

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/562 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Απριλίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2012 για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων σε σχέση με προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 αποτελεί επιμέρους κανονισμό στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου που προβλέπεται από την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ σε σχέση με την εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS). Είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την εν λόγω έγκριση τύπου.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 θεσπίζει γενική την υποχρέωση τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ να είναι εξοπλισμένα με AEBS.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 της Επιτροπής ⁽³⁾ θεσπίζει τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το AEBS και προβλέπει για την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων σε δύο στάδια. Στο πλαίσιο του πρώτου σταδίου, ορισμένοι νέοι τύποι οχημάτων πρέπει να υπόκεινται, από την 1η Νοεμβρίου 2013, σε επίπεδο έγκρισης 1. Στη δεύτερη φάση, οι εν λόγω τύποι οχημάτων, μαζί με ορισμένους άλλους τύπους οχημάτων που δεν είχαν υποβληθεί σε επίπεδο έγκρισης 1, θα πρέπει να αποκτήσουν επίπεδο έγκρισης 2, γεγονός που συνεπάγεται συμμόρφωση με περαιτέρω και πιο εκτεταμένες απαιτήσεις. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 προβλέπει περαιτέρω ότι το επίπεδο έγκρισης 2 θα εφαρμοστεί από την 1η Νοεμβρίου 2016 για τους νέους τύπους οχημάτων.
- (5) Το χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή του επιπέδου έγκρισης 2 καθορίστηκε για να εξασφαλιστεί ότι θα υπάρχει επαρκής χρόνος ανταπόκρισης για να αποκτηθεί περαιτέρω εμπειρία με τα συστήματα AEBS και για να επιτραπούν οι περαιτέρω τεχνικές εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα. Επιπλέον, το χρονοδιάγραμμα είχε ως σκοπό να παράσχει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να λάβει υπόψη τις διεθνείς εναρμονισμένες απαιτήσεις επιδόσεων και δοκιμών τις οποίες επρόκειτο να εγκρίνει η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ) όσον αφορά τους τύπους οχημάτων των κατηγοριών που καλύπτονται από τον κανονισμό αριθ. 131 του ΟΗΕ σχετικά με τα AEBS.
- (6) Ως εκ τούτου, εξετάστηκε το ενδεχόμενο να εγκρίνει η Επιτροπή, το αργότερο δύο χρόνια πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του επιπέδου έγκρισης 2, τα κριτήρια δοκιμής της προειδοποίησης και της ενεργοποίησης της πέδησης για τύπους οχημάτων κατηγορίας M₂ και κατηγορίας N₂ με μέγιστη μάζα ίση ή μικρότερη των 8 τόνων, λαμβάνοντας υπόψη τις περαιτέρω εξελίξεις σε επίπεδο ΟΕΕ/ΟΗΕ για το θέμα αυτό.
- (7) Η ΟΕΕ/ΟΗΕ έχει διευκρινίσει την εφαρμοστέα προσδοκώμενη τιμή ταχύτητας για τον κινούμενο στόχο για το επίπεδο έγκρισης 2 για τις δοκιμές των τύπων οχημάτων της κατηγορίας M₂ και της κατηγορίας N₂ με μέγιστη μάζα όχι άνω των 8 τόνων. Οι προσδοκώμενες τιμές ταχύτητας καθορίστηκαν με σύμφωνη γνώμη, ούτως ώστε να μπορέσει να αποκτηθεί περαιτέρω εμπειρία με τα συστήματα AEBS και για να επιτραπούν οι περαιτέρω τεχνικές εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα για τους εν λόγω τύπους οχημάτων.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

⁽¹⁾ ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων σε σχέση με προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (ΕΕ L 109 της 21.4.2012, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2012 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 8 Απριλίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2012 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το σημείο 2.4.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.2.1. α) Για επίπεδο έγκρισης 1: τουλάχιστον μία απτική ή ακουστική λειτουργία προειδοποίησης παρέχεται το αργότερο έως τις τιμές που προσδιορίζονται στη στήλη Β του πίνακα στο προσάρτημα 1.

β) Για επίπεδο έγκρισης 2: τουλάχιστον μία λειτουργία προειδοποίησης παρέχεται το αργότερο έως τις τιμές που προσδιορίζονται στη στήλη Β του πίνακα στο προσάρτημα 2 ως εξής:

- στην περίπτωση των κατηγοριών οχημάτων που αναφέρονται στη σειρά 1 του πίνακα στο προσάρτημα 2: η προειδοποίηση θα είναι απτική ή ακουστική, και
- στην περίπτωση των κατηγοριών οχημάτων που αναφέρονται στη σειρά 2 του πίνακα στο προσάρτημα 2: η προειδοποίηση θα είναι απτική, ακουστική ή οπτική».

