών (εάν ενδείκνυται)	α) Ελαφρά φθορά Μεγάλη φθορά Κίνδυνος πρόκλησης βραχυκυκλώματος.	X		X
		β) Καλωδίωση επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη  Χαλαρή στερέωση, αιχμηρά άκρα, πιθανή αποσύνδεση συνδέσεων Πιθανή επαφή με καυτά μέρη, περιστρεφόμενα	X		X
					X

		μέρη ή το έδαφος, αποσύνδεση συνδέσεων.			
		γ) Άμεσος κίνδυνος πυρκαγιάς, δημιουργία σπινθήρων.			X
4.14.4.2 Δέσμη καλωδίων γείωσης, συμπεριλαμβανομένης της στερέωσής της	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ελαφρά φθορά Μεγάλη φθορά.	X	X	
4.14.4.3 Συνέχεια γείωσης (X) <sup>2</sup>	Μέτρηση με τη χρήση ωμόμετρου	Η δοκιμή δεν είναι εφικτή Πολύ υψηλή αντίσταση [πάνω από 100 Ω (ohms)]	X	X	
4.14.4.4 Κάλυμμα εισόδου φόρτισης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φθορά Λείπει.	X	X	
4.14.4.5 Είσοδος φόρτισης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φθορά Ίχνη έναρξης τήξης ή ηλεκτρικών τόξων Ξένο υλικό, τροποποιημένο, ή υγρασία.	X	X X	
4.14.4.6 Καλώδιο φόρτισης (εάν υπάρχει)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φθορά	X		
4.14.5 Ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός υψηλής τάσης (X) <sup>2</sup>					
4.14.5.1. Ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός υψηλής τάσης	Οπτική επιθεώρηση και με χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.	α) Ελαφρά φθορά Μεγάλη φθορά.	X	X	
		β) Ελαττωματική στερέωση.		X	
		γ) Διαρροή.		X	
4.14.5.2. Κινητήρας έλξης	Οπτική επιθεώρηση  Έλεγχος επιχειρησιακής ετοιμότητας των συστημάτων μέσω εφαρμοστέας διεπαφής (OBD ή OBM)  Μέτρηση της ισοδυναμικής συγκόλλησης, εφόσον το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος	α) Η θωράκιση είναι παραμορφωμένη, δεν βρίσκεται στη θέση της ή έχει υποστεί βλάβη ή διάβρωση.		X	
		β) Η προειδοποιητική σήμανση λείπει ή είναι δυσανάγνωστη.		X	
		γ) Επισφαλής ή διαβρωμένη σύνδεση της δέσμης καλωδίων.		X	
		δ) Βλάβη ή φθορά της ηλεκτρικής μόνωσης είναι πιθανό να προκαλέσει τραυματισμό κατά την επαφή.		X	X
		ε) Ετοιμότητα ανίχνευσης αστοχιών του κινητήρα έλξης.		X	

		στ) Υλισμικό και λογισμικό που έχουν λάβει έγκριση τύπου δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X		
4.14.5.3 Ηλεκτρονικοί μετατροπείς, κινητήρες και αναστροφείς	Οπτική επιθεώρηση	α) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X		
		β) Ανεπαρκώς στερεωμένοι.		X		
	Έλεγχος επιχειρησιακής ετοιμότητας των συστημάτων μέσω εφαρμοστέας διεπαφής (OBD ή OBM)	γ) Φθαρμένα ή διαβρωμένα κατασκευαστικά στοιχεία	X		X	
		Ενδεχόμενος τραυματισμός ή πτώση.			X	
	Μέτρηση της ισοδυναμικής συγκόλλησης, εφόσον το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος	δ) Οι θωρακίσεις δεν βρίσκονται στη θέση τους ή είναι φθαρμένες.			X	
		ε) Βλάβη ή φθορά ηλεκτρικής μόνωσης.			X	
		στ) Ετοιμότητα ανίχνευσης αστοχιών των συστημάτων μετατροπέα και αναστροφέα.			X	
		ζ) Εσφαλμένη έκδοση υλισμικού και λογισμικού που έχουν λάβει έγκριση τύπου.		X		
4.14.6 Αντίσταση μόνωσης (X) <sup>2</sup>						
4.14.6.1. Αντίσταση μόνωσης της εισόδου φόρτισης του οχήματος και αντίσταση της προστατευτικής γείωσης	Ανάγνωση της αντίστασης μόνωσης από την ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα	α) Η αντίσταση μόνωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις ή τις προκαθορισμένες τιμές από τον κατασκευαστή του οχήματος.		X		
		β) Η αντίσταση της προστατευτικής γείωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις.		X		
4.14.6.2. Αντίσταση μόνωσης μεταξύ του συστήματος υψηλής τάσης και του πλαισίου	Οπτική επιθεώρηση Ανάγνωση της αντίστασης μόνωσης από την ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα	α) Το σύστημα παρακολούθησης της μόνωσης δείχνει δυσλειτουργία.		X		
		β) Η τιμή αντίστασης μόνωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις		X		
4.14.7 Σύστημα παρεμπόδισης της εκκίνησης						

4.14.7.1. Σύστημα παρεμπόδισης της εκκίνησης (εάν απαιτείται)	<p>Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εφόσον είναι δυνατόν.</p> <p>Λειτουργικός έλεγχος μέσω επαλήθευσης του ότι το όχημα δεν μπορεί να κινηθεί από μόνο του με συνδεδεμένο το καλώδιο φόρτισης και το βάρος του οδηγού εκτός του καθίσματος</p>	Δυσλειτουργία δείκτη.	X		
<p>4.15 Σήμα πέδησης έκτακτης ανάγκης</p> <p>Περιγραφή: κατά τη διάρκεια ισχυρής επιβράδυνσης, ενεργοποιούνται οι λυχνίες προειδοποίησης κινδύνου ή/και φανοί πέδησης αναβοσβήνουν για να προειδοποιηθούν τα οχήματα που ακολουθούν, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 48 ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 13.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.		X	
<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X		

»·

xxv) στον πίνακα, το σημείο 5.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

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
		(c) Ηχητικές ενδείξεις φθοράς ή βλάβης του ένσφαιρου τριβέα τροχού.		X	

»·

xxvi) στον πίνακα, το σημείο 5.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

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 <sup>1</sup> και επηρεάζουν την οδική ασφάλεια ή τις περιβαλλοντικές επιδόσεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1257 (έγκριση τύπου κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων όσον αφορά τις εκπομπές τους).  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	
		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 <sup>1</sup> .		X	X
		στ) Το ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (ευέλικτες διατάξεις κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων).  Το ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά στοιχεία (η ασφαλής οδήγηση δεν θίγεται).	X	X	
		ζ) Ελαστικά με επαναχαραγμένες αυλακώσεις τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .  Φθαρμένη προστατευτική επίστρωση του λινού.		X	X
		η) Το ελαστικό είναι εμφανώς μη επαρκώς φουσκωμένο.	X		

<p>5.2.3.1 Προειδοποίηση για την πίεση των ελαστικών</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα ανιχνεύει την απώλεια πίεσης των ελαστικών μέσω ενσωματωμένων αισθητήρων ή/και μέσω μη εύλογων τιμών των στροφών των τροχών, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 141.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα φυσικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		<p>X</p>	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		<p>X</p>	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		<p>X</p>	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		<p>X</p>	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		<p>X</p>	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>		<p>X</p>	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

»·

xxvii) στον πίνακα, τα σημεία 5.3.2 και 5.3.2.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

5.3.2 Αποσβεστήρες κραδασμών, συμπεριλαμβανομένης ηλεκτρονικής απόσβεσης κραδασμών (εάν έχουν τοποθετηθεί)  Περιγραφή: ανάλογα με την κατάσταση οδήγησης, το στάδιο ανάκαμψης και συμπίεσης των αποσβεστήρων κραδασμών προσαρμόζεται από το σύστημα.	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο ή ανυψωμένο ή με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού, εάν υπάρχει, που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X		
θ) Επισφαλής στερέωση των αποσβεστήρων κραδασμών στο πλαίσιο ή σε άξονα	X				
Χαλαροί οι αποσβεστήρες κραδασμών.		X			
ι) Βλάβη αποσβεστήρων κραδασμών, ενδεικτική σοβαρής διαρροής ή κακής λειτουργίας.		X			
5.3.2.1. Έλεγχος απόδοσης απόσβεσης κραδασμών (X) <sup>2</sup>	Χρήση ειδικού εξοπλισμού και σύγκριση διαφορών αριστερής/δεξιάς πλευράς, ή βάσει της συμπεριφοράς ταλάντωσης ή απόσβεσης κραδασμών του οχήματος	α) Σημαντική διαφορά μεταξύ αριστερής και δεξιάς πλευράς.		X	
		β) Δεν επιτυγχάνονται δεδομένες ελάχιστες τιμές.		X	

»·

xxviii-α) στον πίνακα, το σημείο 5.3.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>5.3.5 Αερανάρτηση, συμπεριλαμβανομένης της οριζοντίωσης ύψους (εάν έχει τοποθετηθεί)</p> <p>Περιγραφή της οριζοντίωσης ύψους: το σύστημα αλλάζει την απόσταση μεταξύ του πλαισίου του οχήματος και της οδού.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		θ) Θόρυβος διαρροής από το σύστημα.			X	

»·

xxviii-β) στον πίνακα, το σημείο 6.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

6.1.3 Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (συμπεριλαμβανομένης δεξαμενής και σωληνώσεων καυσίμου θέρμανσης και εγκατάστασης υδρογόνου)  Περιγραφή εγκατάστασης υδρογόνου: το υδρογόνο αποθηκεύεται στο όχημα και χρησιμοποιείται για την πρόωση του οχήματος, είτε με καύση σε κινητήρα εσωτερικής καύσης είτε με μετατροπή σε κυψέλη καυσίμου με πρόσθετο ηλεκτρικό κινητήρα.	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)/υδρογόνου που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Επισφαλής δεξαμενή ή σωληνώσεις, με ιδιαίτερο κίνδυνο πυρκαγιάς.			X	
		β) Διαρροή καυσίμου ή λείπει ή δεν είναι στεγανό το πόμα πλήρωσης δεξαμενής (τάπα) Κίνδυνος πυρκαγιάς· υπέρμετρη απώλεια επικίνδυνου υλικού.		X		X
		γ) Σύστροφη 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· είναι ελαττωματικό οποιοδήποτε τμήμα του <sup>1</sup> .				X
		ζ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		η) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		θ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		ι) Βλάβες στην καλωδίωση			X	
		ια) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		ιβ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	
		ιγ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		

		ιδ) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
--	--	--	---	---	---

»·

xxviii-γ) στον πίνακα, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 6.1.10:

«

<p>6.1.10 Σταθεροποίηση ολισθαίνοντος συνδέσμου (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: Ο αρθρωτός σύνδεσμος σταθεροποιείται με απόσβεση κραδασμών, ανάλογα με την ταχύτητα του οχήματος, την πίεση κυλίνδρου των αρθρωτών αποσβεστήρων, το σύστημα διεύθυνσης και τη γωνία άρθρωσης.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X

»·

xxviii-δ) στον πίνακα, το σημείο 7.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.1.3 Περιοριστής εντατήρα ζώνης ασφαλείας και δύναμης της ζώνης ασφαλείας</p> <p>Περιγραφή: Σε περίπτωση ατυχήματος, η ζώνη ασφαλείας είναι τανυσμένη ώστε να τοποθετεί τους επιβάτες σε ρυθμισμένη θέση ή/και περιορίζει τη δύναμη της ζώνης ασφαλείας, ελέγχεται ηλεκτρικά και, ως εκ τούτου, περιορίζει τις δυνάμεις που δρουν επί των προσώπων, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 16 ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 94.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο ή δεν είναι κατάλληλο για το όχημα.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν, κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.		X	
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X				
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X		

»·

xxviii-ε) στον πίνακα, το σημείο 7.1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.1.5 Αερόσακος</p> <p>Περιγραφή: Σε περίπτωση ατυχήματος, οι φουσκωτοί αερόσακοι μειώνουν τον κίνδυνο τραυματισμού με την απορροφητική τους δράση, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 12· τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 14· ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 16.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Σύστημα ή κατασκευαστικά στοιχεία (π.χ. ανίχνευση πληρότητας καθίσματος) εμφανώς λείπουν.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία εμφανώς δεν λειτουργούν (για παράδειγμα, δεν είναι κατάλληλα για το όχημα).		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.	X		X	X

»·

xxviii-στ) στον πίνακα, τα σημεία 7.1.4 και 7.1.6 απαλείφονται·

xxix) στον πίνακα, το σημείο 7.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

7.8. Δείκτης ταχύτητας	Οπτική επιθεώρηση ή έλεγχος λειτουργίας κατά την οδήγηση ή με χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχήματος ή οποιουδήποτε συνδυασμού αυτών.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .  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

»·

xxx) στον πίνακα, το σημείο 7.9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.9. Ταχογράφος (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)</p> <p>Περιγραφή: σύστημα καταγραφής του χρόνου οδήγησης, των διαλειμμάτων, των χρονικών διαστημάτων ανάπαυσης, καθώς και των χρονικών διαστημάτων άλλης εργασίας του οδηγού, για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (π.χ. σφραγίδες, πινακίδες) ή δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup> (π.χ. η πινακίδα έχει λήξει).</p>		X	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη (π.χ. δυσανάγνωστη πινακίδα).</p>		X	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (π.χ. έχει/έχουν υποστεί παραποίηση ή παρέμβαση, ή μέγεθος ελαστικών μη συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης, ή εσφαλμένη καθορισμένη ταχύτητα, εάν ελέγχεται).</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X

»·

xxx-α) στον πίνακα, το σημείο 7.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.10. Διάταξη περιορισμού (κόφτης) της ταχύτητας (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)</p> <p>Περιγραφή: Κατά την οδήγηση, το σύστημα αποτρέπει την υπέρβαση μιας καθορισμένης μέγιστης ταχύτητας. Σημαντικό, εάν είναι υποχρεωτικό, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 89 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (π.χ. σφραγίδες, πινακίδες) ή δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p>		X	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (π.χ. έχει/έχουν υποστεί παραποίηση ή παρέμβαση, ή μέγεθος ελαστικών μη συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης, ή εσφαλμένη καθορισμένη ταχύτητα, εάν ελέγχεται).</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X

»·

xxxι) στον πίνακα, το σημείο 7.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

7.11. Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ), εάν υπάρχει	<p>Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής (OBD ή OBM).</p> <p>Εάν από την επιθεώρηση προκύψει ότι ο μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων έχει υποστεί παρέμβαση, ο επιθεωρητής το αναφέρει στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου για να ενημερωθεί ο ιδιοκτήτης του οχήματος</p>	Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
---	---	----------------------------	--	---	--

»·

xxxι-α) στον πίνακα, το σημείο 7.12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.12. Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC), εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα σταθεροποιεί το όχημα ή ολόκληρο τον συρμό του οχήματος σε κρίσιμες, δυναμικές καταστάσεις οδήγησης, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 140.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (π.χ. αισθητήρες στροφών τροχού).		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία (για παράδειγμα, οι αισθητήρες στροφών τροχού) έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X

»·

xxxii) στον πίνακα, το σημείο 7.13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

7.13 Σύστημα eCall (εάν υπάρχει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου)	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Ελάσσωσων	Μείζων	Επικίνδυνη	
<p>Αυτόματο σύστημα eCall</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα ενεργοποιείται αυτόματα μέσω αισθητήρων εντός του οχήματος είτε χειροκίνητα, διαβιβάζει ένα ελάχιστο σύνολο δεδομένων (EN 15722) μέσω δικτύου κινητών τηλεπικοινωνιών και δημιουργεί ακουστική σύνδεση βάσει του αριθμού (έκτακτης ανάγκης) μεταξύ των επιβατών του οχήματος και του κέντρου κλήσεων έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου** και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/79 της Επιτροπής***.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p> <p>Για τα συστήματα eCall που χρησιμοποιούν παλαιότερα κυβελοειδή δίκτυα, τα οποία δεν είναι πλέον σε λειτουργία με αποτέλεσμα το σύστημα eCall να υποδεικνύει δυσλειτουργία, αυτό δεν αποτελεί λόγο αστοχίας.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Η διάταξη προειδοποίησης (eCall MIL) δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία		X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.			X	X
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία: - εξαρτήματα ήχου (π.χ. αποτυχία δοκιμής ήχου).			X			

