ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.5.2008
COM(2008) 316 τελικό

2008/0100 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Ο στόχος της πρότασης είναι να καθορίσει εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με την κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων με σκοπό την εξασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και παράλληλα την παροχή υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας.

Η πρόταση αποσκοπεί στην αύξηση της ασφάλειας των οχημάτων μέσω της απαίτησης για υποχρεωτική εγκατάσταση ορισμένων προηγμένων χαρακτηριστικών ασφάλειας. Η πρόταση αποσκοπεί επίσης στην αύξηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων μέσω της μείωσης του θορύβου κύλισης και των εκπομπών CO_2 των οχημάτων που προέρχονται από τα ελαστικά.

Τέλος, η πρόταση συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας δεδομένου ότι απλοποιεί την ισχύουσα νομοθεσία για την ασφάλεια των οχημάτων, βελτιώνει τη διαφάνεια και μειώνει τη διοικητική επιβάρυνση.

- **Γενικό πλαίσιο**

Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα πολυάριθμα στοιχεία ασφάλειας και περιβάλλοντος έχουν εναρμονιστεί σε κοινοτικό επίπεδο, με σκοπό να αποφεύγονται οι διαφορετικές απαιτήσεις μεταξύ των κρατών μελών και να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Σήμερα υπάρχουν νέες τεχνολογίες που μπορούν να βελτιώσουν θεαματικά την ασφάλεια των οχημάτων (για παράδειγμα, τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας) ή να μειώσουν τις εκπομπές CO_2 (για παράδειγμα, ελαστικά χαμηλής αντίστασης τριβής κύλισης). Από έρευνες έχει καταδειχθεί ότι θα προκύψουν σημαντικά οφέλη αν οι τεχνολογίες αυτές καθιερωθούν ως συνήθης εξοπλισμός των νέων οχημάτων. Η θέσπιση κοινών υποχρεωτικών απαιτήσεων θα εμποδίσει, επίσης, τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς, που θα ήταν δυνατό να προκύψει από την εμφάνιση διαφορετικών προτύπων για τα προϊόντα στα κράτη μέλη.

Στην ανακοίνωσή της για «Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα»[1], η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για τη σύσταση της έκθεσης CARS 21[2] σχετικά με την απλοποίηση του ισχύοντος συνολικού κανονιστικού πλαισίου για την έγκριση τύπου των οχημάτων. Με βάση τη σύσταση αυτή, η πρόταση απλοποιεί σημαντικά τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου, αντικαθιστώντας 50 βασικές οδηγίες (και περίπου 100 σχετικές τροποποιητικές οδηγίες) στον τομέα της ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων

---

1 COM(2007) 22.

2 CARS 21, *Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα:* ISBN 92-79-00762-9.

και των ελαστικών, με έναν κανονισμό του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

- **Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης**

Οδηγία 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 70/222/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 70/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 70/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 74/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 74/483/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 75/443/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/756/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/757/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/758/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/759/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/760/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/761/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 76/762/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 77/389/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 77/538/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 77/539/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 77/540/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 77/649/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 78/316/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 78/317/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 78/318/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 78/549/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 78/932/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 89/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 92/24/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 92/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, οδηγία 94/20/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 95/28/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 96/79/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 96/27/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 97/27/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 98/91/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 2000/40/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 2001/56/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 2001/85/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οδηγία 2003/97/ΕΚ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η πρόταση και τα μέτρα εφαρμογής της θα μεταφέρουν τις ισχύουσες απαιτήσεις που ορίζονται στις ανωτέρω νομοθετικές πράξεις. Σε σύγκριση με τις υπάρχουσες πράξεις, η πρόταση θεσπίζει νέες απαιτήσεις για ορισμένα προηγμένα μέτρα ασφάλειας και συγκεκριμένα για τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας. Επιπροσθέτως, η πρόταση καθιστά αυστηρότερες τις απαιτήσεις σχετικά με το θόρυβο κύλισης των ελαστικών και θεσπίζει νέες απαιτήσεις για τα ελαστικά όσον αφορά την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος και την αντίσταση τριβής κύλισης.

- **Συνοχή με τις λοιπές πολιτικές και τους στόχους της Ένωσης**

Η πρόταση συνάδει με το στόχο της ΕΚ για μεγαλύτερη οδική ασφάλεια, ο οποίος περιγράφεται ιδίως στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών[3] που εκδόθηκε από την Επιτροπή το 2001 και παρέχει ένα πλαίσιο για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια.

Περαιτέρω, όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πτυχές της πρότασης, η τελευταία θέτει σε εφαρμογή δύο από τα μέτρα που προσδιορίστηκαν στη στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών από τα αυτοκίνητα, όπως περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα[4]».

Τέλος, η πρόταση συνάδει με τη στρατηγική της ΕΚ για την απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου, η οποία εξαγγέλθηκε με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Ενημέρωση και απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου[5]», όπου το σύστημα έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων προσδιορίζεται ως τομέας προτεραιότητας για την απλούστευση της κοινοτικής νομοθεσίας.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς-στόχοι και γενικά χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων

Κατά την κατάρτιση της πρότασης η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη των ενδιαφερομένων με διάφορους τρόπους:

- Διεξήχθη διαδικτυακή γενική διαβούλευση, η οποία κάλυψε όλες τις πτυχές της πρότασης.

- Όσον αφορά τις προτάσεις για τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης, εκτελέστηκε ένα έργο με στόχο να εξεταστεί το δυνητικό κόστος και τα οφέλη που προκύπτουν από τον εξοπλισμό διαφόρων κλάσεων οχημάτων με τα εν λόγω συστήματα. Το έργο αυτό εκτελέστηκε σε συνεργασία με μια ομάδα ενδιαφερομένων της βιομηχανίας.

- Όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα ελαστικά, πραγματοποιήθηκαν ορισμένες συναντήσεις με οργανώσεις κατασκευαστών ελαστικών, ομάδες έρευνας και ομάδες συμφερόντων του περιβάλλοντος, με σκοπό να επιτευχθεί μια ισόρροπη και εφικτή δέσμη απαιτήσεων.

---

3 COM(2001) 370.
4 COM(2007) 19.
5 COM(2003) 71.

Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος με τον οποίο συνεκτιμήθηκαν

Κατά τη διάρκεια της διαδικτυακής διαβούλευσης, τέθηκαν ορισμένα ζητήματα από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η εκτίμηση αντικτύπου που συνοδεύει την παρούσα πρόταση λαμβάνει πλήρως υπόψη τα σημαντικά ζητήματα που τέθηκαν και εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο συνεκτιμήθηκαν.

Από 23/08/2007 έως 18/10/2007 πραγματοποιήθηκε ανοικτή διαδικτυακή διαβούλευση. Η Επιτροπή έλαβε 81 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα είναι διαθέσιμα στη διαδικτυακή διεύθυνση http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Συγκέντρωση και χρήση ειδικοτήτων**

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς ειδικοτήτων

Για την πρόταση απαιτήθηκε εκτίμηση των διαφορετικών επιλογών πολιτικής και των σχετικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Χρησιμοποιηθείσα μέθοδος

Διεξήχθησαν μελέτες για τη σκοπιμότητα της μείωσης του θορύβου κύλισης των ελαστικών και για τα γενικά κόστη και οφέλη των προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης, ειδικά για να υποστηρίξουν την ανάπτυξη των σχετικών πτυχών του παρόντος κανονισμού. Επιπροσθέτως, χρησιμοποιήθηκαν υπάρχουσες μελέτες για τη μείωση του CO_2 (του TNO) και για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (της COWI) με σκοπό τον ποσοτικό προσδιορισμό των οφελών που αναμένονται από τα προτεινόμενα μέτρα.

Στην περίπτωση της μελέτης για το θόρυβο των ελαστικών, ο σύμβουλος πραγματοποίησε τις ακόλουθες εργασίες:

- μελέτησε τη σχετική βιβλιογραφία ώστε να εντοπίσει τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θορύβου των ελαστικών/του θορύβου κύλισης·

- συγκέντρωσε και αξιολόγησε δεδομένα από δοκιμές θορύβου σε υπάρχοντα ελαστικά διαφόρων κατηγοριών·

- εκτίμησε τη σκοπιμότητα της μείωσης των ορίων του θορύβου των ελαστικών, συμπεριλαμβανομένων των δυνητικών επιπτώσεων σε άλλες παραμέτρους σχεδιασμού των ελαστικών·

- εκτίμησε τις αναμενόμενες μειώσεις του συνολικού θορύβου που συνεπάγονται τα προτεινόμενα μέτρα, χρησιμοποιώντας κατάλληλες τεχνικές κατασκευής μοντέλων με υπολογιστή·

- ενήργησε ως σύνδεσμος με διάφορους ενδιαφερομένους.

