

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.10.2010
COM(2010) 542 τελικό

2010/0271 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων.

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

EN

{SEC(2010) 1151}

{ SEC(2010) 1152}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Ο όρος «οχήματα της κατηγορίας L» καλύπτει ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών τύπων οχημάτων με δύο, τρεις ή τέσσερις τροχούς, π.χ. δίκυκλα και τρίκυκλα μοτοποδήλατα, δίκυκλες και τρίκυκλες μοτοσυκλέτες και μοτοσυκλέτες με καλάθι (side-car). Παραδείγματα τετράτροχων οχημάτων, τα οποία ονομάζονται επίσης τετράκυκλα, είναι οι τετράτροχες μοτοσυκλέτες (quad) και τα μίνι αυτοκίνητα.

Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τα νέα οχήματα της κατηγορίας L καθορίζονται στην οδηγία 2002/24/EK²¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (η «οδηγία πλαίσιο»). Επιπλέον, μια σειρά από οδηγίες που μνημονεύονται στην οδηγία πλαίσιο περιέχουν λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα της κατηγορίας L.

Η Επιτροπή έχει εντοπίσει ορισμένα βασικά σημεία ανησυχίας που συνδέονται με τις ισχύουσες διατάξεις για την έγκριση τύπου των νέων οχημάτων της κατηγορίας L, τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν:

- η πολυπλοκότητα του νομικού πλαισίου·
- το επίπεδο εκπομπών και το αυξανόμενο μερίδιο στις συνολικές εκπομπές των οδικών μεταφορών, οι οποίες στο σύνολό τους μειώνονται·
- οι πτυχές που αφορούν τη λειτουργική ασφάλεια των οχημάτων σε σχέση με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου·
- η έλλειψη νομικού πλαισίου για οχήματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέες τεχνολογίες·
- η πώληση και η ταξινόμηση ορισμένων οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που εισάγονται στην αγορά της ΕΕ, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις έγκρισης τύπου όσον αφορά τη λειτουργική ασφάλεια του οχήματος και/ή την περιβαλλοντική προστασία.

- **Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης**

- Οδηγία πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2002/24/EK¹
- Οδηγίες:
93/14/EOK² 93/30/EOK³ 93/33/EOK⁴ 93/93/EOK⁵ 95/1/EK⁶

¹ EE L 124 της 09.05.2002, σ. 1.

² EE L 121 της 15.05.1993, σ. 1.

³ EE L 188 της 29.07.1993, σ. 1.

97/24/EK⁷ 2000/7/EK⁸ 2002/51/EK⁹ 2009/62/EK¹⁰ 2009/67/EK¹¹
2009/78/EK¹² 2009/79/EK¹³ 2009/80/EK¹⁴ 2009/139/EEK¹⁵

Η νομοθεσία έγκρισης τύπου εξετάζεται στην πολιτική πρωτοβουλία CARS 21¹⁶. Η πρωτοβουλία αυτή δρομολογήθηκε το 2005 για να διενεργήσει την αναθεώρηση των κανονιστικών διατάξεων και της πολιτικής στον αυτοκινητιστικό κλάδο με σκοπό την παροχή συμβουλών στην Επιτροπή σχετικά με τις μελλοντικές επιλογές πολιτικής. Ένας από τους λόγους για τη θέσπιση της πρωτοβουλίας CARS 21 ήταν η ανησυχία που είχαν εκφράσει τα ενδιαφερόμενα μέρη της αυτοκινητοβιομηχανίας ότι το συσσωρευμένο κόστος των κανονισμών είχε αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα και καθιστούσε τα οχήματα ιδιαίτερα δαπανηρά. Η τελική έκθεση CARS 21¹⁷ κατέληγε στο συμπέρασμα ότι, ενώ το μεγαλύτερο μέρος της ισχύουσας νομοθεσίας έπρεπε να διατηρηθεί για την προστασία των πολιτών και του περιβάλλοντος, έπρεπε να απλουστευθεί για να εξορθολογιστεί το ρυθμιστικό πλαίσιο και να επιτευχθεί η διεθνής εναρμόνιση των απαιτήσεων. Η απλούστευση αυτή είχε προβλεφθεί στην «Δεύτερη έκθεση προόδου σχετικά με τη στρατηγική για την απλούστευση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος»¹⁸. Κάθε ενδεχόμενη πρωτοβουλία πρέπει να ευθυγραμμίζεται με την εν λόγω στρατηγική.

Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁹, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ενισχύει σταθερά τα πρότυπα που διέπουν τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων, ιδιαίτερα τις εκπομπές υδρογονανθράκων, μονοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου και σωματιδιακών ρύπων. Αυτό θα ισχύει και για το προτεινόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο για τα οχήματα της κατηγορίας L.

Τα μέτρα έγκρισης τύπου που προβλέπονται στο υπό εξέταση νομοθετικό πλαίσιο ευθυγραμμίζονται με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια 2011-2020 καθώς και με τον ευρωπαϊκό χάρτη οδικής ασφάλειας (ERSC)²⁰ 2000-2010. Στόχος του ERSC είναι να μειωθεί στο ήμισυ ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων έως το 2010. Δυστυχώς, οι οδηγοί των οχημάτων της κατηγορίας L ανήκουν σε μια ευάλωτη ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου με τα υψηλότερα ποσοστά θανάτων και τραυματισμών μεταξύ του συνόλου των χρηστών.

Τέλος, η παρούσα πρόταση ενσωματώνει επίσης ορισμένες διατάξεις της απόφασης αριθ. 768/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ένα κοινό πλαίσιο για την εμπορία των προϊόντων²¹, με σκοπό την ενδυνάμωση της εφαρμογής και

⁴ EE L 188 της 29.07.1993, σ. 32.

⁵ EE L 311 της 14.12.1993, σ. 76.

⁶ EE L 52 της 08.03.1995, σ. 1.

⁷ EE L 226 της 18.08.1997, σ. 1.

⁸ EE L 106 της 03.05.2000, σ. 1.

⁹ EE L 252 της 20.09.2002, σ. 20.

¹⁰ EE L 198 της 30.07.2009, σ. 20.

¹¹ EE L 222 της 25.08.2009, σ. 1.

¹² EE L 231 της 03.09.2009, σ. 8.

¹³ EE L 201 της 01.08.2009, σ. 29.

¹⁴ EE L 202 της 04.08.2009, σ. 16.

¹⁵ EE L 322 της 09.12.2009, σ. 3.

¹⁶ <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

¹⁷ <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

¹⁸ COM(2008) 33 τελικό της 30.1.2008, πρόταση αριθ. 49, σ. 32

¹⁹ <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>

²⁰ <http://www.erscharter.eu/>.

²¹ EE L 218 της 13.8.2008, σ. 82.

της επιβολής του νέου κανονισμού,. Οι εν λόγω διατάξεις προσδιορίζουν τις αρμοδιότητες των οικονομικών φορέων στο πλαίσιο της αλυσίδας εφοδιασμού και τις αντίστοιχες αρχές εποπτείας της αγοράς που εμπλέκονται στη διαδικασία, ιδιαίτερα όσον αφορά την εποπτεία μετά τη διάθεση στην αγορά και τον έλεγχο των προϊόντων που εισέρχονται στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, ενισχύονται οι απαιτήσεις που διέπουν τους φορείς ή τις οργανώσεις στις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν ορισμένα καθήκοντα αξιολόγησης των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων με σκοπό να διασφαλιστούν ίσοι όροι και να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού που ενδέχεται να προκύψει από διαφορετικά επίπεδα αυστηρότητας και επιδόσεων που εφαρμόζουν οι εν λόγω τρίτες οργανώσεις κατά τη δοκιμή, την επιθεώρηση και την αξιολόγηση των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων για τα οποία ζητείται έγκριση τύπου.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε δημόσια διαβούλευση για να συγκεντρώσει τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με προτάσεις που παρουσίασε για νέα νομοθεσία σχετικά τα οχήματα της κατηγορίας L. Δημοσιεύθηκε έγγραφο διαβούλευσης²² για την παρουσίαση του ιστορικού και για να ζητηθούν οι απόψεις σχετικά με το νέο πλαίσιο που πρόκειται να αντικαταστήσει το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

Η δημόσια διαβούλευση απευθύνθηκε στις ομάδες που θα επηρεαστούν περισσότερο από την πρόταση νέου νομικού πλαισίου, όπως οι αρχές των κρατών μελών, οι κατασκευαστές, οι προμηθευτές και οι καταναλωτές. Το έγγραφο δημοσιεύθηκε στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά σε δικτυακό τόπο που δημιουργήθηκε ειδικά για το σκοπό αυτό.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι έλαβε τις απαντήσεις όλων των ενδιαφερομένων στο πλαίσιο της διαβούλευσης και οι απαντήσεις αυτές δημοσιοποιήθηκαν²³.