		η) Άλλη αστοχία (για παράδειγμα συσκευή επικοινωνίας με δίκτυο κινητής τηλεφωνίας, μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου ή αστοχία σήματος GPS) Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X

»·

xxxii-α) στον πίνακα, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 7.14:

7.14 – Διαγνωστική σύνδεση οχήματος (θύρα OBD) (εάν υπάρχει)	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.14.1 – Διαγνωστική σύνδεση οχήματος (θύρα OBD)	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.	α) Μη προσβάσιμη διεπαφή.		X	
		β) Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
		γ) Το σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο έχει υποστεί βλάβη.		X	
		δ) Λείπει το σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο.		X	

»·

xxxiii) στον πίνακα, τα σημεία 8.1 και 8.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

8.1.	« Θόρυβος				
8.1.1	Σύστημα προστασίας από τον θόρυβο	Υποκειμενική εκτίμηση (εκτός εάν ο επιθεωρητής θεωρεί ότι η στάθμη θορύβου είναι ενδεχομένως οριακή, οπότε επιτρέπεται να διενεργηθεί μέτρηση του θορύβου οχήματος εν στάσει, με τη χρήση ηχομέτρου)	α) Η στάθμη θορύβου υπερβαίνει τα επίπεδα που επιτρέπονται κατά τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		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.		X
			Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X
8.2.	Εκπομπές καυσαερίων				
8.2.1	Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής (ανάγνωση της διάταξης OBD ή OBM)	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
			γ) Ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης, προειδοποιητικός δείκτης/ενδεικτική λυχνία εκτός λειτουργίας.		X
			δ) Λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) ενεργοποιημένη, στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X
			ε) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X
			στ) Τροποποιημένη μονάδα ελέγχου εκπομπών καυσαερίων που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.		X
			ζ) Κάθε άλλη τροποποιημένη μονάδα ελέγχου εκπομπών που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.		X
			η) Παρουσία ηλεκτρονικών διατάξεων που δεν έχουν εγκριθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος ούτε έχουν εγκριθεί κατά τη διάρκεια μεταβαλλόμενων σημάτων έγκρισης προς ή από τον κινητήρα ή τη/τις μονάδα/-ες ελέγχου της ρύπανσης.		X
			θ) Ανάγνωση της διάταξης OBD ή OBM δείχνει σοβαρή δυσλειτουργία.		X

<p>8.2.2 Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων — κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης</p>	<p>Διαδικασίες δοκιμής:</p> <p>Για οχήματα με όριο αριθμού σωματιδίων (στο εξής: PN) κατά την έγκριση τύπου Euro VI, Euro 6c και νεότερα ή για οχήματα κατηγοριών M1 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Αυγούστου 2019 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 2013:</p> <p>Μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων σύμφωνα με το σημείο 8.2.2.1.</p> <p>Για όλα τα οχήματα:</p> <p>Δοκιμή αέριων εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 8.2.2.2.</p> <p>Για τα οχήματα που προσδιορίζονται σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις</p> <p>Μέτρηση NO<sub>x</sub> σύμφωνα με το σημείο 8.2.2.3.</p>				
<p>8.2.2.1 Μέτρηση αριθμού σωματιδίων</p>	<p>Προετοιμασία οχήματος:</p> <p>— [να προσδιοριστεί σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις]</p> <p>Προετοιμασία του οργάνου μέτρησης:</p> <p>— Η διάταξη για τη μέτρηση του αριθμού σωματιδίων είναι ενεργοποιημένη τουλάχιστον για τον χρόνο προθέρμανσης που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή,</p> <p>— Οι αυτοέλεγχοι του οργάνου [να προσδιοριστούν σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις] παρακολουθούν την ορθή λειτουργία του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και ενεργοποιούν σύστημα προειδοποιητικών ενδείξεων ή μηνυμάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.</p> <p>Πριν από κάθε δοκιμή, επαληθεύεται η καλή κατάσταση του συστήματος δειγματοληψίας, μεταξύ άλλων με έλεγχο του εύκαμπτου σωλήνα και του καθετήρα δειγματοληψίας για ενδεχόμενη βλάβη.</p> <p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <p>— Το λογισμικό του απεριθμητή σωματιδίων καθοδηγεί αυτόματα τον χειριστή του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής,</p> <p>— Ο καθετήρας εισάγεται τουλάχιστον 0,20 m στο στόμιο εξόδου του συστήματος εξάτμισης. Σε περίπτωση</p>	<p>Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει τις οριακές τιμές που θα προσδιοριστούν σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις</p>		<p>X</p>	

	<p>ατιολογημένων εξαίρεσεων, κατά τις οποίες δεν είναι εφικτή η δειγματοληψία στο συγκεκριμένο βάθος, ο καθετήρας εισάγεται σε βάθος τουλάχιστον 0,05 m. Ο καθετήρας δειγματοληψίας δεν βρίσκεται σε επαφή με τα τοιχώματα του αγωγού εξαγωγής,</p> <p>— Αν το σύστημα εξάτμισης έχει περισσότερες από μία εξόδους, η δοκιμή πραγματοποιείται σε όλες τις εξόδους. Στην περίπτωση αυτήν, η μεγαλύτερη μετρούμενη συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων που μετράται στα διάφορα στόμια εξόδου του συστήματος εξάτμισης θεωρείται ότι είναι η συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων του οχήματος,</p> <p>— Το όχημα λειτουργεί [όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις]. Σε περίπτωση που ο κινητήρας του οχήματος δεν είναι ενεργοποιημένος σε στατικές συνθήκες, τότε το σύστημα εκκίνησης/διακοπής απενεργοποιείται από τον χειριστή της δοκιμής. Για τα υβριδικά οχήματα και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, ο θερμικός κινητήρας είναι ενεργοποιημένος,</p> <p>Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δοκιμής, το όργανο αναφέρει (και αποθηκεύει) τη συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων του οχήματος και ένα μήνυμα «PASS» (Επιτυχία) ή «FAIL» (Αποτυχία):</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από ή ίσο με το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «PASS» (Επιτυχία).</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «FAIL» (Αποτυχία).</p>				
8.2.2.2. Αέρια εκπομπές	Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .	α) Είτε οι αέρια εκπομπές υπερβαίνουν τα επίπεδα που προσδιορίζει ο κατασκευαστής		X	

	Οι μετρήσεις δεν εφαρμόζονται στους δίχρονους κινητήρες.	<p>β) είτε, εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες, οι εκπομπές CO υπερβαίνουν,</p> <p>(i) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών,</p> <p>— 4,5 %, ή</p> <p>— 3,5 %</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p> <p>(ii) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών,</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,5 %</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,3 % ή</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,3 % (<sup>7</sup>)</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,2 % ή</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,2 % (<sup>8</sup>)</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,1 %</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p>		X	
		<p>γ) Συντελεστής λάμδα εκτός της κλίμακας τιμών <math>1 \pm 0,03</math> ή όχι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.</p>		X	

8.2.2.3. Μέτρηση NO <sub>x</sub>	Η προετοιμασία του οχήματος, η προετοιμασία του οργάνου μέτρησης, ο έλεγχος του συστήματος δειγματοληψίας και η διαδικασία δοκιμής θα προσδιοριστούν περαιτέρω μέσω εκτελεστικής πράξης ώστε να αντικατοπτρίζεται το περιβάλλον του κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης και να λαμβάνονται υπόψη υφιστάμενες μέθοδοι δοκιμής αέριων εκπομπών.	Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει το όριο που θα προσδιοριστεί σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις.		X	
8.2.3 Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων — κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση	<p>Διαδικασίες δοκιμής:</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5b και Euro VI και νεότερα ή για οχήματα κατηγοριών M1 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 2012 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 2013:</p> <p>Μέτρηση αριθμού σωματιδίων (PN) σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.1</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5a και Euro V:</p> <p>Μέτρηση θολότητας σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.2.</p> <p>Για οχήματα εξοπλισμένα με φίλτρα σωματιδίων, ή για οχήματα κατηγορίας M1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 2α Ιουλίου 2007 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Αυγούστου 2010 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 2008, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μέτρηση αριθμού σωματιδίων σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.1 αντί της μέτρησης θολότητας.</p> <p>Για τα οχήματα που προσδιορίζονται σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις</p> <p>Μέτρηση NO<sub>x</sub> σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Μέτρηση αριθμού σωματιδίων	<p>Προετοιμασία οχήματος:</p> <p>Στην αρχή της δοκιμής, ο κινητήρας του οχήματος θα πρέπει να είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Θερμός, δηλαδή θερμοκρασία ψυκτικού μέσου του κινητήρα άνω των 60°C, αλλά κατά προτίμηση άνω των 70 °C</li> <li>— Προετοιμασμένος, με λειτουργία για ορισμένο χρονικό διάστημα σε βραδυπορία ή/και με στατικές επιταχύνσεις έως τη μέγιστη ταχύτητα περιστροφής κινητήρα των 2 000 ΣΑΛ ή με οδήγηση. Ο συνιστώμενος συνολικός χρόνος προετοιμασίας είναι 300 δευτερόλεπτα.</li> </ul> <p>Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το όχημα δεν εκτελεί ενεργητική αναδημιουργία φίλτρου σωματιδίων.</p> <p>Είναι δυνατή η διενέργεια ταχείας δοκιμής με θερμοκρασία ψυκτικού μέσου του κινητήρα κάτω των 60 C. Ωστόσο, εάν το</p>	<p>Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει τα 250 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5a και Euro V, εξοπλισμένα με φίλτρα σωματιδίων, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν όριο έως 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p>		X	

όχημα δεν ολοκληρώσει επιτυχώς τη δοκιμή, η δοκιμή επαναλαμβάνεται και το όχημα θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται για τη θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου του κινητήρα και την προετοιμασία.

Προετοιμασία οργάνου [όπως ορίζεται στα τμήματα 3, 4 και 5 της σύστασης (EE) 2023/688 της Επιτροπής, όπως εκδόθηκε στις 20 Μαρτίου 2023] μέτρησης:

— Το όργανο είναι ενεργοποιημένο τουλάχιστον για τον χρόνο προθέρμανσης που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή,

— Οι αυτοέλεγχοι του οργάνου που ορίζονται στο τμήμα 5 της σύστασης (EE) 2023/688 της Επιτροπής, όπως εκδόθηκε στις 20 Μαρτίου 2023, παρακολουθούν την ορθή λειτουργία του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και ενεργοποιούν σύστημα προειδοποιητικών ενδείξεων ή μηνυμάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.

Πριν από κάθε δοκιμή, επαληθεύεται η καλή κατάσταση του συστήματος δειγματοληψίας, μεταξύ άλλων με έλεγχο του εύκαμπτου σωλήνα και του καθετήρα δειγματοληψίας για ενδεχόμενη βλάβη.

Διαδικασία δοκιμής:

— Το λογισμικό του απαριθμητή σωματιδίων καθοδηγεί αυτόματα τον χειριστή του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής,

— Ο καθετήρας εισάγεται τουλάχιστον 0,20 m στο στόμιο εξόδου του συστήματος εξάτμισης. Σε περίπτωση αιτιολογημένων εξαίρεσεων, κατά τις οποίες δεν είναι εφικτή η δειγματοληψία στο συγκεκριμένο βάθος, ο καθετήρας εισάγεται σε βάθος τουλάχιστον 0,05 m. Ο καθετήρας δειγματοληψίας δεν βρίσκεται σε επαφή με τα τοιχώματα του αγωγού εξαγωγής,

— Αν το σύστημα εξάτμισης έχει περισσότερες από μία εξόδους, η δοκιμή πραγματοποιείται σε όλες τις εξόδους. Στην περίπτωση αυτήν, η μεγαλύτερη μετρούμενη συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων που μετράται στα διάφορα στόμια εξόδου του συστήματος εξάτμισης θεωρείται ότι είναι η συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων του οχήματος,

— Το όχημα λειτουργεί σε βραδυπορεία. Σε περίπτωση που ο κινητήρας του οχήματος δεν είναι ενεργοποιημένος σε στατικές συνθήκες, τότε το σύστημα εκκίνησης/διακοπής απενεργοποιείται από τον χειριστή της δοκιμής. Για τα υβριδικά οχήματα και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, ο θερμικός κινητήρας είναι ενεργοποιημένος,

— Μετά την εισαγωγή του καθετήρα στον αγωγό εξαγωγής, ακολουθούνται τα παρακάτω βήματα:

	<p>1. Περίοδος σταθεροποίησης τουλάχιστον 15 δευτερολέπτων με τον κινητήρα σε λειτουργία σε στροφές βραδυπορείας. Προαιρετικά, πριν από την περίοδο σταθεροποίησης, εκτελούνται 2-3 επιταχύνσεις έως τη μέγιστη ταχύτητα περιστροφής κινητήρα των 2 000 ΣΑΛ.</p> <p>2. Μετά την περίοδο σταθεροποίησης, μετρώνται οι εκπομπές συγκέντρωσης αριθμού σωματιδίων. Η διάρκεια της δοκιμής είναι τουλάχιστον 15 δευτερόλεπτα (συνολική διάρκεια μέτρησης). Το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι η μέση συγκέντρωση αριθμού σωματιδίων της διάρκειας μέτρησης. Εάν η μετρούμενη συγκέντρωση αριθμού σωματιδίων είναι πάνω από δύο φορές το όριο, η μέτρηση μπορεί να σταματήσει αμέσως πριν από την παρέλευση των 15 δευτερολέπτων. Αναφέρεται το αποτέλεσμα της δοκιμής.</p> <p>Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δοκιμής, το όργανο αναφέρει (και αποθηκεύει) τη μέση συγκέντρωση αριθμού σωματιδίων του οχήματος και ένα μήνυμα «PASS» (Επιτυχία) ή «FAIL» (Αποτυχία):</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από ή ίσο με το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «PASS» (Επιτυχία).</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «FAIL» (Αποτυχία).</p>				
<p>8.2.3.2. Θολότητα</p> <p>Εξαιρούνται από αυτήν την απαίτηση τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980</p>	<p>Μέτρηση της θολότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με τον μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και τον συμπλέκτη συμπλεγμένο και, εφόσον ορίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς έγκρισης τύπου, ένδειξη της διάταξης OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και άλλες απαιτήσεις.</p> <p>Προετοιμασία του οχήματος:</p> <p>1. Τα οχήματα επιτρέπεται να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται αν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και αν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.</p>	<p>α) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>:</p> <p>η θολότητα υπερβαίνει το μέγεθος που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή επί του οχήματος.</p>		<p>X</p>	

	<p>2. Απαιτήσεις προετοιμασίας:</p> <p>(i) Ο κινητήρας έχει θερμανθεί πλήρως, παραδείγματος χάρι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με αισθητήρα στον 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 εξάτμισης πρέπει να έχει καθαριστεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.</p> <p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <p>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 αφού αφεθεί ο επιταχυντής.</p> <p>Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, το ποδόπλακτρο 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>β) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις<sup>1</sup> δεν επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς,</p> <p>— για κινητήρες με φυσική αναρρόφηση: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— για κινητήρες με υπερπλήρωση: 3,0 m<sup>-1</sup>, ή</p> <p>— προκειμένου για οχήματα τα οποία προσδιορίζονται στις απαιτήσεις<sup>1</sup> ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> ή 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(8)</sup>.</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας φθάνει τις στροφές αποκοπής παροχής καυσίμου ή τις στροφές που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 των στροφών αποκοπής παροχής καυσίμου, προτού αφηθεί 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>, πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.</p> <p>Όχημα απορρίπτεται μόνο εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστον κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης υπερβεί την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οποιουδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τη διασπορά των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.</p> <p>Για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη δύνανται να απορρίπτουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά ανώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού. Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη δύνανται να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού.</p>				
--	--	--	--	--