Στην περίπτωση της μελέτης για τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης, ο σύμβουλος πραγματοποίησε τις ακόλουθες εργασίες:

- εκτίμησε τα τρέχοντα πιθανά σενάρια ατυχημάτων που αναμένεται να αποφευχθούν ή να μετριαστούν με τη χρήση της τεχνολογίας αυτής·

- εκτίμησε τις σημερινές και τις μελλοντικές ικανότητες του συστήματος·

- εκτίμησε το «οικονομικό κόστος ανά όχημα» που συνεπάγεται η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων·

- ενήργησε ως σύνδεσμος με διάφορους ενδιαφερομένους.

Κυριότεροι οργανισμοί/εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στις διαβουλεύσεις

Τη μελέτη για το θόρυβο των ελαστικών διεξήγαγε η FEHRL (Federation of European Highway Research - Ομοσπονδία Έρευνας της Οδικής Κυκλοφορίας στην Ευρώπη). Τη μελέτη για τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης διεξήγαγε το TRL (Transport research laboratory Ltd - Εργαστήριο ερευνών στον τομέα των οδικών μεταφορών) .

Οι οριακές τιμές για το θόρυβο των ελαστικών, οι οποίες προτείνονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, βασίζονται σε συστάσεις της FEHRL. Οι εργασίες του TRL συνηγορούν υπέρ της προτεραιότητας της εγκατάστασης προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στην εκτίμηση του αντικτύπου γίνεται αναφορά σε άλλες ερευνητικές μελέτες οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν, επίσης, για την εκτίμηση των διαφορετικών επιλογών πολιτικής. Σε κάθε περίπτωση, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής επιλέχθηκε με βάση την ανάλυση κόστους-οφέλους, όπως διευκρινίζεται στην εκτίμηση αντικτύπου που συνοδεύει την πρόταση.

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για τη δημοσιοποίηση των απόψεων των εμπειρογνωμόνων

Όλες οι ολοκληρωμένες και εγκεκριμένες εκθέσεις έρευνας βρίσκονται ήδη ή θα τοποθετηθούν στο δικτυακό τόπο της ΓΔ Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας.

- **Εκτίμηση αντικτύπου**

Για καθένα από τα κύρια θέματα της πρότασης εξετάστηκαν διάφορες εναλλακτικές επιλογές:

1. Θέματα απλούστευσης

α) Καμία ενέργεια. Τούτο σημαίνει ότι οι 50 υπάρχουσες οδηγίες θα διατηρηθούν με πρόσθετες τροποποιήσεις, όποτε κρίνεται αναγκαίο. Οι οδηγίες της ΕΚ θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται παράλληλα με τους ισχύοντες κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΟΗΕ), ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις είναι συνήθως (αλλά όχι πάντα) ισοδύναμες. Αυτή τη στιγμή, το γεγονός αυτό δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στους ενδιαφερομένους οι οποίοι δεν παρακολουθούν από κοντά το σύστημα έγκρισης τύπου και διαμορφώνει μια κατάσταση σχετικής αδιαφάνειας του κανονιστικού συστήματος.

β) Καμία ενέργεια στο πλαίσιο της τρέχουσας δράσης αλλά επανεξέταση κάθε οδηγίας κάθε φορά που επίκειται τροποποίησή της και λήψη απόφασης για τη σκοπιμότητα αντικατάστασής της. Αυτή η λύση θα συμβάλει αποτελεσματικά στην απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου. Εντούτοις, το έργο της απλούστευσης θα έχει πολυετή διάρκεια.

γ) Αντικατάσταση όλων των υφιστάμενων οδηγιών μέσω του προτεινόμενου κανονισμού. Αυτή είναι η επιλογή που προτιμήθηκε, επειδή αναμένεται να μεγιστοποιήσει τα πλεονεκτήματα της απλούστευσης προς όφελος, ιδίως, των εθνικών αρχών και της βιομηχανίας.

2. Προηγμένες τεχνολογίες ασφάλειας

α) Καμία ενέργεια, ώστε η πρωτοβουλία να αναληφθεί από την αγορά. Χαρακτηριστικά όπως τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας εμφανίζονται ήδη σε ολοένα μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων σε μερικές αγορές. Εντούτοις, σε οχήματα όπως τα βαρέα φορτηγά και τα τουριστικά λεωφορεία, όπου το πλεονέκτημα των συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας ενδέχεται να είναι ακόμη μεγαλύτερο απ' ό,τι για τα αυτοκίνητα, συχνά η αγορά δεν έχει κίνητρο για την προαιρετική εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας δεδομένου ότι, αντίθετα με τα αυτοκίνητα, οι αγοραστές συνήθως δεν ωφελούνται από τα εν λόγω συστήματα. Επιπροσθέτως, αν δεν υπάρχουν εναρμονισμένα πρότυπα, υπάρχει ο κίνδυνος εφαρμογής διαφορετικών προτύπων στην ΕΕ που οδηγεί στον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς.

β) Θέσπιση τεχνικών προτύπων για τις προηγμένες τεχνολογίες ασφάλειας (όπου προβλέπεται η εγκατάστασή τους) και παροχή στους κατασκευαστές της επιλογής για την προαιρετική τους εγκατάσταση. Παρ' όλο που κατ' αυτό τον τρόπο εμποδίζεται η εμφάνιση διαφορετικών προτύπων στην ΕΕ, όπως προαναφέρθηκε, η επιλογή αυτή δεν εξασφαλίζει την εγκατάσταση προηγμένων χαρακτηριστικών ασφάλειας σε όλα τα οχήματα.

γ) Θέσπιση τεχνικών προτύπων και απαιτήσεων υποχρεωτικής εγκατάστασης. Η επιλογή αυτή εξασφαλίζει την πλήρη εκμετάλλευση του δυναμικού των προηγμένων χαρακτηριστικών ασφάλειας. Δεδομένου ότι για τα συστήματα αυτά η σχέση κόστους-οφέλους είναι θετική, η επιλογή της υποχρεωτικής εγκατάστασης είναι δικαιολογημένη.

3. Απαιτήσεις για τα ελαστικά

Όσον αφορά τα ελαστικά, η πρόταση προβλέπει νέες απαιτήσεις για τα ακόλουθα θέματα: οριακές τιμές θορύβου κύλισης, οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης, πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος και σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών.

Για καθένα από τα ανωτέρω θέματα εξετάστηκαν, γενικά, οι ακόλουθες επιλογές: α) καμία ενέργεια· β) προαιρετική εγκατάσταση/λύση από την αγορά· γ) υποχρεωτική εγκατάσταση με χαμηλότερη τεχνική δυσχέρεια· γ) υποχρεωτική εγκατάσταση με υψηλότερη τεχνική δυσχέρεια.

Για όλα τα θέματα προτιμήθηκε η επιλογή δ). Στην περίπτωση της αντίστασης τριβής κύλισης, της πρόσφυσης σε βρεγμένο έδαφος και των συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, η έρευνα και η ανάπτυξη προϊόντων βρίσκονται ήδη σε αρκετά προχωρημένο στάδιο και, επομένως, η εφαρμογή της αυστηρότερης τεχνικής απαίτησης σε σχετικά σύντομη προθεσμία κρίνεται εφικτή. Όσον αφορά, συγκεκριμένα, το σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, ο καθορισμός υψηλότερου προτύπου θα μεγιστοποιήσει τα πλεονεκτήματα για την ασφάλεια και θα αυξήσει στο μέγιστο την πιθανότητα επίτευξης των στόχων μείωσης του CO_2. Όσον αφορά το θόρυβο κύλισης, η επιλογή δ) προτιμήθηκε επίσης δεδομένου ότι είναι η μόνη που εξασφαλίζει την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της πρότασης. Εντούτοις, επειδή οι απαιτήσεις για το θόρυβο είναι πιο περίπλοκες από τις λοιπές απαιτήσεις, προβλέπεται μεγαλύτερη περίοδος εφαρμογής.