(2) Το σημείο 2.4.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.2.2. Τουλάχιστον δύο λειτουργίες προειδοποίησης παρέχονται το αργότερο έως τις τιμές που καθορίζονται στα:

Για επίπεδο έγκρισης 1: Στη στήλη Γ του πίνακα στο προσάρτημα 1.

Για επίπεδο έγκρισης 2: Στη στήλη Γ του πίνακα στο προσάρτημα 2».

(3) Η τελευταία πρόταση στα σημεία 2.5.2.1 και 2.5.2.2 διαγράφεται.

(4) Το προσάρτημα 2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«Προσάρτημα 2

Επίπεδο έγκρισης 2: απαιτήσεις δοκιμής προειδοποίησης και ενεργοποίησης — τιμές επιτυχίας/αποτυχίας

Σειρά	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z	H
0	Κατηγορία οχήματος	Σταθερός στόχος			Κινούμενος στόχος			
		Χρονοδιάγραμμα λειτουργιών προειδοποίησης		Μείωση ταχύτητας του υποκείμενου οχήματος	Χρονοδιάγραμμα λειτουργιών προειδοποίησης		Μείωση ταχύτητας του υποκείμενου οχήματος	Ταχύτητα στόχος
		Τουλάχιστον 1	Τουλάχιστον 2		Τουλάχιστον 1	Τουλάχιστον 2		
		(σημείο αναφ. 2.4.2.1.)	(σημείο αναφ. 2.4.2.2.)	(σημείο αναφ. 2.4.5.)	(σημείο αναφ. 2.5.2.1.)	(σημείο αναφ. 2.5.2.2.)	(σημείο αναφ. 2.5.3.)	(σημείο αναφ. 2.5.1.)
1	M ₃ (!), N ₃ και N ₂ > 8t	Όχι αργότερα από 1,4 δευτ. πριν από την έναρξη της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης	Όχι αργότερα από 0,8 δευτ. πριν από την έναρξη της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης	Όχι μικρότερη από 20 km/h	Όχι αργότερα από 1,4 δευτ. πριν από την έναρξη της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης	Όχι αργότερα από 0,8 δευτ. πριν από την έναρξη της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης	Το υποκείμενο όχημα δεν προσκρούει στον κινούμενο στόχο	12 ± 2 km/h

Σειρά	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z	H	
0	Κατηγορία οχήματος	Σταθερός στόχος			Κινούμενος στόχος				
		Χρονοδιάγραμμα λειτουργιών προειδοποίησης		Μείωση ταχύτητας του υποκείμενου οχήματος	Χρονοδιάγραμμα λειτουργιών προειδοποίησης		Μείωση ταχύτητας του υποκείμενου οχήματος	Ταχύτητα στόχος	
		Τουλάχιστον 1	Τουλάχιστον 2		Τουλάχιστον 1	Τουλάχιστον 2			
		(σημείο αναφ. 2.4.2.1.)	(σημείο αναφ. 2.4.2.2.)	(σημείο αναφ. 2.4.5.)	(σημείο αναφ. 2.5.2.1.)	(σημείο αναφ. 2.5.2.2.)	(σημείο αναφ. 2.5.3.)	(σημείο αναφ. 2.5.1.)	
2	$N_2 \leq 8t$ ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ και M_2 ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	Όχι αργότερα από 0,8 δευτ. πριν από την έναρξη της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης	Πριν από την εκκίνηση της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης ⁽³⁾	Όχι μικρότερη από 10 km/h	Όχι αργότερα από 0,8 δευτ. πριν από την έναρξη της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης	Πριν από την εκκίνηση της φάσης πέδησης έκτακτης ανάγκης ⁽³⁾	Το υποκείμενο όχημα δεν προσκρούει στον κινούμενο στόχο	67 ± 2 km/h ⁽⁵⁾	

⁽¹⁾ Τα οχήματα κατηγορίας M_3 με υδραυλικό σύστημα πέδησης υπόκεινται στις απαιτήσεις της σειράς 2.

⁽²⁾ Τα οχήματα με πνευματικό σύστημα πέδησης υπόκεινται στις απαιτήσεις της σειράς 1.

⁽³⁾ Οι τιμές προσδιορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος κατά τη στιγμή της έγκρισης τύπου (βλέπε παράρτημα I μέρος 2 προσθήκη σημείο 4.4).

⁽⁴⁾ Οι κατασκευαστές των οχημάτων που καλύπτονται από τη σειρά 2 μπορούν να επιλέξουν να αποκτήσουν έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα με τις τιμές που προσδιορίζονται στη σειρά 1· Σε αυτή την περίπτωση, η συμμόρφωση με όλες τις τιμές που προσδιορίζονται στη σειρά 1 πρέπει να αποδεικνύεται.

⁽⁵⁾ Οι τιμές για την ταχύτητα στόχο στην κυψέλη H2 επανεξετάζονται πριν από την 1η Νοεμβρίου 2021».