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσωσ	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.3.3. Μέτρηση NO <sub>x</sub>	<p>Προετοιμασία οχήματος:</p> <p>Για συνθήκες κάτω των -10°C: Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p> <p>Όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι -10 °C ή υψηλότερη:</p> <p>Πριν από τη δοκιμή, το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του οχήματος προθερμαίνεται προκειμένου να επιτευχθούν οι συνθήκες που επιτρέπουν την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών NO<sub>x</sub> με το σύστημα μείωσης των NO<sub>x</sub> του οχήματος. Η προετοιμασία του συστήματος μείωσης των NO<sub>x</sub> προσδιορίζεται περαιτέρω μέσω εκτελεστικών πράξεων.</p> <p>Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το όχημα δεν εκτελεί ενεργητική αναδημιουργία φίλτρου σωματιδίων.</p> <p>Προετοιμασία του οργάνου μέτρησης:</p> <p>— Η διάταξη για τη μέτρηση των εκπομπών NO<sub>x</sub> είναι ενεργοποιημένη τουλάχιστον για τον χρόνο προθέρμανσης που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή,</p> <p>— Οι αυτοέλεγχοι του οργάνου που θα προσδιοριστούν σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις παρακολουθούν την ορθή λειτουργία του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και ενεργοποιούν σύστημα προειδοποιητικών ενδείξεων ή μηνυμάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.</p> <p>Πριν από κάθε δοκιμή, επαληθεύεται η καλή κατάσταση του συστήματος δειγματοληψίας, μεταξύ άλλων με έλεγχο του εύκαμπτου σωλήνα και του καθετήρα δειγματοληψίας για ενδεχόμενη βλάβη.</p> <p>Διαδικασία δοκιμής:</p>	<p>Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει τα 40 ppm ή η ηλεκτρονική διεπαφή δείχνει δυσλειτουργία.</p>		X	

	<p>— Το λογισμικό του αναλυτή NO<sub>x</sub> καθοδηγεί αυτόματα τον χειριστή του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής.</p> <p>— Ο καθετήρας εισάγεται τουλάχιστον 0,20 m στο στόμιο εξόδου του συστήματος εξάτμισης. Σε περίπτωση αιτιολογημένων εξαιρέσεων, κατά τις οποίες δεν είναι εφικτή η δειγματοληψία στο συγκεκριμένο βάθος, ο καθετήρας εισάγεται σε βάθος τουλάχιστον 0,05 m. Ο καθετήρας δειγματοληψίας δεν βρίσκεται σε επαφή με τα τοιχώματα του αγωγού εξαγωγής.</p> <p>— Αν το σύστημα εξάτμισης έχει περισσότερες από μία εξόδους, η δοκιμή πραγματοποιείται σε όλες τις εξόδους. Στην περίπτωση αυτήν, η μεγαλύτερη μετρούμενη συγκέντρωση NO<sub>x</sub> που μετράται στα διάφορα στόμια εξόδου του συστήματος εξάτμισης θεωρείται ότι είναι η συγκέντρωση NO<sub>x</sub> του οχήματος.</p> <p>— Το όχημα λειτουργεί σε βραδυπορεία.</p> <p>— Μετά την εισαγωγή του καθετήρα στον αγωγό εξαγωγής, ακολουθούνται τα παρακάτω βήματα:</p> <p>Περίοδος σταθεροποίησης τουλάχιστον 15 δευτερολέπτων με τον κινητήρα σε λειτουργία σε στροφές βραδυπορείας.</p> <p>Μετά την περίοδο σταθεροποίησης, μετρώνται οι εκπομπές συγκέντρωσης NO<sub>x</sub>. Η διάρκεια της δοκιμής είναι τουλάχιστον 15 δευτερόλεπτα (συνολική διάρκεια μέτρησης). Το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι η μέση συγκέντρωση NO<sub>x</sub> της διάρκειας μέτρησης.</p> <p>Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δοκιμής, το όργανο αναφέρει (και αποθηκεύει) τη μέση συγκέντρωση NO<sub>x</sub> του οχήματος και ένα μήνυμα «PASS» (Επιτυχία) ή «FAIL» (Αποτυχία):</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από ή ίσο με το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «PASS» (Επιτυχία).</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «FAIL» (Αποτυχία).</p>				
--	---	--	--	--	--

»·

xxxiv) στον πίνακα, το σημείο 8.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

8.4.1 Διαρροές υγρών	Οπτική επιθεώρηση	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
----------------------	-------------------	---	--	---	---

»·

xxxiv-α) στον πίνακα, το σημείο 9.11.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

9.11.1 Πόρτες, ράμπες, ανελκυστήρες και σύστημα επιγονάτισης, εάν έχουν τοποθετηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 107	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη ή στις διατάξεις προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν, κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων.	X		X
		θ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X	

«

xxxiv-β) στον πίνακα, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 9.13:

«

9.13. Σύστημα συναγερμού και πυρόσβεσης	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.13.1 Σύστημα συναγερμού (εάν υπάρχει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση) ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Δεν λειτουργεί καθόλου, δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής.		X	
		γ) Λείπει		X	
		δ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X	
9.13.2 Σύστημα πυρόσβεσης (εάν υπάρχει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου)	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει, ενεργοποιείται.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup>		X	
		Δοχείο παράγοντα ανίχνευσης, δοχείο αερίου πρόωσης, δοχείο πυροσβεστικού υλικού χωρίς πίεση, άδειο.		X	
		Η περίοδος (ή οι περίοδοι) επιθεώρησης και αλλαγής δοχείου έχει λήξει.		X	

»·

xxxv) στον πίνακα, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

«

10. ADAS ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ						
<p>10.1 Ευφυής έλεγχος ταχύτητας (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου ή εάν υπάρχει)</p> <p>Περιγραφή ευφυούς ελέγχου ταχύτητας: σύστημα που βοηθά τον οδηγό να διατηρεί την κατάλληλη ταχύτητα ανάλογα με το οδικό περιβάλλον παρέχοντας συγκεκριμένες και κατάλληλες πληροφορίες, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1958 της Επιτροπής****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη ή οι αισθητήρες είναι εμφανώς μη ευθυγραμμισμένοι.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X		
<p>10.2 Ενεργητικό στήριγμα κεφαλής (εάν έχει τοποθετηθεί) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: το σύστημα μειώνει τον κίνδυνο αυχενικού τραυματισμού σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης μεταβάλλοντας τη θέση του στηρίγματος κεφαλής προς την κεφαλή.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		

		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν, κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.</p>	X	X	X
<p>10.3 Ενεργητικό κάλυμμα χώρου κινητήρα (εάν έχει τοποθετηθεί) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: με την αυτόματη ανύψωση του καλύμματος χώρου κινητήρα, το σύστημα εξασφαλίζει μεγαλύτερη ζώνη ελεγχόμενης παραμόρφωσης σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται πεζός.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		X	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν (για παράδειγμα παρωχημένα), κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.</p>		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.4 Αυτόματη λειτουργία ακινητοποίησης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: το σύστημα ακινητοποιεί ανεξάρτητα το όχημα μετά τη διακοπή χρήσης του κύριου συστήματος πέδησης ή/και της πέδης στάθμευσης και το απελευθερώνει αυτόματα κατά την εκκίνηση.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
10.5 Σύστημα αυτόματης πέδησης έκτακτης ανάγκης (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου ή εάν υπάρχει)  Περιγραφή: το σύστημα θέτει ανεξάρτητα την πέδηση σε λειτουργία προκειμένου να αποφευχθεί η σύγκρουση με	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη ή οι αισθητήρες είναι εμφανώς μη ευθυγραμμισμένοι.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

εμπόδιο ή άλλον χρήστη του οδικού δικτύου ή για να μειωθούν οι συνέπειες αναπόφευκτης σύγκρουσης.		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα κατασκευαστικά στοιχεία ήχου).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος ίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
10.6 Συστήματα υποβοήθησης διεύθυνσης (εάν υπάρχουν)  Σύστημα υποβοήθησης διεύθυνσης Περιγραφή: ανάλογα με την κατάσταση οδήγησης, η γωνία διεύθυνσης αλλάζει αυτόματα, χωρίς παρέμβαση του οδηγού. Σημαντικό, αν η παρέμβαση στο σύστημα διεύθυνσης πραγματοποιείται σε ταχύτητα άνω των 15 km/h, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 79.  Σύστημα υποβοήθησης αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας Περιγραφή: κατά την αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, το σύστημα προειδοποιεί τον οδηγό για τα οχήματα στην επόμενη λωρίδα κυκλοφορίας και κατευθύνει το όχημα στη λωρίδα στην οποία βρισκόταν.  Σύστημα υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας Περιγραφή: το σύστημα προειδοποιεί	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα κατασκευαστικά στοιχεία ήχου).		X			

<p>τον οδηγό όταν το όχημα εγκαταλείπει ακούσια τη λωρίδα κυκλοφορίας του και κατευθύνει το όχημα στη λωρίδα στην οποία βρισκόταν, π.χ. σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/646 της Επιτροπής*.</p> <p>Αυτοματοποιημένο σύστημα διατήρησης λωρίδας (ALKS) Περιγραφή: σύστημα το οποίο ενεργοποιείται από τον οδηγό και το οποίο διατηρεί το όχημα στη λωρίδα κυκλοφορίας του ελέγχοντας τις πλευρικές και διαμήκεις κινήσεις του οχήματος για παρατεταμένα χρονικά διαστήματα χωρίς να χρειάζονται περαιτέρω ενέργειες του οδηγού (για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 157).</p>		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
<p>10.7 Σύστημα προ της σύγκρουσης (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup> Περιγραφή: σε κρίσιμη κατάσταση οδήγησης, το όχημα είναι προετοιμασμένο για τη σύγκρουση, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών ή/και άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p> <p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p> <p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p> <p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p> <p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p> <p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p> <p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, ηλεκτρικά παράθυρα).</p>		X	X
				X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.8 Προστασία σε περίπτωση ανατροπής (ενεργητική) (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: σε περίπτωση επικείμενης ανατροπής, τα στοιχεία στήριξης επεκτείνονται ώστε να διασφαλίζεται ο χώρος επιβίωσης, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 21.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
10.9 Σύστημα υποβοήθησης εκκίνησης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: υποβοήθηση της εκκίνησης, για παράδειγμα με ανύψωση του ανυψούμενου άξονα ή με στιγμιαία άσκηση πίεσης πέδησης ή με αυτόματη	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

απελευθέρωση της πέδης στάθμευσης.		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
10.10 Σύστημα απενεργοποίησης της εμπλοκής διαφορικού (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: όταν ενεργοποιείται αυτό το σύστημα, οι εμπλοκές διαφορικού απασφαλίζονται ανάλογα με τις παραμέτρους (π.χ. ολίσθηση τροχών, γωνία στροφής, ταχύτητα).	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία  Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.		X	X

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.11 Πέδη συστήματος διεύθυνσης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: κατά τη διάρκεια της στροφής, εφαρμόζεται σταδιακή πέδηση σε έναν ή περισσότερους τροχούς.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία  Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.		X	
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X		X
10.12 Ενεργητική σταθεροποίηση κύλισης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: μέσω κατάλληλων ενεργοποιητών, το σύστημα δημιουργεί κίνηση κύλισης που	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	

αντισταθμίζει την κίνηση κύλισης του αμαξώματος του οχήματος, ανάλογα με την τρέχουσα κατάσταση οδήγησης.		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.13 Ηχητική προειδοποίηση οχήματος (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σε χαμηλή ταχύτητα, το σύστημα παράγει εξωτερικό, ειδικό ήχο για να προειδοποιεί, για παράδειγμα, τους πεζούς.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.14 Σύστημα υποβοήθησης στροφής (σύστημα ανίχνευσης τυφλού σημείου) (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σύστημα ενημέρωσης του οδηγού για πιθανή σύγκρουση με συμμετέχοντα στην κυκλοφορία (για παράδειγμα ποδήλατο) που βρίσκεται κοντά στην πλευρά του (για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 151).	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.15 Ανίχνευση οπισθοπορείας (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σύστημα που ειδοποιεί τον οδηγό για την ύπαρξη ανθρώπων ή αντικειμένων όπισθεν του οχήματος, με βασικό στόχο να αποφεύγονται οι συγκρούσεις κατά	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

<p>την οπισθοπορεία, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 158.</p>		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
<p>10.16 Σύστημα προειδοποίησης της υπνηλίας και της προσοχής του οδηγού (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)</p> <p>Περιγραφή: σύστημα που αξιολογεί την εγρήγορση του οδηγού μέσω ανάλυσης συστημάτων του οχήματος και προειδοποιεί τον οδηγό εάν χρειαστεί, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1341 της Επιτροπής*****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X				X
10.17 Προηγμένο σύστημα προειδοποίησης διάσπασης της προσοχής του οδηγού (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σύστημα που βοηθά τον οδηγό να παραμείνει προσεκτικός σε σχέση με την κατάσταση της κυκλοφορίας και προειδοποιεί τον οδηγό εφόσον διασπαστεί η προσοχή του, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2023/2590 της Επιτροπής*****.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.			X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.			X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.			X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.			X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.			X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.			X		
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X		X		
10.18 Σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σύστημα που έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για να καταγράφει και να αποθηκεύει σημαντικές παραμέτρους και	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.			X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.			X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.			X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.			X		

<p>πληροφορίες που σχετίζονται με τη σύγκρουση, λίγο πριν, κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τη σύγκρουση, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144, τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/545 της Επιτροπής***** και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 160.</p>		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία.	X		
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, μη προσβάσιμα δεδομένα).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία.	X		
<p>10.19 Σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: συστήματα ικανά να εκτελούν το σύνολο των καθηκόντων δυναμικής οδήγησης του πλήρως αυτοματοποιημένου οχήματος σε διαρκή βάση, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1426 της Επιτροπής*****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, HMI).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
<p>10.20 Συστήματα παρακολούθησης της διαθεσιμότητας του οδηγού (αυτοματοποιημένη οδήγηση) (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup></p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	

<p>Περιγραφή: σύστημα που εκτιμά αν ο οδηγός είναι σε θέση να αναλάβει τη λειτουργία της οδήγησης από ένα αυτοοδηγούμενο αυτοκίνητο, αν χρειαστεί, σε ορισμένες καταστάσεις, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 157.</p>	<p>απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, HMI).</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X

<p>10.21 Προσαρμοστικό σύστημα ταχοστάτη (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή προσαρμοστικού συστήματος ταχοστάτη: Το σύστημα διατηρεί την ταχύτητα του οχήματος, ανάλογα με την προτιμώμενη ταχύτητα και απόσταση από το εμπρόσθιο όχημα.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X

---

\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/646 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη (ELKS) (ΕΕ L 133 της 20.4.2021, σ. 31, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/646/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj)).

\*\* Κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall που βασίζεται στην υπηρεσία 112 σε οχήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/79 της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2016, για τη θέσπιση λεπτομερών τεχνικών απαιτήσεων και διαδικασιών ελέγχου για την έγκριση τύπου ΕΚ μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα κατασκευαστικά στοιχεία των συστημάτων eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 και για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε σχέση με τις εξαιρέσεις και τα ισχύοντα πρότυπα (ΕΕ L 12 της 17.1.2017, σ. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj)).

\*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1958 της Επιτροπής, της 23ης Ιουνίου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα ευφυούς ελέγχου ταχύτητας και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 409 της 17.11.2021, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1958/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj)).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1341 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματά τους προειδοποίησης υπνηλίας και διάσπασης της προσοχής του οδηγού και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 292 της 16.8.2021, σ. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1341/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj)).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/2590 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2023, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα προηγμένα συστήματά τους προειδοποίησης διάσπασης της προσοχής του οδηγού και για την τροποποίηση του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/2590/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj)).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/545 της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 107 της 6.4.2022, σ. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj)).

\*\*\*\*\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1426 της Επιτροπής, της 5ης Αυγούστου 2022, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS) πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων (ΕΕ L 221 της 26.8.2022, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj)).

«

2) Το παράρτημα ΙΙΙ τροποποιείται ως εξής:

α) στο τμήμα Ι «Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός», το πρώτο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10) αναλυτής 4 καυσαερίων σύμφωνα με την οδηγία 2014/32/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*·

\* Οδηγία 2014/32/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα των οργάνων μετρήσεων στην αγορά (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).»·

ii) αντικαθίσταται το σημείο 15 και προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 16 έως 18 ως εξής:

«15. διάταξη για τον έλεγχο διαρροής υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)/υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και υδρογόνου, εάν ο έλεγχος διενεργείται σε οχήματα του είδους αυτού.