Η Επιτροπή εκπόνησε εκτίμηση αντικτύπου που περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα εργασίας, η σχετική δε έκθεση είναι διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

Δεδομένου ότι δεν έγινε δυνατό να διεξαχθούν περαιτέρω μελέτες της βιομηχανίας πριν από την ολοκλήρωση της πρότασης, η Επιτροπή είναι έτοιμη να αξιολογήσει διεξοδικά τα αποτελέσματα τέτοιων πρόσθετων μελετών στη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας και, αν χρειαστεί, να προτείνει ή να προωθήσει τις προσαρμογές που κρίνονται αναγκαίες προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν αρνητικές συνέπειες για την ασφάλεια των ελαστικών.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Συνοπτική παρουσίαση της προτεινόμενης δράσης**

Η πρόταση απλουστεύει σημαντικά το σύστημα έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις απαιτήσεις για την ασφάλεια και τα ελαστικά, μέσω της κατάργησης 50 οδηγιών.

Η πρόταση προβλέπει νέες υποχρεωτικές απαιτήσεις για τα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφάλειας. Συγκεκριμένα, η πρόταση απαιτεί την υποχρεωτική εγκατάσταση:

- συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας σε όλα τα οχήματα·
- συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών στα επιβατικά αυτοκίνητα·
- προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης και συστημάτων προειδοποίησης απομάκρυνσης από τη λωρίδα, στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η πρόταση προβλέπει επίσης ότι, στην περίπτωση προαιρετικής εγκατάστασης προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης και συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, τα συστήματα αυτά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην

πρόταση.

Η πρόταση ορίζει αυστηρότερες οριακές τιμές για την εκπομπή θορύβου για τα ελαστικά από τις οριακές τιμές που προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία, ενώ θεσπίζει νέες απαιτήσεις όσον αφορά την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος και την αντίσταση τριβής κύλισης.

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 95 της Συνθήκης.

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, για τους ακόλουθους λόγους.

Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων για πολλά στοιχεία που αφορούν την ασφάλεια και το περιβάλλον έχουν εναρμονιστεί σε κοινοτικό επίπεδο και η δράση μόνο από τα κράτη μέλη θα υπονόμευε ολόκληρο το σύστημα έγκρισης τύπου των οχημάτων. Η δραστηριοποίηση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι απαραίτητη λόγω της ανάγκης να αποφευχθεί η δημιουργία φραγμών στην ενιαία αγορά.

Με την ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο θα επιτευχθούν αποτελεσματικότερα οι στόχοι της πρότασης, καθώς θα αποτραπεί ο –διαφορετικά, αναπόφευκτος– κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς και θα αυξηθεί η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων.

Συνεπώς, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Όπως φάνηκε στην εκτίμηση του αντικτύπου, η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, επειδή δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για να επιτευχθούν οι στόχοι της εξασφάλισης της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υψηλό επίπεδο δημόσιας ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η απλούστευση του κανονιστικού περιβάλλοντος θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση του διοικητικού κόστους για τις εθνικές αρχές και τη βιομηχανία.

- **Επιλογή πράξεων**

Προτεινόμενη πράξη: κανονισμός.

Η χρήση άλλων μέσων δεν ενδείκνυται για τους ακόλουθους λόγους:

Η έκδοση κανονισμού θεωρείται ενδεδειγμένη, διότι παρέχει την απαιτούμενη διασφάλιση της συμμόρφωσης, ενώ παράλληλα δεν απαιτεί τη μεταφορά στη νομοθεσία των κρατών μελών.

Η πρόταση χρησιμοποιεί την «προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων», η οποία είχε αρχικώς εισαχθεί κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και είχε χρησιμοποιηθεί και σε άλλες νομοθετικές πράξεις. Η προσέγγιση αυτή προβλέπει ότι η πρόταση και η έγκριση νομοθετικής πράξης θα ακολουθούν δύο διαφορετικές αλλά παράλληλες πορείες:

- πρώτον, οι θεμελιώδεις διατάξεις καθορίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σε κανονισμό βάσει του άρθρου 95 της συνθήκης ΕΚ μέσω της διαδικασίας συναπόφασης (η «πρόταση συναπόφασης»)·

- δεύτερον, οι τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή των θεμελιωδών διατάξεων θα καθορίζονται με κανονισμούς που εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ (οι «προτάσεις επιτροπολογίας»).

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

5. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Προσομοίωση, πιλοτική φάση και μεταβατική περίοδος**

Η πρόταση προβλέπει γενικές μεταβατικές περιόδους ώστε να δοθούν επαρκείς προθεσμίες στους κατασκευαστές οχημάτων και ελαστικών.

- **Απλούστευση**

Η πρόταση απλουστεύει τη νομοθεσία.

Καταργούνται 50 οδηγίες για την έγκριση τύπου οχημάτων.

Η πρόταση προβλέπει απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών για τις δημόσιες αρχές. Η πρόταση περιλαμβάνεται στο κυλιόμενο πρόγραμμα της Επιτροπής για την επικαιροποίηση και την απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου, καθώς και στο πρόγραμμα νομοθετικών εργασιών της με στοιχεία αναφοράς 2008/ENTR/004.

- **Κατάργηση της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η έγκριση της πρότασης θα έχει ως συνέπεια την κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη νομοθετική πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και, επομένως, η εφαρμογή

της πρέπει να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

2008/0100 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής[6],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[7],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης[8],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η εσωτερική αγορά συνιστά ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για το σκοπό αυτό, υπάρχει ένα ολοκληρωμένο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, που δημιουργήθηκε με την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά («οδηγία-πλαίσιο»)[9].

(2) Ο παρών κανονισμός αποτελεί νέο ξεχωριστό κανονισμό στο πλαίσιο της κοινοτικής διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ. Ως εκ τούτου, τα παραρτήματα IV, VI και XI της εν λόγω οδηγίας πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.

(3) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα πολυάριθμα στοιχεία ασφάλειας και περιβάλλοντος έχουν εναρμονιστεί σε κοινοτικό επίπεδο, με σκοπό να αποφεύγονται οι διαφορετικές απαιτήσεις μεταξύ των

---

6 ΕΕ C της , σ. .
7 ΕΕ C της , σ. .
8 ΕΕ C […] της […], σ. […].
9 ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

κρατών μελών και να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος σε ολόκληρη την Κοινότητα.

(4) Είναι σκόπιμο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχετικά τόσο με τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων όσο και με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των ελαστικών, λόγω της διαθεσιμότητας συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, τα οποία, ταυτόχρονα, αυξάνουν την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των ελαστικών.

(5) Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, υιοθετήθηκε μια νέα κανονιστική προσέγγιση όσον αφορά την κοινοτική νομοθεσία για τα οχήματα. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός πρέπει να θεσπίζει θεμελιώδεις μόνο διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων και τις εκπομπές CO_2 και θορύβου που προέρχονται από τα ελαστικά, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να ορίζονται μέσω μέτρων εφαρμογής που εγκρίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή[10].

(6) Συγκεκριμένα, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να θεσπίζει τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να καθορίζει με μεγαλύτερη ακρίβεια τα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτει ένα ελαστικό προκειμένου να εμπίπτει στον ορισμό του «επαγγελματικού ελαστικού εκτός δρόμου». Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξουσιοδοτηθεί να καθορίζει το επακριβές πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις ασφάλειας για τα οχήματα που προορίζονται για οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό των κρατών μελών ή μεταξύ κρατών μελών. Περαιτέρω, ανάλογα με την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να παρατείνει την υποχρεωτική εγκατάσταση συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών και άλλων προηγμένων χαρακτηριστικών ασφάλειας σε άλλες κατηγορίες οχημάτων πέραν εκείνων που καλύπτονται αρχικώς. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξουσιοδοτηθεί να καθορίζει ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των προηγμένων συστημάτων οχημάτων πέραν εκείνων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και να τροποποιεί τις οριακές τιμές της αντίστασης τριβής κύλισης και του θορύβου κύλισης των ελαστικών όποτε προκύπτουν αλλαγές στις διαδικασίες δοκιμής, χωρίς να μειώνεται το ισχύον επίπεδο φιλοδοξιών αναφορικά με το περιβάλλον. Επειδή τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν σχεδιαστεί για να συμπληρώσουν τον παρόντα κανονισμό με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(7) Η τεχνική πρόοδος στον τομέα των προηγμένων συστημάτων ασφάλειας των οχημάτων προσφέρει νέες δυνατότητες μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων. Για να

---

[10] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

αποφεύγεται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η εισαγωγή μερικών από αυτές τις τεχνολογίες.

(8) Για να απλουστευθεί η νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης CARS 21: ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα[11], είναι σκόπιμο να καταργηθούν αρκετές οδηγίες χωρίς να μειωθεί το επίπεδο προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου. Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στις εν λόγω οδηγίες πρέπει να μεταφερθούν στον παρόντα κανονισμό και να αντικατασταθούν, όπου κρίνεται σκόπιμο, με παραπομπές στους αντίστοιχους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΟΗΕ), οι οποίοι έχουν ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές[12].

(9) Είναι σκόπιμο να θεσπιστεί η αρχή ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου. Για το σκοπό αυτό είναι αναγκαίο οι κατασκευαστές να εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Στις διατάξεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευαστική ακεραιότητα των οχημάτων, τα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού στον έλεγχο του οχήματος, τα συστήματα που παρέχουν στον οδηγό ορατότητα και πληροφορίες για την κατάσταση του οχήματος και της περιοχής γύρω από το όχημα, τα συστήματα φωτισμού των οχημάτων, τα συστήματα προστασίας των επιβατών, το εξωτερικό και τα εξαρτήματα των οχημάτων, τη μάζα και τις διαστάσεις των οχημάτων, τα ελαστικά των οχημάτων, τα προηγμένα συστήματα των οχημάτων και διάφορα ζητήματα. Επιπροσθέτως, είναι αναγκαίο τα οχήματα να πληρούν ειδικές διατάξεις σχετικά με ορισμένα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους, ή ειδικές διατάξεις σχετικά με τα λεωφορεία, ανάλογα με την περίπτωση.

(10) Στο χρονοδιάγραμμα για την εισαγωγή των νέων ειδικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των οχημάτων πρέπει να συνεκτιμάται η τεχνική εφικτότητα αυτών των απαιτήσεων. Γενικά, οι απαιτήσεις αρχικά πρέπει να εφαρμόζονται μόνο στους νέους τύπους οχημάτων. Για τη συμμόρφωση των υπαρχόντων τύπων οχημάτων με τις απαιτήσεις πρέπει να προβλέπεται πρόσθετη προθεσμία. Περαιτέρω, η υποχρεωτική εγκατάσταση συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών πρέπει να εφαρμοστεί, αρχικά, μόνο στα επιβατικά αυτοκίνητα. Η υποχρεωτική εγκατάσταση άλλων προηγμένων χαρακτηριστικών ασφάλειας πρέπει να εφαρμοστεί, αρχικά, μόνο στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

---

[11] ISBN 92-79-00762-9.

[12] ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78.

(11) Εάν ο κατασκευαστής του οχήματος έχει προαιρετικά εγκαταστήσει προηγμένα χαρακτηριστικά ασφάλειας, αυτά πρέπει να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.

(12) Είναι σκόπιμο να εφαρμοστούν τα μέτρα που εξαγγέλθηκαν με την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα»[13] , στόχος των οποίων είναι η μείωση των εκπομπών CO_2 από τα ελαστικά. Η μείωση αυτή πρέπει να επιτευχθεί με συνδυασμό των ελαστικών χαμηλής αντίστασης τριβής κύλισης με τη χρήση συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών. Ταυτόχρονα, είναι επίσης σκόπιμο να θεσπιστούν απαιτήσεις με στόχο τη μείωση του θορύβου κύλισης των ελαστικών και για να εξασφαλίζεται η διατήρηση των επιπέδων ασφάλειας των ελαστικών μέσω της εισαγωγής απαιτήσεων για την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος. Το σχετικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής πρέπει να αντικατοπτρίζει το βαθμό των δυσχερειών για την τήρηση όλων των ανωτέρω απαιτήσεων. Συγκεκριμένα, λόγω των δυσχερειών για την τήρηση των απαιτήσεων σχετικά με το θόρυβο κύλισης και τη συνεκτίμηση του χρόνου που χρειάζεται η βιομηχανία για την αντικατάσταση των υφιστάμενων τύπων ελαστικών, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί μεγαλύτερη προθεσμία για την εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με το θόρυβο κύλισης όσον αφορά τα νέα ελαστικά των υφιστάμενων τύπων.

(13) Μερικές κατηγορίες ελαστικών, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών ελαστικών εκτός δρόμου τα οποία υπόκεινται σε περιορισμό της ταχύτητας και των ελαστικών που προορίζονται μόνο για οχήματα τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία πριν από το 1990, αναμένεται ότι θα παράγονται σε πολύ μικρές ποσότητες. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο τα ελαστικά των εν λόγω κατηγοριών να απαλλάσσονται από ορισμένες απαιτήσεις που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, όταν οι απαιτήσεις αυτές είναι ασύμβατες με τη χρήση των ελαστικών ή συνεπάγονται δυσανάλογη πρόσθετη επιβάρυνση.

(14) Τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας έχουν αυξημένες πιθανότητες να οδηγήσουν σε σοβαρή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Επομένως, πρέπει να θεσπιστούν απαιτήσεις για τα συστήματα αυτά.

(15) Είναι σημαντικό τα ανταλλακτικά για τα συστήματα τα οποία καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό να υπόκεινται σε ισοδύναμες απαιτήσεις ασφάλειας και διαδικασίες έγκρισης. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η έγκριση των ανταλλακτικών και των χωριστών τεχνικών μονάδων.

(16) Τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για την παραβίαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίζουν την εκτέλεσή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

---

[13] COM(2007) 19.

(17) Από τις ημερομηνίες εφαρμογής στα νέα οχήματα, στα νέα κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες, των σχετικών απαιτήσεων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να καταργηθούν οι ακόλουθες οδηγίες του Συμβουλίου:

– Οδηγία 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στις δεξαμενές υγρών καυσίμων και στις διατάξεις οπισθίας προφυλάξεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[14],

– Οδηγία 70/222/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στη θέση και στην τοποθέτηση των οπισθίων πινακίδων κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[15],

– Οδηγία 70/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο σύστημα διευθύνσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[16],

– Οδηγία 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις θύρες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[17],

– Οδηγία 70/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στα ηχητικά όργανα των οχημάτων με κινητήρα[18],

– Οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[19],

– Οδηγία 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1972, για τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων[20],

– Οδηγία 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1973, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην κάλυψη των τροχών των οχημάτων με κινητήρα[21],

– Οδηγία 74/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1973, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις

---

14 ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 23. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81).

15 ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την πράξη προσχώρησης του 1972.

16 ΕΕ L 133 της 18.6.1970, σ. 10. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 1999/7/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 36).

17 ΕΕ L 176 της 6.4.1970, σ. 5. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2001/31/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 130 της 12.5.2001, σ. 33).

18 ΕΕ L 176 της 10.8.1970, σ. 12. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

19 ΕΕ L 202 της 6.9.1971, σ. 37. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

20 ΕΕ L 152 της 6.7.1972, σ. 15. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

21 ΕΕ L 38 της 11.2.1974, σ. 2. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2000/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 87, 8.4.2000, σ. 22).

διατάξεις προστασίας των οχημάτων με κινητήρα κατά μιας μη επιτρεπομένης χρήσεως[22],

– Οδηγία 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (συμπεριφορά του συστήματος οδηγήσεως σε περίπτωση προσκρούσεως)[23],

– Οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεώς τους)[24],

– Οδηγία 74/483/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα[25],

– Οδηγία 75/443/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την οπισθοπορία και το σύστημα ταχυμέτρου των οχημάτων με κινητήρα[26],

– Οδηγία 76/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους εναποθέσεώς τους, όσον αφορά στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους[27],

– Οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα[28],

– Οδηγία 76/756/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδοτήσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[29],

– Οδηγία 76/757/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους

---

22 ΕΕ L 38 της 11.2.1974, σ. 22. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

23 ΕΕ L 165 της 20.6.1974, σ. 16. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 91/662/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 366 της 31.12.1991, σ. 1).