16. διάταξη μέτρησης των εκπομπών αριθμού σωματιδίων από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση με επαρκή ακρίβεια·

17. διάταξη μέτρησης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση με επαρκή ακρίβεια. Η διάταξη είναι λειτουργική στο κέντρο τεχνικού ελέγχου πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2·

18. διάταξη μέτρησης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και διάταξη μέτρησης των εκπομπών αριθμού σωματιδίων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης με επαρκή ακρίβεια. Οι διατάξεις είναι λειτουργικές στο κέντρο τεχνικού ελέγχου πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.»·

β) στο τμήμα ΙΙ, ο πίνακας Ι αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Πίνακας Ι (\*)

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου

Οχήματα		Κατηγορία		Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος Ι																	
	μέγιστο βάρος			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Μοτοσυκλέτες			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Επιβατικά οχήματα																					

Οχήματα		Κατηγορία		Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος Ι																	
	μέγιστο βάρος			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Έως 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Έως 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Έως 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	E	x	x		x								x	x	x				
	> 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x
	> 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
3. Φορτηγά οχήματα																					
	Έως 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Έως 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x								x	x	x				
	Έως 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				

4. Ειδικά οχήματα (προερχόμενα από οχήματα της κατηγορίας N), T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b																					
	Έως 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Έως 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x								x	x	x				

Οχήματα		Κατηγορία	Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος I																	
	μέγιστο βάρος		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x			
5. Ρυμουλκούμενα	Έως 750 kg	O <sub>1</sub>		x												x				
	> 750 έως 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x									x				
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x					x				

\* Οι κατηγορίες οχημάτων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας έχουν συμπεριληφθεί για καθοδήγηση.

<sup>1</sup> P...βενζινοκινητήρας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη)· D...πετρελαιοκινητήρας (ανάφλεξη με συμπίεση)· E...ηλεκτρικός κινητήρας (BEV – ηλεκτρικό όχημα μπαταρίας)»

3) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2 στοιχείο α), τα σημεία i) και ii) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «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,
  - εναλλακτικά συστήματα μετάδοσης ισχύος (συστήματα υψηλής τάσης, υβριδικά συστήματα, συστήματα υδρογόνου),
  - πρόσθετες απαιτήσεις για ειδικά οχήματα,
- ii) μέθοδοι τεχνικού ελέγχου (συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας κατάρτισης για την επιθεώρηση οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα υψηλής τάσης)»

β) το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«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,
- για επιθεωρητές ειδικευμένους σε ορισμένους τομείς, τους περιορισμούς ως προς τους τύπους οχημάτων ή/και ελέγχων που έχει εξουσιοδοτηθεί να διενεργεί ο επιθεωρητής,
- ονομασία της εκδίδουσας αρχής,
- ημερομηνία έκδοσης.»

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ [II]

Τα παραρτήματα II, III, IV και V της οδηγίας 2014/47/ΕΕ τροποποιούνται ως εξής:

4) το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

«10) ADAS και άλλα συστήματα σχετικά με την ασφάλεια.»

β) το σημείο 3 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΑΙΤΙΑ ΑΣΤΟΧΙΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΟΧΙΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ»

ii) στον πίνακα, τα σημεία 1.1.3 έως 1.1.6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.1.3 Αντλία κενού ή αερο-συμπιεστής 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 διάταξης προειδοποίησης, της προστατευτικής βαλβίδας πολλαπλού κυκλώματος και της ανακουφιστικής βαλβίδας πίεσης.  Ως πέδηση νοείται η πίεση του ποδόπληκτρου/μοχλού πέδης, η οποία επιτρέπει την πλήρη ροή της πίεσης ενεργοποίησης αέρα/υγρού στα συγκροτήματα πέδησης.	α) Ανεπαρκής πίεση/υποπίεση για τουλάχιστον τέσσερις πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της διάταξης προειδοποίησης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).  για τουλάχιστον δύο πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της διάταξης προειδοποίησης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).		X	X
		β) Υπερβολικός, σε σχέση με τις απαιτήσεις, ο χρόνος που παρεμβάλλεται έως ότου η πίεση/υποπίεση ανέλθει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας <sup>1</sup> .		X	
		γ) Δεν λειτουργεί η προστατευτική βαλβίδα πολλαπλού κυκλώματος ή η ανακουφιστική βαλβίδα πίεσης.		X	
		δ) Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα  Διαρροή αέρα που προκαλεί κρίσιμη πτώση πίεσης.		X	X
		ε) Εξωτερική βλάβη πιθανώς επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος πέδησης  Οι επιδόσεις της δευτερεύουσας πέδησης δεν πληρούνται.		X	X
1.1.4 Διάταξη προειδοποίησης χαμηλής πίεσης	Έλεγχος λειτουργίας	Δυσλειτουργική ή ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης  Μη αναγνωρίσιμη χαμηλή πίεση.	X		X
1.1.5 Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου της πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	α) Ρωγμές, βλάβες ή υπερβολική φθορά του χειριστηρίου.		X	
		β) Επισφαλής λειτουργία του χειριστηρίου ή της βαλβίδας.		X	
		γ) Χαλαρές συνδέσεις, ελαττωματική στερέωση ή διαρροές στο σύστημα.		X	
		δ) Μη ικανοποιητική λειτουργία.		X	

<p>1.1.6 Πλήκτρο ενεργοποίησης, μοχλός χειρισμού, επίσχεστρο (καστάνια) πέδης στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης πέδης στάθμευσης τεσσάρων τροχών</p> <p>Περιγραφή ηλεκτρονικά ενεργοποιούμενης πέδης στάθμευσης: η λειτουργία πέδης στάθμευσης ενεργοποιείται ή διαβιβάζεται ηλεκτρονικά ή ηλεκτρομηχανικά.</p> <p>Περιγραφή πέδης στάθμευσης τεσσάρων τροχών: το σύστημα εφαρμόζει τη μέγιστη πίεση πέδησης στους κυλίνδρους των τροχών και στους τέσσερις τροχούς.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	α) Η καστάνια δεν συγκρατεί ορθώς.		X	
		β) Φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστανίας του μοχλού.  Υπερβολική φθορά.	X	X	
		γ) Υπερβολική διαδρομή του μοχλού χειρισμού λόγω κακής ρύθμισης.		X	
		δ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		ε) Το σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο έχει υποστεί βλάβη.		X	
		στ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		ζ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		η) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		θ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ι) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		ια) Άλλη αστοχία  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X

»·

iii) στον πίνακα, το σημείο 1.1.13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.1.13. Παρεμβύσματα φρένων	Οπτική επιθεώρηση.	α) Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (στην ένδειξη ελάχιστου).		X		
		Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (ελάχιστη ένδειξη μη ορατή).			X	
		β) Λερωμένες επενδύσεις ή τακάκια (λάδια, γράσο κ.λπ.). Έχουν επηρεαστεί οι επιδόσεις της πέδησης.		X		X
		γ) Λείπουν επενδύσεις ή τακάκια ή είναι λάθος τοποθετημένα ή είναι εμφανώς εσφαλμένου τύπου.				X
		δ) Αποσύνδεση ή φθορά της ηλεκτρικής καλωδίωσης του δείκτη φθοράς.	X			

»

iv) στον πίνακα, το σημείο 1.1.18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.1.18. Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί ρύθμισης και δείκτες	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι εφικτό.	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	

ν) στον πίνακα, το σημείο 1.1.19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>1.1.19. Σύστημα συνεχούς πέδησης (όταν υπάρχει ή απαιτείται)</p> <p>Περιγραφή: πρόσθετο σύστημα πέδησης που μπορεί να διατηρήσει την πέδηση για ορισμένο χρονικό διάστημα χωρίς σημαντική μείωση των επιδόσεων, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 13 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται (με ενεργοποιημένη και μη ενεργοποιημένη εντολή, εάν είναι δυνατόν), σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (για παράδειγμα, επισφαλείς συνδέσεις ή στερεώσεις).		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X

»

vi) στον πίνακα, το σημείο 1.1.23 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα σημεία 1.1.23 έως 1.1.25:

«

1.1.23. Πέδη αδρανείας	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Δεν λειτουργεί σωστά, για παράδειγμα, η διαδρομή της ράβδου έλξης υπερβαίνει τα 2/3 της συνολικής διαδρομής αδρανείας.		X	
		β) Το καλώδιο απεμπλοκής έχει ελάττωμα ή λείπει.		X	
1.1.24 Σταθεροποίηση ρυμουλκουμένου (εάν έχει τοποθετηθεί) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: μέσω της επιλεκτικής πέδησης του ρυμουλκουμένου από το κύριο σύστημα πέδησης, σταθεροποιείται ολόκληρος ο συρμός του οχήματος.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
1.1.25 Πέδη στάσης λεωφορείου (εάν υπάρχει) (X) 2	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
Περιγραφή: το σύστημα εξασφαλίζει την εφαρμογή της πίεσης πεδών όταν είναι εν στάσει, ανεξάρτητα από την ενεργοποίηση του ποδόπληκτρου πέδησης. Τα λεωφορεία μπορούν να αρχίσουν να κινούνται μόνο όταν οι θύρες είναι κλειστές.		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
	ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.			X	
	η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X			
	Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X		
	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.				X

»·

vii) στον πίνακα, τα σημεία 1.2.1 και 1.2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«						
1.2.1	Επιδόσεις	<p>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.</p> <p>Πρέπει να διασφαλίζεται, εφόσον είναι δυνατόν, ότι η επιθεώρηση του μηχανικού κύριου συστήματος πέδησης διενεργείται χωρίς παρεμβολή/ανάμειξη πέδησης με ανάκτηση ενέργειας ή άλλης συνεχούς πέδησης.</p>	α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	
			Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.			X
			β) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλον τροχό του ίδιου άξονα. Ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.		X	
			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
			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. Ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, παράγονται υπερβολικοί κραδασμοί στο ποδόπλακτρο/μοσχλό του κύριου συστήματος πέδησης ή στο τιμόνι.		X		
1.2.2	Απόδοση (E)	<p>Δοκιμή σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης με το βάρος που υποβλήθηκε ή, εάν δεν είναι δυνατόν για τεχνικούς λόγους, δοκιμή στον δρόμο με χρήση καταγραφικού επιβραδυνσιόμετρου (1).</p>	<p>Δεν επιτυγχάνεται τουλάχιστον η ακόλουθη ελάχιστη τιμή (2):</p> <p>Κατηγοριών M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>: 50 % (3)</p> <p>Κατηγορίας N<sub>1</sub>: 45 %</p> <p>Κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>: 43 % (4)</p> <p>Κατηγοριών O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>: 40 % (5)</p> <p>Κατηγορίας T: 40 %.</p>		X	

		Ποσοστό κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών			X
--	--	---	--	--	---

»·

viii) στον πίνακα, το σημείο 1.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

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.  Πρέπει να διασφαλίζεται, εφόσον είναι δυνατόν, ότι η επιθεώρηση του μηχανικού συστήματος πέδησης διενεργείται χωρίς παρεμβολή/ανάμειξη πέδησης με ανάκτηση ενέργειας ή άλλης συνεχούς πέδησης.	α) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.  Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	
			β) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλον τροχό του ίδιου άξονα. Ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.  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	

»·

ix) στον πίνακα, το σημείο 1.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.4.1	Επιδόσεις (E)	Ενεργοποίηση της πέδης σε μηχανή στατικής δοκιμής πέδησης ή με δοκιμή σε οδό.	Η πέδη δεν επενεργεί σε μία πλευρά ή, κατά τη δοκιμή σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.  Κάτω του 50 % των τιμών δύναμης πέδησης του σημείου 1.4.2 που επιτυγχάνονται ως προς τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο.		X	X
-------	---------------	---	--	--	---	---

»·

x) στον πίνακα, το σημείο 1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.5.	Επιδόσεις του συστήματος συνεχούς πέδησης	Οπτική επιθεώρηση και, εφόσον είναι δυνατόν, δοκιμή του αν λειτουργεί το σύστημα, δηλαδή με δοκιμή σε οδό.	α) Η ένδειξη δυσλειτουργίας δείχνει αστοχία.		X	
			β) Το σύστημα δεν λειτουργεί.		X	

»·

χι) στον πίνακα, το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>1.6. Σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα αποτρέπει αυτόματα την εμπλοκή των τροχών κατά τη διάρκεια της πέδησης με επιλεκτική μείωση της δύναμης πέδησης των τροχών, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 13 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία (για παράδειγμα, ο αισθητήρας στροφών τροχού) έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X

»·

χι-α) στον πίνακα, το σημείο 1.7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

1.7 Ηλεκτρονικό σύστημα πέδησης  Περιγραφή: ένας αισθητήρας ποδόπληκτρου πέδησης ή/και αισθητήρας πίεσης καταγράφει το αίτημα πέδησης και υπολογίζει τη βέλτιστη δύναμη πέδησης για κάθε τροχό, ώστε να πραγματοποιηθεί βέλτιστη ενεργοποίηση όλων των πεδών των τροχών.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής ή με δοκιμή σε οδό.	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
1.7.1 Ηλεκτρική πέδηση με ανάκτηση ενέργειας	Οπτική επιθεώρηση του δείκτη ηλεκτρικής πέδησης με ανάκτηση ενέργειας και, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος ή με δοκιμή σε οδό.	α) Η διάταξη προειδοποίησης δείχνει δυσλειτουργία.		X	
		β) Το σύστημα δεν επιβραδύνει αισθητά το όχημα (εκτός από όταν είναι γεμάτη η μπαταρία) ή ο δείκτης φόρτισης (εάν υπάρχει) δεν εμφανίζει την ένδειξη «σε φόρτιση» όταν ενεργοποιείται η ανάκτηση ενέργειας.		X	
		γ) Η διεπαφή του οχήματος δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		δ) Η διεπαφή του οχήματος δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X	

»

χι-β) στον πίνακα, το σημείο 2.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>2.2.2 Κολόνα διεύθυνσης/πιρούνι και αποσβεστήρες συστήματος διεύθυνσης, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών αποσβεστήρων</p> <p>Περιγραφή ηλεκτρονικής απόσβεσης κραδασμών: Η απόσβεση κραδασμών του συστήματος διεύθυνσης ελέγχεται ηλεκτρονικά.</p>	<p>Ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι διεύθυνσης προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης.</p> <p>Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των καρδανικών συνδέσμων που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	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 στερέωση.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποκόλλησης.			X
		ε) Επισφαλής τροποποίηση <sup>3</sup> .			X
		στ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη		X	
		η) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		θ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ι) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		ια) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	X

	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
	ιβ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία		X	
	Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.			X
	ιγ) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
	Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X

»·

χii) στον πίνακα, το σημείο 2.6 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα σημεία 2.6 έως 2.8:

«

<p>2.6. Ηλεκτρονικά υποβοηθούμενη διεύθυνση (EPS), συμπεριλαμβανομένου υπερκείμενου συστήματος διεύθυνσης</p> <p>Περιγραφή: η ισχύς στήριξης του συστήματος διεύθυνσης παράγεται από ηλεκτρικό κινητήρα.</p> <p>Περιγραφή υπερκείμενου συστήματος διεύθυνσης: ανάλογα με την κατάσταση οδήγησης, το σύστημα μεταβάλλει τη σχέση μετάδοσης της διεύθυνσης.</p>	<p>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 που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν (για παράδειγμα, η υποβοηθούμενη διεύθυνση δεν λειτουργεί) ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, απόκλιση μεταξύ της γωνίας του τιμονιού και της γωνίας των τροχών)  Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.		X		X
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
<p>2.7 Ηλεκτρονικό σύστημα διεύθυνσης τεσσάρων τροχών (εάν υπάρχει)</p> <p>Περιγραφή: δύο άξονες είναι διεθυντήριοι, με γωνία διεύθυνσης μεγαλύτερη από 3° σε όλους τους διεθυντήριους τροχούς, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 79 και</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		



		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
--	--	---	--	--	---

»·

χii-α) στον πίνακα, το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

3.1. Οπτικό πεδίο συμπεριλαμβανομένου του έμμεσου οπτικού πεδίου μέσω κάμερας-οθόνης (εάν υπάρχει)  Περιγραφή της κάμερας-οθόνης: το σύστημα που παράγει μέρος τουλάχιστον του έμμεσου οπτικού πεδίου με συνδυασμό κάμερας-οθόνης (για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 46).	Οπτική επιθεώρηση από το κάθισμα οδηγού που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου του οδηγού που επηρεάζει ουσιαδώς την εμπρόσθια και την πλευρική ορατότητα (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων). Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.	X		
		β) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		γ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		δ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		ε) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		στ) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		ζ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
		η) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
θ) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X				
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X		