24 ΕΕ L 221 της 12.8.1974, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

25 ΕΕ L 266 της 2.10.1974, σ. 4. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/15/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 75 της 15.3.2007, σ. 21).

26 ΕΕ L 196 της 26.7.1975, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 97/39/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 177 της 5.7.1997, σ. 15).

27 ΕΕ L 24 της 30.1.1976, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

28 ΕΕ L 24 της 30.1.1976, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2005/41/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 149).

29 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/35/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 157 της 19.6.2007, σ. 14).

αντανακλαστήρες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[30],

– Οδηγία 76/758/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους φανούς όγκου, τους εμπρόσθιους φανούς θέσης, τους οπίσθιους φανούς θέσης και τους φανούς πέδησης, φανούς ημέρας και φανούς πλευρικής σήμανσης των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους[31],

– Οδηγία 76/759/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους φανούς δείκτες πορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[32],

– Οδηγία 76/760/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τη διάταξη φωτισμού της οπισθίας πινακίδας κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[33],

– Οδηγία 76/761/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στους προβολείς οχημάτων με κινητήρα που λειτουργούν ως φανοί πορείας και/ή φανοί διασταυρώσεως, καθώς και στους ηλεκτρικούς λαμπτήρες πυρακτώσεως των προβολέων αυτών[34],

– Οδηγία 76/762/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους εμπροσθίους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και τους λαμπτήρες τους[35],

– Οδηγία 77/389/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους μηχανισμούς ρυμουλκήσεως των οχημάτων με κινητήρα[36],

– Οδηγία 77/538/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους οπίσθιους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[37],

– Οδηγία 77/539/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς οπισθοπορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[38],

---

30 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 32. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
31 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 54. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
32 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 71. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
33 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 85. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
34 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 96. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
35 ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 122. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
36 ΕΕ L 145 της 13.6.1977, σ. 41. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 96/64/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 258 της 11.10.1996, σ. 26).
37 ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 60. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.
38 ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 72. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

– Οδηγία 77/540/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς σταθμεύσεως των οχημάτων με κινητήρα[39],

– Οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα[40],

– Οδηγία 77/649/ΕΟΚ, της 27ης Σεπτεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα[41],

– Οδηγία 78/316/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στη διευθέτηση των οχημάτων με κινητήρα (αναγνώριση των οργάνων χειρισμού, ενδεικτικών και δεικτών)[42],

– Οδηγία 78/317/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις διατάξεις εξουδετερώσεως της δρόσου και της πάχνης από τις υάλινες επιφάνειες των οχημάτων με κινητήρα[43],

– Οδηγία 78/318/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών περί των διατάξεων υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος των οχημάτων με κινητήρα[44],

– Οδηγία 78/549/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1978, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην κάλυψη των τροχών των οχημάτων με κινητήρα[45],

– Οδηγία 78/932/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Οκτωβρίου 1978, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών περί των προσκεφάλων (υποστηριγμάτων κεφαλής) των καθισμάτων των οχημάτων με κινητήρα[46],

– Οδηγία 89/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Απριλίου 1989, που αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πλευρική προστασία (πλευρικοί προφυλακτήρες) ορισμένων οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[47],

---

39 ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 83. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

40 ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 95. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

41 ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 90/630/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 341 της 6.12.1990, σ. 20).

42 ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 3. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 93/91/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 284 της 19.11.1993, σ. 25).

43 ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 27.

44 ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 49. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

45 ΕΕ L 168 της 26.6.1978, σ. 45. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 94/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 31.12.1994, σ. 10).

46 ΕΕ L 325 της 20.11.1978, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

47 ΕΕ L 124 της 5.5.1989, σ. 1.

– Οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Μαρτίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού ορισμένων οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[48],

– Οδηγία 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα της κατηγορίας M1[49],

– Οδηγία 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους[50],

– Οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και με την εγκατάστασή τους σ'αυτά[51],

– Οδηγία 92/24/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας ή συναφή συστήματα περιορισμού της ταχύτητας ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα[52],

– Οδηγία 92/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1992, για τις εξωτερικές προεξοχές προσθίως του πίσω φατνώματος του θαλάμου οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα κατηγορίας N[53].

(18) Επιπροσθέτως, πρέπει να καταργηθούν και οι ακόλουθες οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου:

– Οδηγία 94/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 1994, για τις διατάξεις μηχανικής ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την προσάρτησή τους στα οχήματα αυτά[54],

– Οδηγία 95/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, σχετικά με τη συμπεριφορά κατά την καύση των υλικών που χρησιμοποιούνται για την εσωτερική διαρρύθμιση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα[55],

– Οδηγία 96/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1996, σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων

---

48 ΕΕ L 103 της 23.4.1991, σ. 5. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

49 ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 95/48/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 233 της 30.9.1995, σ. 73).

50 ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 11. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2001/92/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 291 της 8.11.2001, σ. 24).

51 ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 95. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2005/11/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 46 της 17.2.2005, σ. 42).

52 ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 154. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/11/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2004, σ. 19).

53 ΕΕ L 409 της 31.12.1992, σ. 17.

54 ΕΕ L 195 της 29.7.1994, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

55 ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

μηχανοκινήτων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ[56],

– Οδηγία 96/79/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων των οχημάτων με κινητήρα σε περίπτωση μετωπικής κρούσης και την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ[57],

– Οδηγία 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1997, για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ[58],

– Οδηγία 98/91/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1998, για τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους τα οποία προορίζονται για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ που αφορά την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[59],

– Οδηγία 2000/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πρόσθια προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων έναντι ενσφηνώσεως και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου[60],

– Οδηγία 2001/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2001, για τις θερμαντικές συσκευές των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, τροποποίησης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου και κατάργησης της οδηγίας 78/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου[61],

– Οδηγία 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2001, περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού, και περί τροποποιήσεως των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 97/27/ΕΚ[62],

– Οδηγία 2003/97/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Νοεμβρίου 2003, για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των συσκευών έμμεσης όρασης, καθώς και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τις εν λόγω διατάξεις, για την

---

56 ΕΕ L 169 της 8.7.1996, σ. 1.

57 ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 7. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 1999/98/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 9 της 13.1.2000, σ. 14).

58 ΕΕ L 233 της 25.8.1997, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2003/19/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 79 της 26.3.2003, σ. 6).

59 ΕΕ L 11 της 16.1.1999, σ. 25.

60 ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 9. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

61 ΕΕ L 292 της 9.11.2001, σ. 21. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

62 ΕΕ L 42 της 13.2.2002, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και την κατάργηση της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ[63].

(19) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της εισαγωγής κοινών τεχνικών απαιτήσεων για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική επίδοση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ελαστικών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη. Λόγω της κλίμακας της δράσης που απαιτείται, οι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Συνεπώς, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I
Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο 1
Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, όσον αφορά την ασφάλειά τους.

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει, επίσης, απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των ελαστικών, όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 και θορύβου.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M, N και O όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, τα οποία υπόκεινται στις διατάξεις των άρθρων 5 έως 10 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Επιπλέον, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

---

63 ΕΕ L 25 της 29.1.2004, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ.

(1) «ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας»: μια λειτουργία ηλεκτρονικού ελέγχου για οχήματα, η οποία βελτιώνει τη δυναμική ευστάθεια του οχήματος·

(2) «σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας»: το σύστημα που προειδοποιεί τον οδηγό όταν το όχημα αποκλίνει ακούσια από τη λωρίδα πορείας του·

(3) «προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης»: ένα σύστημα ικανό να εντοπίζει αυτόματα μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης και να θέτει σε λειτουργία το σύστημα πέδησης του οχήματος, με ή χωρίς παρέμβαση του οδηγού, ώστε το όχημα να επιβραδυνθεί με σκοπό την αποφυγή ή το μετριασμό σύγκρουσης·

(4) «δείκτης φορτίου»: ένας ή δύο αριθμοί που δείχνουν το φορτίο που μπορεί να μεταφέρει κάθε ελαστικό όταν χρησιμοποιείται μονό ή δίδυμο, σε ταχύτητα αντίστοιχη με τη σχετική κατηγορία ταχύτητας, και όταν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις καθοριζόμενες από τον κατασκευαστή απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση·

(5) «σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών»: ένα σύστημα εγκατεστημένο σε ένα όχημα, ικανό να εκτιμά την πίεση των ελαστικών ή τη διακύμανση της πίεσης με την πάροδο του χρόνου και να διαβιβάζει τις αντίστοιχες πληροφορίες στο χρήστη ενώ το όχημα κινείται·

(6) «επαγγελματικό ελαστικό εκτός δρόμου»: το ελαστικό που προορίζεται για μεικτή χρήση, επί του δρόμου και εκτός του δρόμου ή για άλλη ειδική χρήση·

(7) «ελαστικό χιονιού»: το ελαστικό που φέρει την επιγραφή M+S ή M.S ή M&S, του οποίου το σκάλισμα, το υλικό ή η δομή πέλματος έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιδόσεις υπό συνθήκες χιονιού, καλύτερες από εκείνες ενός κοινού ελαστικού, όσον αφορά την ικανότητα του ελαστικού να εκκινεί το όχημα ή να διατηρεί την κίνησή του·

(8) «εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης τύπου T»: το εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης το οποίο έχει σχεδιαστεί για χρήση με υψηλότερη πίεση από την καθορισθείσα για τα συνήθη και τα ενισχυμένα ελαστικά·

(9) «ελαστικό έλξης»: το ελαστικό χιονιού των κατηγοριών C2 ή C3 που προορίζεται για εγκατάσταση στον κινητήριο άξονα(-ες) του οχήματος·

(10) «μη προστατευόμενος χρήστης του οδικού δικτύου»: οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσυκλετιστές.

Άρθρο 4
Γενικές υποχρεώσεις

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλες οι χωριστές τεχνικές μονάδες ή τα κατασκευαστικά στοιχεία που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 5
Απαιτήσεις και δοκιμές

1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων σχετικά με τα εξής:

α) την κατασκευαστική ακεραιότητα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών σύγκρουσης·

β) τα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού για τον έλεγχο του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων διεύθυνσης, πέδησης και ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας·

γ) τα συστήματα που παρέχουν στον οδηγό ορατότητα και πληροφορίες για την κατάσταση του οχήματος και της περιοχής γύρω από το όχημα, συμπεριλαμβανομένων των υαλοπινάκων, των καθρεπτών και των συστημάτων πληροφόρησης του οδηγού·

δ) τα συστήματα φωτισμού του οχήματος·

ε) την προστασία των επιβατών του οχήματος, την εσωτερική διαρρύθμιση, τα προσκέφαλα, τις ζώνες ασφάλειας, τις αγκυρώσεις ISOfix ή τα ενσωματωμένα συστήματα συγκράτησης για παιδιά, τις πόρτες του οχήματος·

στ) το εξωτερικό και τα εξαρτήματα του οχήματος·

ζ) την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα·

η) τα όργανα ηχητικής προειδοποίησης·

θ) τα συστήματα θέρμανσης·

ι) τις συσκευές προστασίας από παράνομη χρήση·

ια) τα συστήματα αναγνώρισης του οχήματος·

ιβ) τις μάζες και τις διαστάσεις.

3. Η Επιτροπή αποφασίζει ποιες είναι οι κατηγορίες οχημάτων, μεταξύ των κατηγοριών που αναφέρονται στο άρθρο 2, στις οποίες εφαρμόζονται οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 6
Ειδικές απαιτήσεις για ορισμένα οχήματα των κατηγοριών N και O

1. Πέραν των απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 5, 8, 9 και 10, τα οχήματα των κατηγοριών N και O πρέπει, κατά περίπτωση, να πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου.

2. Τα οχήματα των κατηγοριών N_2 και N_3 κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης με άλλο όχημα, να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών του οχήματος λόγω ενσφήνωσης.

3. Τα οχήματα των κατηγοριών N_2, N_3, O_3 και O_4 κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση πλευρικής σύγκρουσης με άλλο όχημα ή με μη προστατευόμενο χρήστη του οδικού δικτύου, να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού του εν λόγω μη προστατευόμενου χρήστη του οδικού δικτύου ή των επιβατών του οχήματος λόγω ενσφήνωσης.

4. Ο θάλαμος του οχήματος ή ο χώρος που προβλέπεται για τον οδηγό και τους επιβάτες πρέπει να διαθέτει επαρκή αντοχή ώστε να παρέχει προστασία στους επιβαίνοντες σε περίπτωση πρόσκρουσης ή ανατροπής.

5. Τα οχήματα της κατηγορίας N_2 μέγιστης μάζας άνω των 7,5 τόνων και όλα τα οχήματα των κατηγοριών N_3, O_3 και O_4 κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιούνται οι συνέπειες της εκτόξευσης νερού από το όχημα για την ορατότητα των άλλων οχημάτων που κυκλοφορούν στο δρόμο.

6. Η Επιτροπή καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις ασφάλειας για τα οχήματα που προορίζονται για οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό των κρατών μελών ή μεταξύ κρατών μελών.

Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 7
Ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα των κατηγοριών M2 και M3

1. Πέραν των απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 5, 8, 9 και 10, τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 5 του παρόντος άρθρου.

2. Η ικανότητα μεταφοράς φορτίου ενός οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των καθήμενων και όρθιων επιβατών και των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, πρέπει να είναι κατάλληλη για τη μάζα, το μέγεθος και τη διαρρύθμιση του οχήματος.

3. Τα αμαξώματα των οχημάτων πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατός ο χειρισμός του οχήματος με ασφαλή και σταθερό τρόπο, ακόμη και σε πλήρη απόδοση. Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να εξασφαλίζεται η ασφαλής πρόσβαση στο όχημα και η ασφαλής έξοδος από το όχημα, ιδίως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

4. Τα οχήματα της κλάσης I πρέπει να διαθέτουν ικανότητα πρόσβασης για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

5. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του εσωτερικού του αμαξώματος των λεωφορείων πρέπει να πληρούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις ώστε να αποφεύγεται ή τουλάχιστον να επιβραδύνεται η εξάπλωση της φωτιάς προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες να εκκενώσουν το όχημα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Άρθρο 8
Ταξινόμηση των ελαστικών

1. Οι τύποι των ελαστικών ταξινομούνται σύμφωνα με τις εξής κλάσεις:

α)

β) ελαστικά της κλάσης C2 - ελαστικά που προορίζονται για οχήματα άνω των 3,5 τόνων των κατηγοριών M_2, M_3, N, O_3 και O_4 με δείκτη φορτίου, όταν χρησιμοποιούνται μονά, ≤ 121 και σύμβολο της κατηγορίας ταχύτητας ≥ « N»·

γ) ελαστικά της κατηγορίας C3 - ελαστικά που προορίζονται για οχήματα άνω των 3,5 τόνων των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 και O_4 με έναν από τους ακόλουθους δείκτες φορτίου:

i) δείκτης φορτίου, όταν χρησιμοποιούνται μονά, ≤ 121 και σύμβολο της κατηγορίας ταχύτητας ≤ «M»·

ii) δείκτης φορτίου, όταν χρησιμοποιούνται μονά, ≥ 122.

Ένας τύπος ελαστικών μπορεί να ταξινομηθεί σε περισσότερες της μίας κλάσεις που ορίζονται στα στοιχεία α), β) και γ), εφόσον ο εν λόγω τύπος ελαστικών πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις κάθε κλάσης για την οποία εγκρίνεται.

2. Εφαρμόζεται ο κατάλογος των δεικτών φορτίου και των αντίστοιχων μαζών ο οποίος περιλαμβάνεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 54[64] .

[64] ΕΕ […]

Άρθρο 9
Ειδικές διατάξεις σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων

1. Όλα τα ελαστικά που παρέχονται ως μέρος του εξοπλισμού ενός οχήματος, συμπεριλαμβανομένων, όπου προβλέπεται, των ενδεχόμενων εφεδρικών ελαστικών, πρέπει να είναι κατάλληλα για χρήση στα οχήματα για τα οποία προορίζονται, ιδίως όσον αφορά τις διαστάσεις, την ταχύτητα και τα χαρακτηριστικά των επιδόσεων κατά τη μεταφορά φορτίου.