«

χiii) στον πίνακα, το σημείο 4.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>4.1.1 Κατάσταση και λειτουργία που περιλαμβάνουν λειτουργίες όπως ο φανός στροφής, το σύστημα υποβοήθησης υψηλής δέσμης πορείας, οι προσαρμοζόμενοι προβολείς και ο φωτισμός στροφής.</p> <p>Περιγραφή φανού στροφής: κατά τη διάρκεια της στροφής, ενεργοποιείται ένας επιπλέον προβολέας. Λειτουργεί σε έως 40 km/h, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 48 ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 119</p> <p>Περιγραφή συστήματος υποβοήθησης υψηλής δέσμης πορείας: το σύστημα ενεργοποιεί και απενεργοποιεί αυτόματα την υψηλή δέσμη πορείας σύμφωνα με την κατάσταση οδήγησης και τις συνθήκες φωτισμού.</p> <p>Περιγραφή προσαρμοζόμενων προβολέων: ο φωτισμός της περιβάλλουσας οδού ή/και ο άμεσος φωτισμός των χρηστών του οδικού δικτύου στην περιοχή κινδύνου μπροστά από το όχημα βελτιστοποιείται με δυναμική προσαρμογή των φωτεινών δεσμών.</p> <p>Περιγραφή φωτισμού στροφής: κατά τη διάρκεια της στροφής και ανάλογα με τη γωνία διεύθυνσης και την ταχύτητα, η φωτεινή δέσμη περιστρέφεται ή/και ενεργοποιείται πρόσθετος προβολέας, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 48· τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 98· τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 112· ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 123.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	(a) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει.	X		
		<p>Πολλαπλές πηγές φωτός (σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).</p> <p>Πολύ κακή ορατότητα (μία πηγή φωτός ή, στην περίπτωση LED, με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).</p>		X	
		β) Ελαφρά ελαττωματικό σύστημα προβολής (ανακλαστήρας και φακός).	X		
		<p>Πολύ ελαττωματικό ή λείπει το σύστημα προβολής (ανακλαστήρας και φακός).</p>		X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.		X	
		δ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		ε) Το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο έχει υποστεί βλάβη.		X	
		στ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		ζ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		η) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		θ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	X		
		<p>Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>		X	X
ι) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X			
ια) Άλλη αστοχία	X				
<p>Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>		X	X		

«

xiv) στον πίνακα, το σημείο 4.1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.1.5 Αυτόματες και χειροκίνητες διατάξεις οριζοντίωσης (όταν είναι υποχρεωτικές)  Περιγραφή αυτόματων διατάξεων οριζοντίωσης: ανάλογα με το φορτίο και την (προαιρετική) γωνία βήματος, το σύστημα ρυθμίζει την κάθετη στόχευση του προβολέα, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 121.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
θ) Δεν είναι δυνατός ο χειρισμός της διάταξης από τη θέση του οδηγού.		X			

»·

χν) στον πίνακα, τα σημεία 4.2.1 και 4.2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.2.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει Πολλαπλές πηγές φωτός (σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί): μία από περισσότερες πλευρικές πηγές φωτός ελαττωματική. Μία πηγή φωτός: στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία. Δύο ή άνω των δύο από περισσότερες πλευρικές πηγές φωτός ελαττωματικές.	X	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 <sup>1</sup> .		X	
		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	
4.2.2.1 Αυτόματος φανός πορείας (εάν απαιτείται)  Περιγραφή: ανάλογα με τη φωτεινότητα του περιβάλλοντος, το σύστημα θέτει αυτόματα σε λειτουργία και εκτός λειτουργίας τον φανό πορείας.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X

»·

χνι) στον πίνακα, το σημείο 4.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.3.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει.	X	X	X
		Πολλαπλές πηγές φωτός: 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.			
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	
		Πολύ ελαττωματικός φακός (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).			
γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X				
Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X			

»

χνvii) στον πίνακα, το σημείο 4.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
4.4.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει  Πολλαπλές πηγές φωτός (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 ελαττωματικός φακός (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	

»·

χviii) στον πίνακα, το σημείο 4.5.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.5.1 Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει	X	X	
		Πολλαπλή πηγή φωτισμού· σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί.			
		Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία.			
		β) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X	X	
		Πολύ ελαττωματικός φακός (επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).		X	
		γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος να πέσει ή να είναι εκτυφλωτικός για την κυκλοφορία.		X	

»·

χι) στον πίνακα, το σημείο 4.6.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

4.6.1	Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	α) Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει  Πολλαπλές πηγές φωτός (σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).  Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία.	X		X
			β) Ελαττωματικός φακός.	X		
			γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X		X

»·

χξ) στον πίνακα, το σημείο 4.7.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

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 ή λείπει. (Πολλαπλή πηγή φωτισμού· σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).  Πηγή φωτός ελαττωματική ή λείπει. (Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).	X		X
			γ) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X		X

»·

xxi) στον πίνακα, στο σημείο 4.11, ο τίτλος στην πρώτη στήλη αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ηλεκτρολογική καλωδίωση (εκτός της καλωδίωσης υψηλής τάσης)»

xxi-α) στον πίνακα, το σημείο 4.12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>4.12. Μη υποχρεωτικοί φανοί και οπισθανακλαστήρες, για παράδειγμα βασικοί εξωτερικοί φωτισμοί (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή βασικών εξωτερικών φωτισμών: το σύστημα ενεργοποιεί/απενεργοποιεί τους βασικούς εξωτερικούς φωτισμούς (π.χ. δείκτες).</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Φανός ή οπισθανακλαστήρας δεν είναι τοποθετημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p>	X		
		<p>Εκπομπή/αντανάκλαση κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.</p>		X	
		<p>β) Φανός δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>. Αριθμός φανών πορείας που λειτουργούν ταυτόχρονα και υπερβαίνουν την επιτρεπτή ένταση φωτισμού· Εκπομπή κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.</p>	X		X
		<p>γ) Φανός/ανακλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.  Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.</p>	X		X
		<p>δ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>			X
		<p>ε) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>			X
		<p>στ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>			X
		<p>ζ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>			X
		<p>η) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>			X
		<p>θ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p>	X		X

	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X
	ι) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
	ια) Άλλη αστοχία			
	Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
	Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
	Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X

»·

xxii) στον πίνακα, στο σημείο 4.13, ο τίτλος στην πρώτη στήλη αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μπαταρία (ή μπαταρίες, εξαιρουμένων των μπαταριών υψηλής τάσης)»·

xxiii) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 4.14 και 4.15:

«

4.14 Συστήματα υψηλής τάσης					
4.14.1 Ηλεκτρική ασφάλεια	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται με τη χρήση της διεπαφής του οχήματος (σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα).	α) Δείκτης ή διεπαφή οχήματος δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		β) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
4.14.2 Θάλαμος μπαταρίας έλξης	Οπτική επιθεώρηση.	α) Ελαφρά φθορά	X		
		Μεγάλη φθορά.		X	
		β) Ελαττωματική σύνδεση		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.			X
		γ) Εμπόδιο στην οπή/στις οπές εξαερισμού.	X		
4.14.3 Επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας (REESS), μπαταρία έλξης και σύστημα διαχείρισης μπαταρίας	Οπτική επιθεώρηση, που συμπληρώνεται με τη χρήση της διεπαφής του οχήματος (σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα).	α) Ύχνη διαρροής		X	
		Διαρροή (παρουσία σταγονιδίων).			X
		β) Εσφαλμένο λογισμικό ή υλισμικό ή μη ενεργός κωδικός ετοιμότητας.		X	
4.14.4 Ηλεκτρολογική καλωδίωση υψηλής τάσης					
4.14.4.1 Καλωδίωση και σύνδεση υψηλής τάσης	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από φρεάτιο επιθεώρησης ή ανυψωμένο, και εντός του διαμερίσματος του κινητήρα και του χώρου αποσκευών (εάν ενδείκνυται)	α) Ελαφρά φθορά	X		
		Μεγάλη φθορά		X	
		Κίνδυνος πρόκλησης βραχυκυκλώματος.			X
		β) Καλωδίωση επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη	X		
		Χαλαρή στερέωση, αιχμηρά άκρα, πιθανή αποσύνδεση συνδέσεων		X	
					X

		Πιθανή επαφή με καυτά μέρη, περιστρεφόμενα μέρη ή το έδαφος, αποσύνδεση συνδέσεων.			
		γ) Άμεσος κίνδυνος πυρκαγιάς, δημιουργία σπινθήρων.			X
4.14.4.2 Δέσμη καλωδίων γείωσης, συμπεριλαμβανομένης της στερέωσής της	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ελαφρά φθορά Μεγάλη φθορά.	X	X	
4.14.4.3 Συνέχεια γείωσης (X) <sup>2</sup>	Μέτρηση με τη χρήση ωμόμετρου	Η δοκιμή δεν είναι εφικτή Πολύ υψηλή αντίσταση [πάνω από 100 Ω (ohms)].	X	X	
4.14.4.4 Κάλυμμα εισόδου φόρτισης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φθορά Λείπει.	X	X	
4.14.4.5 Είσοδος φόρτισης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φθορά Ίχνη έναρξης τήξης ή ηλεκτρικών τόξων Ξένο υλικό, τροποποιημένο, ή υγρασία.	X	X X	
4.14.4.6 Καλώδιο φόρτισης (εάν υπάρχει)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Φθορά	X		
4.14.5 Ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός υψηλής τάσης (X) <sup>2</sup>					
4.14.5.1. Ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός υψηλής τάσης	Οπτική επιθεώρηση και με χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.	α) Ελαφρά φθορά Μεγάλη φθορά.	X	X	
		β) Ελαττωματική στερέωση.		X	
		γ) Διαρροή.		X	
4.14.5.2. Κινητήρας έλξης	Οπτική επιθεώρηση  Έλεγχος επιχειρησιακής ετοιμότητας των συστημάτων μέσω εφαρμοστέας διεπαφής (OBD ή OBM)  Μέτρηση της ισοδυναμικής συγκόλλησης, εφόσον το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος	α) Η θωράκιση είναι παραμορφωμένη, δεν βρίσκεται στη θέση της ή έχει υποστεί βλάβη ή διάβρωση.		X	
		β) Η προειδοποιητική σήμανση λείπει ή είναι δυσανάγνωστη.		X	
		γ) Επισφαλής ή διαβρωμένη σύνδεση της δέσμης καλωδίων.		X	
		δ) Βλάβη ή φθορά της ηλεκτρικής μόνωσης είναι πιθανό να προκαλέσει τραυματισμό κατά την επαφή.		X	X

		ε) Ετοιμότητα ανίχνευσης αστοχιών του κινητήρα έλξης.		X		
		στ) Υλισμικό και λογισμικό που έχουν λάβει έγκριση τύπου δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X		
4.14.5.3 Ηλεκτρονικοί μετατροπείς, κινητήρες και αναστροφέα	Οπτική επιθεώρηση  Έλεγχος επιχειρησιακής ετοιμότητας των συστημάτων μέσω εφαρμοστέας διεπαφής (OBD ή OBM)  Μέτρηση της ισοδυναμικής συγκόλλησης, εφόσον το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος	α) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X		
		β) Ανεπαρκώς στερεωμένοι.		X		
		γ) Φθαρμένα ή διαβρωμένα κατασκευαστικά στοιχεία  Ενδεχόμενος τραυματισμός ή πτώση.	X		X	
		δ) Οι θωρακίσεις δεν βρίσκονται στη θέση τους ή είναι φθαρμένες.			X	
		ε) Βλάβη ή φθορά ηλεκτρικής μόνωσης.			X	
		στ) Ετοιμότητα ανίχνευσης αστοχιών των συστημάτων μετατροπέα και αναστροφέα.			X	
		ζ) Εσφαλμένη έκδοση υλισμικού και λογισμικού που έχουν λάβει έγκριση τύπου.			X	
4.14.6. Αντίσταση μόνωσης (X) <sup>2</sup>						
4.14.6.1. Αντίσταση μόνωσης της εισόδου φόρτισης του οχήματος και αντίσταση της προστατευτικής γείωσης	Ανάγνωση της αντίστασης μόνωσης από την ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα.	α) Η αντίσταση μόνωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις ή τις προκαθορισμένες τιμές από τον κατασκευαστή του οχήματος.		X		
		β) Η αντίσταση της προστατευτικής γείωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X		
4.14.6.2. Αντίσταση μόνωσης μεταξύ του συστήματος υψηλής τάσης και του πλαισίου	Οπτική επιθεώρηση  Ανάγνωση της αντίστασης μόνωσης από την ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα.	α) Το σύστημα παρακολούθησης της μόνωσης δείχνει δυσλειτουργία.		X		
		β) Η τιμή αντίστασης μόνωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X		
4.14.7. Σύστημα παρεμπόδισης της εκκίνησης						

4.14.7.1. Σύστημα παρεμπόδισης της εκκίνησης (εάν απαιτείται)	<p>Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εφόσον είναι δυνατόν.</p> <p>Λειτουργικός έλεγχος μέσω επαλήθευσης του ότι το όχημα δεν μπορεί να κινηθεί από μόνο του με συνδεδεμένο το καλώδιο φόρτισης και το βάρος του οδηγού εκτός του καθίσματος</p>	Δυσλειτουργία δείκτη.	X		
<p>4.15 Σήμα πέδησης έκτακτης ανάγκης</p> <p>Περιγραφή: κατά τη διάρκεια ισχυρής επιβράδυνσης, ενεργοποιούνται οι λυχνίες προειδοποίησης κινδύνου ή/και φανοί πέδησης αναβοσβήνουν για να προειδοποιηθούν τα οχήματα που ακολουθούν, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 48 ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 13.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία.		X	
<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X		

»·

xxiv) στον πίνακα, το σημείο 5.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

5.1.3 Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν) τροχών (+ 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 ακραζόνιο.	α) Υπέρμετρος τζόγος του ένσφαιρου τριβέα τροχού.		X	
		Διαταραχή της σταθερότητας της κατεύθυνσης πορείας· κίνδυνος πτώσης.			X
		β) Ένσφαιρος τριβέας πολύ σφικτός, έχει «κολλήσει».		X	
		Κίνδυνος υπερθέρμανσης· κίνδυνος πτώσης.			
		γ) Ηχητικές ενδείξεις φθοράς ή βλάβης του ένσφαιρου τριβέα τροχού.		X	

«

xxίν-α) στον πίνακα, το σημείο 5.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

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 <sup>1</sup> 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	
		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 <sup>1</sup> .		X	X
		στ) Το ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (ευέλικτες διατάξεις κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων).  Το ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά στοιχεία (η ασφαλής οδήγηση δεν θίγεται).	X		X
		ζ) Ελαστικά με επαναχαραγμένες αυλακώσεις τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις <sup>1</sup> . Φθαρμένη προστατευτική επιστροφή του λινού.		X	X
		η) Το ελαστικό είναι εμφανώς μη επαρκώς φουσκωμένο.	X		

<p>5.2.3.1. Προειδοποίηση για την πίεση των ελαστικών</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα ανιχνεύει την απώλεια πίεσης των ελαστικών μέσω ενσωματωμένων αισθητήρων ή/και μέσω μη εύλογων τιμών των στροφών των τροχών, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 141.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα φυσικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής,</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		<p>X</p>	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		<p>X</p>	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		<p>X</p>	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		<p>X</p>	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		<p>X</p>	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>		<p>X</p>	
		<p>η) Άλλη αστοχία  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

«

xxiv-β) στον πίνακα, τα σημεία 5.3.2 και 5.3.2.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«						
5.3.2 Αποσβεστήρες κραδασμών, συμπεριλαμβανομένης ηλεκτρονικής απόσβεσης κραδασμών (εάν έχουν τοποθετηθεί)	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		X	
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος				X
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.				X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		X	
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος				X		
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.				X		
θ) Επισφαλής στερέωση των αποσβεστήρων κραδασμών στο πλαίσιο ή σε άξονα	X					
Χαλαροί οι αποσβεστήρες κραδασμών.			X			
ι) Βλάβη αποσβεστήρων κραδασμών, ενδεικτική σοβαρής διαρροής ή κακής λειτουργίας.			X			
5.3.2.1. Έλεγχος απόδοσης απόσβεσης κραδασμών (X) <sup>2</sup>	Χρήση ειδικού εξοπλισμού και σύγκριση διαφορών αριστερής/δεξιάς πλευράς, ή βάσει της συμπεριφοράς ταλάντωσης ή απόσβεσης κραδασμών του οχήματος	α) Σημαντική διαφορά μεταξύ αριστερής και δεξιάς πλευράς.		X		
		β) Δεν επιτυγχάνονται δεδομένες ελάχιστες τιμές.		X		

»·

xxiv-γ) στον πίνακα, το σημείο 5.3.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>5.3.5 Αερανάρτηση, συμπεριλαμβανομένης της οριζοντίωσης ύψους (εάν έχει τοποθετηθεί)</p> <p>Περιγραφή της οριζοντίωσης ύψους: το σύστημα αλλάζει την απόσταση μεταξύ του πλαισίου του οχήματος και της οδού.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		θ) Θόρυβος διαρροής από το σύστημα.			X	

»·

xxiv-δ) στον πίνακα, το σημείο 6.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«					
6.1.3 Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (συμπεριλαμβανομένης δεξαμενής και σωληνώσεων καυσίμου θέρμανσης και εγκατάστασης υδρογόνου)	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)/υδρογόνου που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Επισφαλής δεξαμενή ή σωληνώσεις, με ιδιαίτερο κίνδυνο πυρκαγιάς.			X
		β) Διαρροή καυσίμου ή λείπει ή δεν είναι στεγανό το πόμα πλήρωσης δεξαμενής (τάπα). Κίνδυνος πυρκαγιάς· υπέρμετρη απώλεια επικινδύνου 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· είναι ελαττωματικό οποιοδήποτε τμήμα του <sup>1</sup> .			X
		ζ) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		η) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		θ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		ι) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ια) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.	X		
		ιβ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ιγ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	

		ιδ) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
--	--	--	---	---	---

»·

xxiv-ε) στον πίνακα, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 6.1.10:

«

<p>6.1.10 Σταθεροποίηση ολισθαίνοντος συνδέσμου (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: Ο αρθρωτός σύνδεσμος σταθεροποιείται με απόσβεση κραδασμών, ανάλογα με την ταχύτητα του οχήματος, την πίεση κυλίνδρου των αρθρωτών αποσβεστήρων, το σύστημα διεύθυνσης και τη γωνία άρθρωσης.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X

»·

xxiv-στ) στον πίνακα, το σημείο 7.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.1.3 Περιοριστής εντατήρα ζώνης ασφαλείας και δύναμης της ζώνης ασφαλείας</p> <p>Περιγραφή: Σε περίπτωση ατυχήματος, η ζώνη ασφαλείας είναι τανυσμένη ώστε να τοποθετεί τους επιβάτες σε ρυθμισμένη θέση ή/και περιορίζει τη δύναμη της ζώνης ασφαλείας, ελέγχεται ηλεκτρικά και, ως εκ τούτου, περιορίζει τις δυνάμεις που δρουν επί των προσώπων, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 16 ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 94.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο ή δεν είναι κατάλληλο για το όχημα.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν, κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.		X			
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X				
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X		

»·

xxv) στον πίνακα, το σημείο 7.1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.1.5 Αερόσακος</p> <p>Περιγραφή: Σε περίπτωση ατυχήματος, οι φουσκωτοί αερόσακοι μειώνουν τον κίνδυνο τραυματισμού με την απορροφητική τους δράση, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 12· τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 14· ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 16.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Σύστημα ή κατασκευαστικά στοιχεία (π.χ. ανίχνευση πληρότητας καθίσματος) εμφανώς λείπουν.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία εμφανώς δεν λειτουργούν (για παράδειγμα, δεν είναι κατάλληλα για το όχημα).		X	
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X				
Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X			
Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X		

»·

xxv-α) στον πίνακα, τα σημεία 7.1.4 και 7.1.6 απαλείφονται·

xxvi) στον πίνακα, το σημείο 7.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

7.8. Δείκτης ταχύτητας	Οπτική επιθεώρηση ή έλεγχος λειτουργίας κατά την οδήγηση ή με χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχήματος ή οποιουδήποτε συνδυασμού αυτών.	α) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>1</sup> . 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	

»·

xxvii) στον πίνακα, το σημείο 7.9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«					
<p>7.9. Ταχογράφος (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)</p> <p>Περιγραφή: σύστημα καταγραφής του χρόνου οδήγησης, των διαλειμμάτων, των χρονικών διαστημάτων ανάπαυσης, καθώς και των χρονικών διαστημάτων άλλης εργασίας του οδηγού, για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (π.χ. σφραγίδες, πινακίδες) ή δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις <sup>1</sup> (π.χ. η πινακίδα έχει λήξει).		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη (π.χ. δυσανάγνωστη πινακίδα).		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (π.χ. έχει/έχουν υποστεί παραποίηση ή παρέμβαση, ή μέγεθος ελαστικών μη συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης, ή εσφαλμένη καθορισμένη ταχύτητα, εάν ελέγχεται).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X

»·

xxvii-α) στον πίνακα, το σημείο 7.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«					
<p>7.10. Διάταξη περιορισμού (κόφτης) της ταχύτητας (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται) (+E)</p> <p>Περιγραφή: Κατά την οδήγηση, το σύστημα αποτρέπει την υπέρβαση μιας καθορισμένης μέγιστης ταχύτητας. Σημαντικό, εάν είναι υποχρεωτικό, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 89 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (π.χ. σφραγίδες, πινακίδες) ή δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p>		X	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (π.χ. έχει/έχουν υποστεί παραποίηση ή παρέμβαση, ή μέγεθος ελαστικών μη συμβατό με τις παραμέτρους βαθμονόμησης, ή εσφαλμένη καθορισμένη ταχύτητα, εάν ελέγχεται).</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X

»·

xxviii) στον πίνακα, το σημείο 7.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

7.11. Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ), εάν υπάρχει	<p>Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής (OBD ή OBM).</p> <p>Εάν από την επιθεώρηση προκύψει ότι ο μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων έχει υποστεί παρέμβαση, ο επιθεωρητής το αναφέρει στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου για να ενημερωθεί ο ιδιοκτήτης του οχήματος</p>	Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
---	---	----------------------------	--	---	--

»·

xxix) στον πίνακα, το σημείο 7.12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

<p>7.12. Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC), αν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται (X)<sup>1</sup></p> <p>Περιγραφή: το σύστημα σταθεροποιεί το όχημα ή ολόκληρο τον συρμό του οχήματος σε κρίσιμες, δυναμικές καταστάσεις οδήγησης, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 140.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο (π.χ. αισθητήρες στροφών τροχού).		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία (για παράδειγμα, οι αισθητήρες στροφών τροχού) έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.			X

»·

xxix-α) στον πίνακα, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 7.13:

«

7.13 Σύστημα eCall (εάν υπάρχει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου)	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Ελάσσωσων	Μείζων	Επικίνδυνη	
<p>Αυτόματο σύστημα eCall</p> <p>Περιγραφή: το σύστημα ενεργοποιείται αυτόματα μέσω αισθητήρων εντός του οχήματος είτε χειροκίνητα, διαβιβάζει ένα ελάχιστο σύνολο δεδομένων (EN 15722) μέσω δικτύου κινητών τηλεπικοινωνιών και δημιουργεί ακουστική σύνδεση βάσει του αριθμού (έκτακτης ανάγκης) μεταξύ των επιβατών του οχήματος και του κέντρου κλήσεων έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου** και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/79 της Επιτροπής***.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p> <p>Για τα συστήματα eCall που χρησιμοποιούν παλαιότερα κυβελοειδή δίκτυα (2g/3g), τα οποία δεν είναι πλέον σε λειτουργία και το σύστημα eCall υποδεικνύει δυσλειτουργία, αυτό δεν αποτελεί λόγο αστοχίας.</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Η διάταξη προειδοποίησης (eCall MIL) δείχνει δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία		X	X	
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων.				X
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία: - εξαρτήματα ήχου (π.χ. αποτυχία δοκιμής ήχου).			X			

		η) Άλλη αστοχία (για παράδειγμα συσκευή επικοινωνίας με δίκτυο κινητής τηλεφωνίας, μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου ή αστοχία σήματος GPS) Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία	X		
		Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.			X

»·

xxxix-β) στον πίνακα, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7.14:

7.14 – Διαγνωστική σύνδεση οχήματος (θύρα OBD) (εάν υπάρχει)	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
7.14.1 – Διαγνωστική σύνδεση οχήματος (θύρα OBD)	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής.	α) Μη προσβάσιμη διεπαφή.		X	
		β) Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
		γ) Το σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο έχει υποστεί βλάβη.		X	
		δ) Λείπει το σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο.		X	

»·

xxx) στον πίνακα, τα σημεία 8.1 και 8.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

8.1. Θόρυβος

8.1.1	Σύστημα προστασίας από τον θόρυβο (+ E)	Υποκειμενική εκτίμηση (εκτός εάν ο επιθεωρητής θεωρεί ότι η στάθμη θορύβου είναι ενδεχομένως οριακή, οπότε επιτρέπεται να διενεργηθεί μέτρηση του θορύβου οχήματος εν στάσει, με τη χρήση ηχομέτρου)	α) Η στάθμη θορύβου υπερβαίνει τα επίπεδα που επιτρέπονται κατά τις απαιτήσεις <sup>1</sup> .		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
	Εναλλακτικώς, προσδιορισμός με σύστημα τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών.		γ) Από τον προσδιορισμό με τηλεμέτρηση διαπιστώνεται σημαντική μη συμμόρφωση.		X	

8.2. Εκπομπές καυσαερίων

8.2.1	Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής (ανάγνωση της διάταξης OBD ή OBM)	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	
			γ) Ελαττωματική διάταξη προειδοποίησης, προειδοποιητικός δείκτης/ενδεικτική λυχνία εκτός λειτουργίας.		X	
			δ) Λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) ενεργοποιημένη, στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
			ε) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
			στ) Τροποποιημένη μονάδα ελέγχου εκπομπών καυσαερίων που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.		X	
			ζ) Κάθε άλλη τροποποιημένη μονάδα ελέγχου εκπομπών που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.		X	

		η) Παρουσία ηλεκτρονικών διατάξεων που δεν έχουν εγκριθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος ούτε έχουν εγκριθεί κατά τη διάρκεια μεταβαλλόμενων σημάτων έγκρισης προς ή από τον κινητήρα ή τη/τις μονάδα/-ες ελέγχου της ρύπανσης.		X	
		θ) Ανεπαρκές αντιδραστήριο, κατά περίπτωση.		X	
		ι) Ανάγνωση της διάταξης OBD ή OBM δείχνει σοβαρή δυσλειτουργία.		X	
Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.2 Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων — κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης	<p>Διαδικασίες δοκιμής:</p> <p>Για οχήματα με όριο αριθμού σωματιδίων (στο εξής: PN) κατά την έγκριση τύπου Euro VI, Euro 6c και νεότερα ή για οχήματα κατηγοριών M1 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Αυγούστου 2019 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 2013:</p> <p>Μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων σύμφωνα με το σημείο 8.2.2.1.</p> <p>Για όλα τα οχήματα:</p> <p>Δοκιμή αέριων εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 8.2.2.2.</p> <p>Για τα οχήματα που προσδιορίζονται σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις:</p> <p>Μέτρηση NO<sub>x</sub> σύμφωνα με το σημείο 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Μέτρηση αριθμού σωματιδίων (E)	<p>Προετοιμασία οχήματος:</p> <p>— [να προσδιοριστεί σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις]</p> <p>Προετοιμασία του οργάνου μέτρησης:</p> <p>— Η διάταξη για τη μέτρηση του αριθμού σωματιδίων είναι ενεργοποιημένη τουλάχιστον για τον χρόνο προθέρμανσης που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή,</p>	Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει τις οριακές τιμές που θα προσδιοριστούν σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις.		X	

— Οι αυτοέλεγχοι του οργάνου [να προσδιοριστούν σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις] παρακολουθούν την ορθή λειτουργία του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και ενεργοποιούν σύστημα προειδοποιητικών ενδείξεων ή μηνυμάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.

Πριν από κάθε δοκιμή, επαληθεύεται η καλή κατάσταση του συστήματος δειγματοληψίας, μεταξύ άλλων με έλεγχο του εύκαμπτου σωλήνα και του καθετήρα δειγματοληψίας για ενδεχόμενη βλάβη.

Διαδικασία δοκιμής:

— Το λογισμικό του απαριθμητή σωματιδίων καθοδηγεί αυτόματα τον χειριστή του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής.

— Ο καθετήρας εισάγεται τουλάχιστον 0,20 m στο στόμιο εξόδου του συστήματος εξάτμισης. Σε περίπτωση αιτιολογημένων εξαίρεσεων, κατά τις οποίες δεν είναι εφικτή η δειγματοληψία στο συγκεκριμένο βάθος, ο καθετήρας εισάγεται σε βάθος τουλάχιστον 0,05 m. Ο καθετήρας δειγματοληψίας δεν βρίσκεται σε επαφή με τα τοιχώματα του αγωγού εξαγωγής.

— Αν το σύστημα εξάτμισης έχει περισσότερες από μία εξόδους, η δοκιμή πραγματοποιείται σε όλες τις εξόδους. Στην περίπτωση αυτήν, η μεγαλύτερη μετρούμενη συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων που μετράται στα διάφορα στόμια εξόδου του συστήματος εξάτμισης θεωρείται ότι είναι η συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων του οχήματος.

— Το όχημα λειτουργεί [όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις]. Σε περίπτωση που ο κινητήρας του οχήματος δεν είναι ενεργοποιημένος σε στατικές συνθήκες, τότε το σύστημα εκκίνησης/διακοπής απενεργοποιείται από τον χειριστή της δοκιμής. Για τα υβριδικά οχήματα και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, ο θερμικός κινητήρας είναι ενεργοποιημένος.

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δοκιμής, το όργανο αναφέρει (και αποθηκεύει) τη συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων του οχήματος και ένα μήνυμα «PASS» (Επιτυχία) ή «FAIL» (Αποτυχία):

— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από ή ίσο με το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «PASS» (Επιτυχία).

— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «FAIL» (Αποτυχία).

8.2.2.2. Αέριες εκπομπές (E)	<p>Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p> <p>Οι μετρήσεις δεν εφαρμόζονται στους δίχρονους κινητήρες.</p> <p>Εναλλακτικώς, προσδιορισμός με σύστημα τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών.</p>	α) Είτε οι αέριες εκπομπές υπερβαίνουν τα επίπεδα που προσδιορίζει ο κατασκευαστής <sup>1</sup> .		X	
		<p>β) είτε, εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες, οι εκπομπές CO υπερβαίνουν,</p> <p>(i) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών,</p> <p>— 4,5 % , ή</p> <p>— 3,5 %</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p> <p>(ii) για οχήματα των οποίων οι εκπομπές ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών,</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,5 %</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,3 % ή</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,3 % (<sup>7</sup>)</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,2 % ή</p> <p>— με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,2 % (<sup>8</sup>)</p> <p>— σε υψηλές στροφές βραδυπορίας: 0,1 %</p> <p>ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή χρήσης που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>.</p>		X	
		γ) Συντελεστής λάμδα εκτός της κλίμακας τιμών $1 \pm 0,03$ ή όχι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.		X	
8.2.2.3. Μέτρηση NO <sub>x</sub> (E)	<p>Η προετοιμασία του οχήματος, η προετοιμασία του οργάνου μέτρησης, ο έλεγχος του συστήματος δειγματοληψίας και η διαδικασία δοκιμής θα προσδιοριστούν περαιτέρω μέσω εκτελεστικής πράξης ώστε να αντικατοπτρίζεται το περιβάλλον του κινητήρα επιβαλλόμενη ανάφλεξης και να λαμβάνονται υπόψη υφιστάμενες μέθοδοι μέτρησης αέριων εκπομπών.</p>	α) Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει το όριο που θα προσδιοριστεί σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις.		X	

	<p>Εναλλακτικά, μέτρηση με τη χρήση εξοπλισμού τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με πρότυπες μεθόδους τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με το σημείο 8.2.2. του παρόντος πίνακα ή με το σημείο 8.2.2 του σημείου 3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.</p>	<p>β) Ανάγνωση της διάταξης OBD ή OBM δείχνει σοβαρή δυσλειτουργία.</p>		<p>X</p>	
--	---	---	--	----------	--

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.3 Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση	<p>— Διαδικασίες δοκιμής:</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5b και Euro VI και νεότερα ή για οχήματα κατηγοριών M1 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 2012 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 2013:</p> <p>Μέτρηση αριθμού σωματιδίων (PN) σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.1</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5a και Euro V: Μέτρηση θολότητας σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.2.</p> <p>Για οχήματα εξοπλισμένα με φίλτρα σωματιδίων, ή για οχήματα κατηγορίας M1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 2α Ιουλίου 2007 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Αυγούστου 2010 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2014, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μέτρηση αριθμού σωματιδίων σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.1 αντί της μέτρησης θολότητας.</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 6d-TEMP και Euro VI και νεότερα ή για οχήματα κατηγοριών M1 και N1 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 31η Αυγούστου 2019 και M2, M3, N2 και N3 που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2014: Μέτρηση NOx σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Μέτρηση αριθμού σωματιδίων (E)	<p>Προετοιμασία οχήματος:</p> <p>Στην αρχή της δοκιμής, ο κινητήρας του οχήματος θα πρέπει να είναι:</p> <p>— Θερμός, δηλαδή θερμοκρασία ψυκτικού μέσου του κινητήρα άνω των 60°C, αλλά κατά προτίμηση άνω των 70 °C</p> <p>— Προετοιμασμένος, με λειτουργία για ορισμένο χρονικό διάστημα σε βραδυπορία ή/και με στατικές επιταχύνσεις έως τη μέγιστη ταχύτητα περιστροφής κινητήρα των 2 000 ΣΑΛ ή με οδήγηση. Ο συνιστώμενος συνολικός χρόνος προετοιμασίας είναι 300 δευτερόλεπτα.</p> <p>Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το όχημα δεν εκτελεί ενεργητική αναδημιουργία φίλτρου σωματιδίων.</p> <p>Είναι δυνατή η διενέργεια ταχείας δοκιμής με θερμοκρασία ψυκτικού μέσου του κινητήρα κάτω των 60 C. Ωστόσο, εάν το</p>	<p>Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει τα 250 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p> <p>Για οχήματα κατηγοριών εκπομπών Euro 5a και Euro V, εξοπλισμένα με φίλτρα σωματιδίων, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν όριο έως 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p>		X	

όχημα δεν ολοκληρώσει επιτυχώς τη δοκιμή, η δοκιμή επαναλαμβάνεται και το όχημα θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται για τη θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου του κινητήρα και την προετοιμασία.