2. Τα οχήματα της κατηγορίας M_1 πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, ικανό να προειδοποιεί τον οδηγό όταν ένα ελαστικό λειτουργεί σε επικίνδυνα χαμηλό επίπεδο πίεσης, καθώς επίσης και όταν λειτουργεί σε επίπεδο πίεσης σημαντικά χαμηλότερο του βέλτιστου επιπέδου για χαμηλή κατανάλωση καυσίμων.

3. Όλα τα ελαστικά του τύπου C_1 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις σχετικά με την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος οι οποίες περιλαμβάνονται στο μέρος Α του παραρτήματος Ι.

4. Όλα τα ελαστικά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις σχετικά με την αντίσταση τριβής κύλισης οι οποίες περιλαμβάνονται στο μέρος Β του παραρτήματος Ι.

5. Όλα τα ελαστικά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις σχετικά με το θόρυβο κύλισης οι οποίες περιλαμβάνονται στο μέρος Γ του παραρτήματος Ι.

6. Οι παράγραφοι 3, 4 και 5 δεν εφαρμόζονται:

   α) για τα ελαστικά με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 80 km/h·

   β) για τα ελαστικά των οποίων η ονομαστική διάμετρος της ζάντας δεν υπερβαίνει τα 254 mm είτε είναι ίση ή μεγαλύτερη των 635 mm·

   γ) για τα εφεδρικά ελαστικά προσωρινής χρήσης τύπου Τ·

   δ) για τα ελαστικά που έχουν σχεδιαστεί για εγκατάσταση αποκλειστικά σε οχήματα τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά πριν από την [1η Οκτωβρίου 1990]·

   ε) για ελαστικά εξοπλισμένα με πρόσθετες διατάξεις για τη βελτίωση των ιδιοτήτων πρόσφυσης.

7. Οι απαιτήσεις σχετικά με την αντίσταση τριβής κύλισης και το θόρυβο κύλισης, που προβλέπονται στα μέρη Β και Γ του παραρτήματος Ι, δεν εφαρμόζονται για τα επαγγελματικά ελαστικά εκτός δρόμου.

Άρθρο 10
Προηγμένα συστήματα οχημάτων

1. Τα οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 πρέπει να είναι εξοπλισμένα με προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Κάθε προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης που έχει εγκαταστήσει προαιρετικά ο κατασκευαστής σε όχημα των κατηγοριών M_1 ή N_1 πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Τα οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

   Κάθε προηγμένο σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας που έχει εγκαταστήσει προαιρετικά ο κατασκευαστής σε όχημα των κατηγοριών M_1 ή N_1 πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

3. Η Επιτροπή μπορεί να προβλέπει ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των προηγμένων συστημάτων οχημάτων πέραν εκείνων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

   Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Κεφάλαιο III
Υποχρεώσεις των κρατών μελών

Άρθρο 11
Έγκριση τύπου οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Από την 29η Οκτωβρίου 2012, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφάλειας των οχημάτων και των ελαστικών, οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 5 έως 9 και στο παράρτημα Ι, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Β πίνακας 2, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών που προσδιορίζονται στα προαναφερόμενα άρθρα και στα μέτρα εφαρμογής τους, καθώς επίσης και τη χορήγηση έγκρισης τύπου σε κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες για νέους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, που δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

2. Από την 29η Οκτωβρίου 2014, οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφάλειας των οχημάτων και των ελαστικών, οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 5, 6, 7, 8, στο άρθρο 9 παράγραφοι 1 έως 4 και στο παράρτημα Ι μέρη Α και Β, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης για τα ελαστικά C3 και των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Β πίνακας 2, για νέα οχήματα των κατηγοριών που προσδιορίζονται στα προαναφερόμενα άρθρα, που δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και,

στην περίπτωση νέων κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία.

3. Από την 29η Οκτωβρίου 2016, οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με το θόρυβο κύλισης των ελαστικών και, για τα ελαστικά C3, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος B πίνακας 2, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση τους σε λειτουργία.

4. Από την 29η Οκτωβρίου 2016, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M, N και O, καθώς επίσης και τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες για νέους τύπους ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος B πίνακας 2.

5. Από την 29η Οκτωβρίου 2018, οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών C1 και C2, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος B πίνακας 2, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος B πίνακας 2, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση τους σε λειτουργία.

6. Από την 29η Οκτωβρίου 2020, οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών C3, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος B πίνακας 2, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος B πίνακας 2, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση τους σε λειτουργία.

7. Από την 29η Οκτωβρίου 2013, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφάλειας των οχημάτων, οι οποίοι καλύπτονται στο άρθρο 10, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, καθώς επίσης και τη

χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1 που είναι εξοπλισμένα με προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και/ή με συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας· αρνούνται, επίσης, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες για νέους τύπους προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης και συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας τα οποία προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, που δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

8. Από την 29η Οκτωβρίου 2015, οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την ασφάλεια των οχημάτων η οποία καλύπτεται στο άρθρο 10, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M_3, N_2 και N_3 και νέων οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1 που είναι εξοπλισμένα με προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και/ή με συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, για τα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση τους σε λειτουργία.

9. Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που είχαν λάβει έγκριση τύπου πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και εξακολουθούν να χορηγούν επέκταση των εγκρίσεων τύπου για τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας βάσει της οποίας χορηγήθηκαν αρχικά, εκτός αν οι απαιτήσεις που ισχύουν για τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες έχουν τροποποιηθεί και/ή έχουν προστεθεί νέες απαιτήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού.

Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία και εξακολουθούν να χορηγούν επεκτάσεις της έγκρισης τύπου ΕΚ για τα ανταλλακτικά και τις χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαιρουμένων των ελαστικών αντικατάστασης τα οποία προορίζονται για οχήματα που είχαν λάβει έγκριση τύπου πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας βάσει της οποίας χορηγήθηκαν αρχικά.

10. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 9 και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφοι 3 και 13, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφάλειας των οχημάτων και των ελαστικών, οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 5 έως 10, να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου σε ένα νέο τύπο οχήματος ή τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε ένα νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου χωριστής τεχνικής μονάδας, ή να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία ενός νέου κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, εάν

το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 12
Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο δεκαοκτώ μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και κοινοποιούν αμέσως κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

2. Οι τύποι παραβάσεων που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν:

α) την υποβολή ψευδών δηλώσεων στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση·

β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών με σκοπό την έγκριση τύπου·

γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου.

Κεφάλαιο IV
Τελικές διατάξεις

Άρθρο 13
Μέτρα εφαρμογής

1. Τα μέτρα αυτά, που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, όσον αφορά τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 5 έως 10 και του παραρτήματος Ι θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνεται ακριβέστερος ορισμός των χαρακτηριστικών που πρέπει να διαθέτει ένα ελαστικό προκειμένου να εμπίπτει στον ορισμό του «επαγγελματικού ελαστικού εκτός δρόμου».

2. Στο βαθμό που τα μέτρα τα οποία θεσπίζονται βάσει της παραγράφου 1 σχετίζονται με την τροποποίηση των οριακών τιμών για την αντίσταση τριβής κύλισης και το θόρυβο κύλισης για τα ελαστικά, που προβλέπονται στα μέρη Β και Γ του παραρτήματος Ι, όποτε προκύπτουν αλλαγές στις διαδικασίες δοκιμής, τα εν λόγω μέτρα καθορίζονται χωρίς να μειώνεται το ισχύον επίπεδο φιλοδοξιών αναφορικά με το περιβάλλον.