Προετοιμασία οργάνου [όπως ορίζεται στα τμήματα 3, 4 και 5 της σύστασης (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής, όπως εκδόθηκε στις 20 Μαρτίου 2023] μέτρησης:

— Το όργανο είναι ενεργοποιημένο τουλάχιστον για τον χρόνο προθέρμανσης που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή.

— Οι αυτοέλεγχοι του οργάνου που ορίζονται στο τμήμα 5 της σύστασης (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής, όπως εκδόθηκε στις 20 Μαρτίου 2023, παρακολουθούν την ορθή λειτουργία του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και ενεργοποιούν σύστημα προειδοποιητικών ενδείξεων ή μηνυμάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.

Πριν από κάθε δοκιμή, επαληθεύεται η καλή κατάσταση του συστήματος δειγματοληψίας, μεταξύ άλλων με έλεγχο του εύκαμπτου σωλήνα και του καθετήρα δειγματοληψίας για ενδεχόμενη βλάβη.

Διαδικασία δοκιμής:

— Το λογισμικό του απαριθμητή σωματιδίων καθοδηγεί αυτόματα τον χειριστή του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής.

— Ο καθετήρας εισάγεται τουλάχιστον 0,20 m στο στόμιο εξόδου του συστήματος εξάτμισης. Σε περίπτωση αιτιολογημένων εξαμέσεων, κατά τις οποίες δεν είναι εφικτή η δειγματοληψία στο συγκεκριμένο βάθος, ο καθετήρας εισάγεται σε βάθος τουλάχιστον 0,05 m. Ο καθετήρας δειγματοληψίας δεν βρίσκεται σε επαφή με τα τοιχώματα του αγωγού εξαγωγής.

— Αν το σύστημα εξάτμισης έχει περισσότερες από μία εξόδους, η δοκιμή πραγματοποιείται σε όλες τις εξόδους. Στην περίπτωση αυτήν, η μεγαλύτερη μετρούμενη συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων που μετράται στα διάφορα στόμια εξόδου του συστήματος εξάτμισης θεωρείται ότι είναι η συγκέντρωση του αριθμού σωματιδίων του οχήματος.

— Το όχημα λειτουργεί σε βραδυπορεία. Σε περίπτωση που ο κινητήρας του οχήματος δεν είναι ενεργοποιημένος σε στατικές συνθήκες, τότε το σύστημα εκκίνησης/διακοπής απενεργοποιείται από τον χειριστή της δοκιμής. Για τα υβριδικά οχήματα και τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, ο θερμικός κινητήρας είναι ενεργοποιημένος.

	<p>— Μετά την εισαγωγή του καθετήρα στον αγωγό εξαγωγής, ακολουθούνται τα παρακάτω βήματα:</p> <p>3. Περίοδος σταθεροποίησης τουλάχιστον 15 δευτερολέπτων με τον κινητήρα σε λειτουργία σε στροφές βραδυπορείας. Προαιρετικά, πριν από την περίοδο σταθεροποίησης, εκτελούνται 2-3 επιταχύνσεις έως τη μέγιστη ταχύτητα περιστροφής κινητήρα των 2 000 ΣΑΛ.</p> <p>4. Μετά την περίοδο σταθεροποίησης, μετρώνται οι εκπομπές συγκέντρωσης αριθμού σωματιδίων. Η διάρκεια της δοκιμής είναι τουλάχιστον 15 δευτερόλεπτα (συνολική διάρκεια μέτρησης). Το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι η μέση συγκέντρωση αριθμού σωματιδίων της διάρκειας μέτρησης. Εάν η μετρούμενη συγκέντρωση αριθμού σωματιδίων είναι πάνω από δύο φορές το όριο, η μέτρηση μπορεί να σταματήσει αμέσως πριν από την παρέλευση των 15 δευτερολέπτων. Αναφέρεται το αποτέλεσμα της δοκιμής.</p> <p>Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δοκιμής, το όργανο αναφέρει (και αποθηκεύει) τη μέση συγκέντρωση αριθμού σωματιδίων του οχήματος και ένα μήνυμα «PASS» (Επιτυχία) ή «FAIL» (Αποτυχία):</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από ή ίσο με το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «PASS» (Επιτυχία).</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «FAIL» (Αποτυχία).</p>				
<p>8.2.3.2. Θολότητα</p> <p>Εξαίρονται από αυτήν την απαίτηση τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980</p>	<p>Μέτρηση της θολότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με τον μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και τον συμπλέκτη συμπλεγμένο και, εφόσον ορίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς έγκρισης τύπου, ένδειξη της διάταξης OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και άλλες απαιτήσεις.</p> <p>Προετοιμασία του οχήματος:</p> <p>1. Τα οχήματα επιτρέπεται να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται αν έχει θερμομανθεί ο κινητήρας και αν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.</p>	<p>α) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>: η θολότητα υπερβαίνει το μέγεθος που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή επί του οχήματος.</p>		X	

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσωσ	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>2. Απαιτήσεις προετοιμασίας:</p> <p>(i) Ο κινητήρας έχει θερμανθεί πλήρως, παραδείγματος χάρι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με αισθητήρα στον 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 εξάτμισης πρέπει να έχει καθαριστεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.</p>	<p>(b) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις<sup>1</sup> δεν επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— για κινητήρες με φυσική αναρρόφηση: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— για κινητήρες με υπερπλήρωση: 3,0 m<sup>-1</sup>, ή</li> <li>— προκειμένου για οχήματα τα οποία προσδιορίζονται στις απαιτήσεις<sup>1</sup> ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις<sup>1</sup>:</li> </ul> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> ή 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(8)</sup>.</p>			
	<p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <p>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 αφού αφεθεί ο επιταχυντής.</p> <p>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>				

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
	<p>Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας φθάνει τις στροφές αποκοπής παροχής καυσίμου ή τις στροφές που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 των στροφών αποκοπής παροχής καυσίμου, προτού αφηθεί 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>, πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.</p> <p>Όχημα απορρίπτεται μόνο 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 οποιουδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τη διασπορά των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.</p> <p>Για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη δύνανται να απορρίπτουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά ανώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού. Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη δύνανται να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού.</p> <p>Εναλλακτικά, μέτρηση με τη χρήση εξοπλισμού τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με πρότυπες μεθόδους τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με το σημείο 8.2.3 του παρόντος πίνακα ή με το σημείο 8.2.3 του σημείου 3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.</p>				

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Αξιολόγηση αστοχιών		
			Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
8.2.3.3. Μέτρηση NO <sub>x</sub> (E)	<p>Προετοιμασία οχήματος:</p> <p>Για συνθήκες κάτω των -10°C: Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p> <p>Όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι -10 °C ή υψηλότερη:</p> <p>Πριν από τη δοκιμή, το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του οχήματος προθερμαίνεται προκειμένου να επιτευχθούν οι συνθήκες που επιτρέπουν την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών NO<sub>x</sub> με το σύστημα μείωσης των NO<sub>x</sub> του οχήματος. Όπου είναι δυνατόν, η ετοιμότητα του οχήματος προς δοκιμή διαπιστώνεται με έλεγχο της λυχνίας ένδειξης στον πίνακα οργάνων ή μέσω της διεπαφής του οχήματος (ανάγνωση της διάταξης OBD ή OBM).</p> <p>Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το όχημα δεν εκτελεί ενεργητική αναδημιουργία φίλτρου σωματιδίων.</p> <p>Προετοιμασία του οργάνου μέτρησης:</p> <p>— Η διάταξη για τη μέτρηση των εκπομπών NO<sub>x</sub> είναι ενεργοποιημένη τουλάχιστον για τον χρόνο προθέρμανσης που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή,</p>	<p>Το αποτέλεσμα της μέτρησης υπερβαίνει τα 40 ppm ή η ηλεκτρονική διεπαφή δείχνει δυσλειτουργία.</p>		X	

	<p>— Οι αυτοέλεγχοι του οργάνου που θα προσδιοριστούν σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις παρακολουθούν την ορθή λειτουργία του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας και ενεργοποιούν σύστημα προειδοποιητικών ενδείξεων ή μηνυμάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.</p> <p>Πριν από κάθε δοκιμή, επαληθεύεται η καλή κατάσταση του συστήματος δειγματοληψίας, μεταξύ άλλων με έλεγχο του εύκαμπτου σωλήνα και του καθετήρα δειγματοληψίας για ενδεχόμενη βλάβη.</p> <p>Διαδικασία δοκιμής:</p> <p>— Το λογισμικό του αναλυτή NO<sub>x</sub> καθοδηγεί αυτόματα τον χειριστή του οργάνου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής,</p> <p>— Ο καθετήρας εισάγεται τουλάχιστον 0,20 m στο στόμιο εξόδου του συστήματος εξάτμισης. Σε περίπτωση αιτιολογημένων εξαφρέσεων, κατά τις οποίες δεν είναι εφικτή η δειγματοληψία στο συγκεκριμένο βάθος, ο καθετήρας εισάγεται σε βάθος τουλάχιστον 0,05 m. Ο καθετήρας δειγματοληψίας δεν βρίσκεται σε επαφή με τα τοιχώματα του αγωγού εξαγωγής,</p> <p>— Αν το σύστημα εξάτμισης έχει περισσότερες από μία εξόδους, η δοκιμή πραγματοποιείται σε όλες τις εξόδους. Στην περίπτωση αυτήν, η μεγαλύτερη μετρούμενη συγκέντρωση NO<sub>x</sub> που μετράται στα διάφορα στόμια εξόδου του συστήματος εξάτμισης θεωρείται ότι είναι η συγκέντρωση NO<sub>x</sub> του οχήματος,</p> <p>— Το όχημα λειτουργεί σε βραδυπορεία,</p> <p>— Μετά την εισαγωγή του καθετήρα στον αγωγό εξαγωγής, ακολουθούνται τα παρακάτω βήματα:</p> <p>Περίοδος σταθεροποίησης τουλάχιστον 15 δευτερολέπτων με τον κινητήρα σε λειτουργία σε στροφές βραδυπορείας.</p> <p>Μετά την περίοδο σταθεροποίησης, μετρώνται οι εκπομπές συγκέντρωσης NO<sub>x</sub>. Η διάρκεια της δοκιμής είναι τουλάχιστον 15 δευτερόλεπτα (συνολική διάρκεια μέτρησης). Το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι η μέση συγκέντρωση NO<sub>x</sub> της διάρκειας μέτρησης.</p> <p>Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δοκιμής, το όργανο αναφέρει (και αποθηκεύει) τη μέση συγκέντρωση</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>NO<sub>x</sub> του οχήματος και ένα μήνυμα «PASS» (Επιτυχία) ή «FAIL» (Αποτυχία):</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από ή ίσο με το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «PASS» (Επιτυχία).</p> <p>— Εάν το αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το όριο, το όργανο αναφέρει μήνυμα «FAIL» (Αποτυχία).</p> <p>Εναλλακτικά, μέτρηση με τη χρήση εξοπλισμού τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με πρότυπες μεθόδους τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με το σημείο 8.2.3 του παρόντος πίνακα ή το σημείο 8.2.3 του σημείου 3 του παραρτήματος I της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.</p>				
--	--	--	--	--	--

xxxι) στον πίνακα, το σημείο 8.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

8.4.1 Διαρροές υγρών	Οπτική επιθεώρηση	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
----------------------	-------------------	---	--	---	---

xxxι-α) στον πίνακα, το σημείο 9.11.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

9.11.1 Πόρτες, ράμπες, ανελκυστήρες και σύστημα επιγονάτισης, εάν έχουν τοποθετηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 107	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη ή στις διατάξεις προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν, κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων.	X		X
		θ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup> .		X	

«

xxxι-β) στον πίνακα, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 9.13:

«

9.13. Σύστημα συναγερμού και πυρόσβεσης	Μέθοδος	Αίτια αστοχίας	Ελάσσων	Μείζων	Επικίνδυνη
9.13.1 Σύστημα συναγερμού (εάν υπάρχει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση) ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Δεν λειτουργεί καθόλου, δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής.		X	
		γ) Λείπει		X	
		δ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup>		X	
9.13.2 Σύστημα πυρόσβεσης (εάν υπάρχει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου)	Οπτική επιθεώρηση και/ή χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει, ενεργοποιείται.		X	
		β) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
		γ) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις <sup>1</sup>		X	
		Δοχείο παράγοντα ανίχνευσης, δοχείο αερίου πρόωσης, δοχείο πυροσβεστικού υλικού χωρίς πίεση, άδειο.		X	
		Η περίοδος (ή οι περίοδοι) επιθεώρησης και αλλαγής δοχείου έχει λήξει.		X	

»·

xxxii) στον πίνακα, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

«

10. ADAS ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ						
<p>10.1 Ευφυής έλεγχος ταχύτητας. (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου ή εάν υπάρχει)</p> <p>Περιγραφή ευφυούς ελέγχου ταχύτητας: σύστημα που βοηθά τον οδηγό να διατηρεί την κατάλληλη ταχύτητα ανάλογα με το οδικό περιβάλλον παρέχοντας συγκεκριμένες και κατάλληλες πληροφορίες, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1958 της Επιτροπής*****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη ή οι αισθητήρες είναι εμφανώς μη ευθυγραμμισμένοι.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X		
<p>10.2 Ενεργητικό στήριγμα κεφαλής (εάν έχει τοποθετηθεί) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: το σύστημα μειώνει τον κίνδυνο αυχενικού τραυματισμού σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης μεταβάλλοντας τη θέση του στηρίγματος κεφαλής προς την κεφαλή.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		

		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν, κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.</p>	X	X	X
<p>10.3 Ενεργητικό κάλυμμα χώρου κινητήρα (εάν έχει τοποθετηθεί) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή: με την αυτόματη ανύψωση του καλύμματος χώρου κινητήρα, το σύστημα εξασφαλίζει μεγαλύτερη ζώνη ελεγχόμενης παραμόρφωσης σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται πεζός.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		X	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν (για παράδειγμα παρωχημένα), κατά περίπτωση, ή μη εύλογη λειτουργία.</p>		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.4 Αυτόματη λειτουργία ακινητοποίησης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: το σύστημα ακινητοποιεί ανεξάρτητα το όχημα μετά τη διακοπή χρήσης του κύριου συστήματος πέδησης ή/και της πέδης στάθμευσης και το απελευθερώνει αυτόματα κατά την εκκίνηση.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
10.5 Σύστημα αυτόματης πέδησης έκτακτης ανάγκης (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου ή εάν υπάρχει)  Περιγραφή: το σύστημα θέτει ανεξάρτητα την πέδηση σε λειτουργία προκειμένου να αποφευχθεί η σύγκρουση με	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη ή οι αισθητήρες είναι εμφανώς μη ευθυγραμμισμένοι.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

εμπόδιο ή άλλον χρήστη του οδικού δικτύου ή για να μειωθούν οι συνέπειες αναπόφευκτης σύγκρουσης.		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα κατασκευαστικά στοιχεία ήχου).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
10.6 Συστήματα υποβοήθησης διεύθυνσης (εάν υπάρχουν)	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.			X		
γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.			X		
δ) Βλάβες στην καλωδίωση.			X		
ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.			X		
στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.		X	X	X	
ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα κατασκευαστικά στοιχεία ήχου).			X		
Σύστημα υποβοήθησης διεύθυνσης Περιγραφή: ανάλογα με την κατάσταση οδήγησης, η γωνία διεύθυνσης αλλάζει αυτόματα, χωρίς παρέμβαση του οδηγού. Σημαντικό, αν η παρέμβαση στο σύστημα διεύθυνσης πραγματοποιείται σε ταχύτητα άνω των 15 km/h, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 79.					
Σύστημα υποβοήθησης αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας Περιγραφή: κατά την αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, το σύστημα προειδοποιεί τον οδηγό για τα οχήματα στην επόμενη λωρίδα κυκλοφορίας και κατευθύνει το όχημα στη λωρίδα στην οποία βρισκόταν.					

<p>Σύστημα υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας  Περιγραφή: το σύστημα προειδοποιεί τον οδηγό όταν το όχημα εγκαταλείπει ακούσια τη λωρίδα κυκλοφορίας του και κατευθύνει το όχημα στη λωρίδα στην οποία βρισκόταν, π.χ. σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/646 της Επιτροπής*.</p> <p>Αυτοματοποιημένο σύστημα διατήρησης λωρίδας (ALKS)  Περιγραφή: σύστημα το οποίο ενεργοποιείται από τον οδηγό και το οποίο διατηρεί το όχημα στη λωρίδα κυκλοφορίας του ελέγχοντας τις πλευρικές και διαμήκεις κινήσεις του οχήματος για παρατεταμένα χρονικά διαστήματα χωρίς να χρειάζονται περαιτέρω ενέργειες του οδηγού (για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 157).</p>		<p>η) Άλλη αστοχία  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
<p>10.7 Σύστημα προ της σύγκρουσης (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup>  Περιγραφή: σε κρίσιμη κατάσταση οδήγησης, το όχημα είναι προετοιμασμένο για τη σύγκρουση, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών ή/και άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p> <p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p> <p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p> <p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p> <p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p> <p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος  Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p> <p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, ηλεκτρικά παράθυρα).</p>		X	X

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.8 Προστασία σε περίπτωση ανατροπής (ενεργητική) (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: σε περίπτωση επικείμενης ανατροπής, τα στοιχεία στήριξης επεκτείνονται ώστε να διασφαλίζεται ο χώρος επιβίωσης, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 21.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.9 Σύστημα υποβοήθησης εκκίνησης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: υποβοήθηση της εκκίνησης, για παράδειγμα με ανύψωση του ανυψούμενου άξονα ή με στιγμιαία άσκηση πίεσης πέδησης ή με αυτόματα	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

απελευθέρωση της πέδης στάθμευσης.		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
10.10 Σύστημα απενεργοποίησης της εμπλοκής διαφορικού (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: όταν ενεργοποιείται αυτό το σύστημα, οι εμπλοκές διαφορικού απασφαλίζονται ανάλογα με τις παραμέτρους (π.χ. ολίσθηση τροχών, γωνία στροφής, ταχύτητα).	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X	X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία  Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.		X	X

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.11 Πέδη συστήματος διεύθυνσης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: κατά τη διάρκεια της στροφής, εφαρμόζεται σταδιακή πέδηση σε έναν ή περισσότερους τροχούς.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.		X	
	η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	
10.12 Ενεργητική σταθεροποίηση κύλισης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	

<p>Περιγραφή: μέσω κατάλληλων ενεργοποιητών, το σύστημα δημιουργεί κίνηση κύλισης που αντισταθμίζει την κίνηση κύλισης του αμαξώματος του οχήματος, ανάλογα με την τρέχουσα κατάσταση οδήγησης.</p>	<p>σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>10.13 Ηχητική προειδοποίηση οχήματος (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)</p> <p>Περιγραφή: σε χαμηλή ταχύτητα, το σύστημα παράγει εξωτερικό, ειδικό ήχο για να προειδοποιεί, για παράδειγμα, τους πεζούς.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>	
<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>				X	
<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>				X	
<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>				X	
<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>				X	
<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X			X	X
<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>				X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.14 Σύστημα υποβοήθησης στροφής (σύστημα ανίχνευσης τυφλού σημείου) (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σύστημα ενημέρωσης του οδηγού για πιθανή σύγκρουση με συμμετέχοντα στην κυκλοφορία (για παράδειγμα ποδήλατο) που βρίσκεται κοντά στην πλευρά του (για παράδειγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 151).	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.15 Ανίχνευση οπισθοπορείας (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)  Περιγραφή: σύστημα που ειδοποιεί τον οδηγό για την ύπαρξη ανθρώπων ή αντικειμένων όπισθεν του οχήματος, με βασικό στόχο να	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

<p>αποφεύγονται οι συγκρούσεις κατά την οπισθοπορεία, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 158.</p>		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
<p>10.16 Σύστημα προειδοποίησης της υπνηλίας και της προσοχής του οδηγού (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)</p> <p>Περιγραφή: σύστημα που αξιολογεί την εγρήγορση του οδηγού μέσω ανάλυσης συστημάτων του οχήματος και προειδοποιεί τον οδηγό εάν χρειαστεί, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1341 της Επιτροπής*****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.</p>		X	
		<p>β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.</p>		X	
		<p>γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.</p>		X	
		<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.</p>		X	

		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
<p>10.17 Προηγμένο σύστημα προειδοποίησης διάσπασης της προσοχής του οδηγού (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)</p> <p>Περιγραφή: σύστημα που βοηθά τον οδηγό να παραμείνει προσεκτικός σε σχέση με την κατάσταση της κυκλοφορίας και προειδοποιεί τον οδηγό εφόσον διασπαστεί η προσοχή του, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2023/2590 της Επιτροπής*****.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβανόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
<p>10.18 Σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (εάν απαιτείται σύμφωνα με την έγκριση τύπου)</p> <p>Περιγραφή: σύστημα που έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για να καταγράφει και να αποθηκεύει σημαντικές παραμέτρους και πληροφορίες που σχετίζονται με τη</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	

σύγκρουση, λίγο πριν, κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τη σύγκρουση, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144, τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/545 της Επιτροπής***** και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 160.		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία.	X		
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, μη προσβάσιμα δεδομένα).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία.	X		
10.19 Σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup>  Περιγραφή: συστήματα ικανά να εκτελούν το σύνολο των καθηκόντων δυναμικής οδήγησης του πλήρως αυτοματοποιημένου οχήματος σε διαρκή βάση, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1426 της Επιτροπής*****.	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X	
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, HMI).		X	
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνοντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X
10.20 Συστήματα παρακολούθησης της διαθεσιμότητας του οδηγού (αυτοματοποιημένη οδήγηση) (εάν υπάρχει) (X) <sup>2</sup> Περιγραφή: σύστημα που εκτιμά αν ο οδηγός είναι σε θέση να	Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X	
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X	
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X	

<p>αναλάβει τη λειτουργία της οδήγησης από ένα αυτοοδηγούμενο αυτοκίνητο, αν χρειαστεί, σε ορισμένες καταστάσεις, για παράδειγμα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 157.</p>	<p>απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	<p>δ) Βλάβες στην καλωδίωση.</p>		X	
		<p>ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.</p>		X	
		<p>στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X
		<p>ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη εύλογη λειτουργία (για παράδειγμα, HMI).</p>		X	
		<p>η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία</p> <p>Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος</p> <p>Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.</p>	X	X	X

<p>10.21 Προσαρμοστικό σύστημα ταχοστάτη (εάν υπάρχει) (X)<sup>2</sup></p> <p>Περιγραφή προσαρμοστικού συστήματος ταχοστάτη: Το σύστημα διατηρεί την ταχύτητα του οχήματος, ανάλογα με την προτιμώμενη ταχύτητα και απόσταση από το εμπρόσθιο όχημα.</p>	<p>Οπτική επιθεώρηση που συμπληρώνεται, σε περίπτωση που το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και σε περίπτωση που διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής</p>	α) Λείπει το σύστημα ή οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο.		X		
		β) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία έχουν υποστεί βλάβη.		X		
		γ) Εσφαλμένη έκδοση ή ακεραιότητα λογισμικού.		X		
		δ) Βλάβες στην καλωδίωση.		X		
		ε) Στη διάταξη προειδοποίησης εμφανίζεται δυσλειτουργία του συστήματος.		X		
		στ) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X
		ζ) Το σύστημα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν λειτουργούν ή μη αναμενόμενη λειτουργία.		X		
		η) Άλλη αστοχία Δεν επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία  Επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος  Κίνδυνος για την υγεία των επιβαίνόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.	X		X	X

---

«

\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/646 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη (ELKS) (ΕΕ L 133 της 20.4.2021, σ. 31, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/646/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj)).

\*\* Κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall που βασίζεται στην υπηρεσία 112 σε οχήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/79 της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2016, για τη θέσπιση λεπτομερών τεχνικών απαιτήσεων και διαδικασιών ελέγχου για την έγκριση τύπου ΕΚ μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα κατασκευαστικά στοιχεία των συστημάτων eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 και για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε σχέση με τις εξαιρέσεις και τα ισχύοντα πρότυπα (ΕΕ L 12 της 17.1.2017, σ. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj)).

\*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1958 της Επιτροπής, της 23ης Ιουνίου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα ευφυούς ελέγχου ταχύτητας και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 409 της 17.11.2021, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1958/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj)).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1341 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματά τους προειδοποίησης υπνηλίας και διάσπασης της προσοχής του οδηγού και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 292 της 16.8.2021, σ. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1341/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj)).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/2590 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2023, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα προηγμένα συστήματά τους προειδοποίησης διάσπασης της προσοχής του οδηγού και για την τροποποίηση του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/2590/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj)).

\*\*\*\*\* Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/545 της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 107 της 6.4.2022, σ. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj)).

\*\*\*\*\* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1426 της Επιτροπής, της 5ης Αυγούστου 2022, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS) πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων (ΕΕ L 221 της 26.8.2022, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj)).

5) Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

Η πρώτη περίοδος του κεφαλαίου II τμήμα 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

6) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) στην πρόσθια όψη του υποδείγματος, το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Κατηγορία οχήματος<sup>(a)</sup>

α) N1 (έως 3,5 t)

β) N2 (3,5 έως 12 t)

γ) N3 (άνω των 12 t)

δ) O3 (3,5 έως 10 t)

ε) O4 (άνω των 10 t)

στ) M2 (άνω των 9 θέσεων(β), έως 5 t)

ζ) M3 (άνω των 9 θέσεων(β), άνω των 5 t)

η) T1b

θ) T2b

ι) T3b

ια) T4.1b

ιβ) T4.2b □

ιγ) T4.3b □

ιδ) Άλλη κατηγορία οχημάτων:

(να προσδιοριστεί).»

β) το σημείο 10 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10) ADAS και άλλα συστήματα σχετικά με την ασφάλεια <sup>(στ)</sup>»

ii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 11):

11) Ασφαλής στοιβασία φορτίου<sup>(στ)</sup>»

γ) η πίσω όψη του υποδείγματος τροποποιείται ως εξής:

i) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4.14:

«4.14 Συστήματα υψηλής τάσης

4.14.1 Ηλεκτρική ασφάλεια

4.14.2 Κάλυμμα μπαταρίας έλξης

4.14.3 Μπαταρία έλξης

4.14.4 Ηλεκτρολογική καλωδίωση υψηλής τάσης

4.14.5 Ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός υψηλής τάσης

4.14.6 Αντίσταση μόνωσης

4.14.7 Σύστημα παρεμπόδισης της εκκίνησης»

ii) τα σημεία 8.2.1 έως 8.2.2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«8.2.1 Σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων

8.2.2 Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων — κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης

8.2.2.1 Μέτρηση αριθμού σωματιδίων

8.2.2.2 Αέριες εκπομπές

8.2.2.3 Μέτρηση NO<sub>x</sub>

8.2.3 Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων — κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση

8.2.3.1 Μέτρηση αριθμού σωματιδίων

8.2.3.2 Θολότητα

8.2.3.3 Μέτρηση NO<sub>x</sub>»

ii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

«10. ADAS και άλλα συστήματα σχετικά με την ασφάλεια σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2014/47/ΕΕ».

7) Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«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 καταρτίζει και τους δύο ακόλουθους πίνακες:

- α) έναν συγκεντρωτικό πίνακα ανά έτος·
- β) 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: Περίοδος αναφοράς έτος [X]

Κατηγορία οχήματος:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν(1)	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις (2)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ν	Αριθμός οχημάτων ν που δεν πληρούν τις απαιτήσεις
Βέλγιο																				
Βουλγαρία																				
Τσεχική Δημοκρατία																				
Δανία																				
Γερμανία																				
Εσθονία																				
Ιρλανδία																				
Ελλάδα																				
Ισπανία																				
Γαλλία																				
Κροατία																				
Ιταλία																				
Κύπρος																				
Λετονία																				
Λιθουανία																				

Κατηγορία οχήματος:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b		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	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις
Λουξεμβούργο																				
Ουγγαρία																				
Μάλτα																				
Κάτω Χώρες																				
Αυστρία																				
Πολωνία																				
Πορτογαλία																				
Ρουμανία																				
Σλοβακία																				
Σλοβενία																				
Φινλανδία																				
Σουηδία																				
Αλβανία																				
Ανδόρα																				
Αρμενία																				
Αζερμπαϊτζάν																				

Κατηγορία οχήματος:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b		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	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	
Λευκορωσία																					
Βοσνία και Ερζεγοβίνη																					
Γεωργία																					
Καζακστάν																					
Λιχτενστάιν																					
Μονακό																					
Μαυροβούνιο																					
Βόρεια Μακεδονία																					
Νορβηγία																					
Δημοκρατία της Μολδαβίας																					
Ρωσική Ομοσπονδία																					
Άγιος Μαρίνος																					
Σερβία																					
Ελβετία																					
Τατζικιστάν																					
Τουρκία																					
Τουρκμενιστάν																					

Κατηγορία οχήματος:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b		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	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	
Ουκρανία																					
Ηνωμένο Βασίλειο																					
Ουζμπεκιστάν																					
Άλλες τρίτες χώρες (να προσδιοριστούν)																					

(1) Συνολικός αριθμός οχημάτων που ελέγχθηκαν (κατά τις αρχικές και διεξοδικότερες επιθεωρήσεις), συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων χωρίς αστοχίες, καθώς και των οχημάτων με ελάσσονες, μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες.

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

Αποτελέσματα των διεξοδικότερων επιθεωρήσεων

Κράτος μέλος που υποβάλλει την έκθεση:

Όνομα του κράτους μέλους που υποβάλλει την έκθεση

Χώρα ταξινόμησης:

ΠΕΡΙΟΔΟΣ:

έτος [x]

Όνομα της χώρας ταξινόμησης του οχήματος

Κατηγορία οχήματος:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V(1)	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ(2)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων V	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ζ

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	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																				
(6) Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου																				

Κατηγορία οχήματος:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b		Άλλες κατηγορίες (προαιρετικά)		Σύνολο	
	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις	Αριθμός ελεγχθέντων νοχημάτων	Αριθμός οχημάτων που δεν πληρούν 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	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις	Ελέγχθηκε	Δεν πληροί τις απαιτήσεις
(7) Λοιπός εξοπλισμός συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας																				
(8) Οχλήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και των διαρροών καυσίμου ή/και ελαίου																				
(9) Συμπληρωματικοί έλεγχοι για οχήματα των κατηγοριών M <sub>2</sub> /M <sub>3</sub>																				
(10) Ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας																				
(11) Ασφαλής στοιβασία φορτίου																				
Σύνολο αστοχιών																				

(1) Συνολικός αριθμός οχημάτων που ελέγχθηκαν (κατά τις αρχικές και διεξοδικότερες επιθεωρήσεις), συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων χωρίς αστοχίες, καθώς και των οχημάτων με ελάσσονες, μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες.

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