Άρθρο 14
Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/ΕΚ

Τα παραρτήματα IV, VI και XI της οδηγίας 46/2007/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15
Κατάργηση

1. Οι οδηγίες 70/221/ΕΟΚ, 70/222/ΕΟΚ, 70/311/ΕΟΚ, 70/387/ΕΟΚ, 70/388/ΕΟΚ, 71/320/ΕΟΚ, 72/245/ΕΟΚ, 74/60/ΕΟΚ, 74/61/ΕΟΚ, 74/297/ΕΟΚ, 74/408/ΕΟΚ, 74/483/ΕΟΚ, 75/443/ΕΟΚ, 76/114/ΕΟΚ, 76/115/ΕΟΚ, 76/756/ΕΟΚ, 76/757/ΕΟΚ, 76/758/ΕΟΚ, 76/759/ΕΟΚ, 76/760/ΕΟΚ, 76/761/ΕΟΚ, 76/762/ΕΟΚ, 77/389/ΕΟΚ, 77/538/ΕΟΚ, 77/539/ΕΟΚ, 77/540/ΕΟΚ, 77/541/ΕΟΚ, 77/649/ΕΟΚ, 78/316/ΕΟΚ, 78/317/ΕΟΚ, 78/318/ΕΟΚ, 78/549/ΕΟΚ, 78/932/ΕΟΚ, 89/297/ΕΟΚ, 91/226/ΕΟΚ, 92/21/ΕΟΚ, 92/22/ΕΟΚ, 92/24/ΕΟΚ, 92/114/ΕΟΚ, 94/20/ΕΚ, 95/28/ΕΚ, 96/27/ΕΚ, 96/79/ΕΚ, 97/27/ΕΚ, 98/91/ΕΚ, 2000/40/ΕΚ, 2001/56/ΕΚ, 2001/85/ΕΚ, 2003/97/ΕΚ καταργούνται από την 29η Οκτωβρίου 2014.

2. Η οδηγία 92/23/ΕΟΚ καταργείται από την 29η Οκτωβρίου 2018.

3. Οι παραπομπές στις καταργηθείσες οδηγίες θεωρείται ότι αποτελούν παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 16
Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την [29η Οκτωβρίου 2012].

Εντούτοις, το άρθρο 5 παράγραφος 3, το άρθρο 6 παράγραφος 6, το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 11 παράγραφος 10 και το άρθρο 13 και το σημείο 1 στοιχείο α) περίπτωση iii), το σημείο 1 στοιχείο β) περίπτωση iii), το σημείο 1 στοιχείο β) περίπτωση iv), το σημείο 2 στοιχείο γ), το σημείο 3 στοιχείο α) περίπτωση iii), το σημείο 3 στοιχείο β) περίπτωση iii), το σημείο 3 στοιχείο γ) περίπτωση iii), το σημείο 3 στοιχείο δ) περίπτωση iii), το σημείο 3 στοιχείο ε) περίπτωση iii) και το σημείο 3 στοιχείο στ) περίπτωση i) του παραρτήματος II εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος. Το σημείο 1 στοιχείο α) περίπτωση i), το σημείο 1 στοιχείο β) περίπτωση i), το σημείο 2 στοιχείο α), το σημείο 3 στοιχείο α) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο β) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο γ) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο δ) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο ε) περίπτωση i) και το σημείο 3 στοιχείο στ) περίπτωση ii) του παραρτήματος II εφαρμόζονται από την 29η Οκτωβρίου 2014. Το σημείο 1 στοιχείο α) περίπτωση i), το σημείο 1 στοιχείο β) περίπτωση i), το σημείο 2 στοιχείο α), το σημείο 3 στοιχείο α) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο β) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο γ) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο δ) περίπτωση i), το σημείο 3 στοιχείο ε) περίπτωση i) και το σημείο 3 στοιχείο στ) περίπτωση ii) του παραρτήματος II εφαρμόζονται από την 29η Οκτωβρίου 2014.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, […]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Απαιτήσεις για τα ελαστικά όσον αφορά την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος, την αντίσταση τριβής κύλισης και το θόρυβο κύλισης

Μέρος Α – Απαιτήσεις σχετικά με την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος

Τα ελαστικά της κλάσης C1 πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

Κατηγορία χρήσης	Δείκτης πρόσφυσης σε βρεγμένο έδαφος (G)
ελαστικό χιονιού με σύμβολο ταχύτητας («Q» ή μικρότερο, εξαιρουμένου του «H») που δηλώνει μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα έως 160 km/h	≥ 0,9
ελαστικό χιονιού με σύμβολο ταχύτητας («R» ή μεγαλύτερο, συμπεριλαμβανομένου του «H») που δηλώνει μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα μεγαλύτερη των 160 km/h	≥ 1,0
σύνηθες ελαστικό (τύπου ασφάλτου)	≥ 1,1

Μέρος Β – Αντίσταση τριβής κύλισης

Οι μέγιστες τιμές για το συντελεστή αντίστασης τριβής κύλισης, για κάθε είδος ελαστικού, υπολογιζόμενες σύμφωνα με το ISO 28580, δεν υπερβαίνουν τα ακόλουθα:

Πίνακας 1

Κατηγορία ελαστικών	Μέγιστη τιμή (kg/τόνος) **1η φάση**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Πίνακας 2

Κατηγορία ελαστικών	Μέγιστη τιμή (kg/τόνος) **2η φάση**
C1	10,5
C2	9

C3	6,5

Μέρος Γ - Θόρυβος κύλισης

1. Τα επίπεδα θορύβου που καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία προσδιορίζεται στα μέτρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια που αναφέρονται στα σημεία 1.1 ή 1.2. Οι πίνακες στα σημεία 1.1 και 1.2 απεικονίζουν τις τιμές που μετρώνται, διορθωμένες για τη θερμοκρασία, εκτός από την περίπτωση των ελαστικών C3, και την ακρίβεια του οργάνου μέτρησης, στρογγυλοποιημένες στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.

1.1 Ελαστικά της κλάσης C1, αναφορικά με το ονομαστικό πλάτος διατομής του ελαστικού το οποίο δοκιμάστηκε:

κλάση ελαστικών	Ονομαστικό πλάτος διατομής (mm)	Οριακές τιμές σε dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 Ελαστικά των κλάσεων C2 και C3, αναφορικά με την κατηγορία χρήσης του εύρους παραγωγής των ελαστικών:

κλάση ελαστικών	Ονομαστικό πλάτος διατομής (mm)	Οριακές τιμές σε dB(A)
C2	σύνηθες	72
	ελαστικά έλξης	73
C3	σύνηθες	73
	ελαστικά έλξης	75

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/ΕΚ

Η οδηγία 2007/46/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Ι του παραρτήματος IV τροποποιείται ως εξής:

α) Ο πίνακας τροποποιείται ως εξής :

i) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 38, 42 έως 45 και 47 έως 57 διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	Εφαρμογή									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	[L .. της …, σ. .. *αναφορά στον παρόντα κανονισμό*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

β) Το προσάρτημα τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 37, 44, 45 και 50 έως 54 του πίνακα διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 του πίνακα διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	M_1
63	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	[L .. της …, σ. .. *αναφορά στον παρόντα κανονισμό*]	ΕΕΜ

ii) Στο «υπόμνημα», προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

ΕΕΜ: Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται εν μέρει. Το επακριβές πεδίο εφαρμογής καθορίζεται στα μέτρα εφαρμογής του κανονισμού.

2. Στο προσάρτημα του παραρτήματος VI, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 38, 42 έως 45 και 47 έως 57 διαγράφονται·

β) το σημείο 46 διαγράφεται·

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	Όπως τροποποιήθηκε με	Εφαρμόζεται στις παραλλαγές
63. Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	[L .. της …, σ. .. *αναφορά στον παρόντα κανονισμό*]		

3. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

α) Στο προσάρτημα 1, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 38, 44, 45 και 47 έως 54 διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ

β) Στο προσάρτημα 2, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 38, 42 έως 45 και 47 έως 57 διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ

γ) Στο προσάρτημα 3, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 37, 44, 45 και 50 έως 54 διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	M_1
63	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	ΕΕΜ

δ) Στο προσάρτημα 4, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 3 έως 10, 13 έως 36, 42 έως 45 και 47 έως 57 διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ	ΕΕΜ

ε) Στο προσάρτημα 5, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 3 έως 10, 12 έως 36, 42 έως 45 και 47 έως 57 διαγράφονται·

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 58:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	Κινητοί γερανοί κατηγορίας N3
58	Γενική ασφάλεια	[(ΕΚ) αριθ. …/… *αναγράφεται ο αριθμός του παρόντος κανονισμού*]	ΕΕΜ

στ) Η «επεξήγηση των χαρακτήρων» τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία C, U, W_5 και W_6 διαγράφονται·

ii) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΕΜ: Η παρούσα κανονιστική πράξη εφαρμόζεται εν μέρει. Το επακριβές πεδίο εφαρμογής καθορίζεται στα μέτρα εφαρμογής του κανονισμού».