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς-στόχοι και γενικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων στη διαβούλευση

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

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε από τις 22 Δεκεμβρίου 2008 έως τις 27 Φεβρουαρίου 2009 στο διαδίκτυο και κάλυψε τις πιθανές αμφιλεγόμενες πτυχές της πρότασης. Παρελήφθησαν σχόλια από κράτη μέλη, από τη βιομηχανία κατασκευής οχημάτων της κατηγορίας L και μηχανικών μερών, από οργανισμούς μεταφορών, από οργανώσεις που εκπροσωπούν τους χρήστες, από άλλες μη κυβερνητικές οργανώσεις και από μεμονωμένους πολίτες.

²² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm

²³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.

Τα στοιχεία που περιέχονται στο σχέδιο πρότασης συζητήθηκαν σε σειρά συναντήσεων της ομάδας εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα οχήματα της κατηγορίας L (MCWG)²⁴.

Τέλος, πραγματοποιήθηκαν πολλές διμερείς συναντήσεις με μεμονωμένα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τις οποίες εκφράστηκαν ελεύθερα οι γνώμες και οι απόψεις τους.

Περίληψη απαντήσεων και τρόπος με τον οποίο έχουν ληφθεί υπόψη

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε 57 απαντήσεις στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω του διαδικτύου. Τα ενδιαφερόμενα μέρη έθιξαν μια σειρά από ζητήματα. Τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης συνοψίστηκαν σε έκθεση²⁵ ενώ παρουσιάστηκαν και συζητήθηκαν στις 29 Ιουνίου 2009 σε συνεδρίαση της ομάδας εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα οχήματα της κατηγορίας L (MCWG), στην οποία προσκλήθηκαν όλοι οι ενδιαφερόμενοι για να διατυπώσουν τα σχόλιά τους.

Η εκτίμηση αντικτύπου που συνοδεύει την παρούσα πρόταση λαμβάνει πλήρως υπόψη τα ζητήματα που τέθηκαν και εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο συνεκτιμήθηκαν.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Για κάθε μία από τις βασικές πτυχές της πρότασης, αναλύθηκαν διαφορετικές απόψεις με την καταγραφή των πιθανών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων όσον αφορά την οικονομική διάσταση, τη διάσταση που αφορά το περιβάλλον και την ασφάλεια καθώς και την κοινωνική διάσταση. Η ανάλυση αυτή καλύπτει τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές πτυχές. Στο επόμενο στάδιο, οι διάφορες εναλλακτικές προτάσεις υποβλήθηκαν σε σύγκριση και έγινε επιλογή και περιγραφή της προτιμότερης πρότασης ή ένας λογισμός συνδυασμός δύο προτιμότερων προτάσεων. Αυτές οι προτάσεις που προκρίθηκαν αποτελούν τη βάση του νέου αυτού κανονισμού πλαισίου.

Το σχέδιο έκθεσης εξετάστηκε ενδελεχώς από την επιτροπή εκτίμησης του αντικτύπου και οι συστάσεις για βελτίωσή της ενσωματώθηκαν, στο μέτρο του δυνατού, στην τελική έκθεση. Η γνώμη της επιτροπής εκτίμησης του αντικτύπου για την έκθεση δημοσιεύεται μαζί με την παρούσα πρόταση, την τελική έκθεση εκτίμησης αντικτύπου και τη συνοπτική περίληψή της.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• **Νομική βάση**

Νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 114 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

• **Αρχή της επικουρικότητας**

²⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title

²⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

Πριν από τη θέσπιση έγκρισης τύπου ΕΕ για οχήματα της κατηγορίας L, τα πρότυπα θεσπίζονταν σε επίπεδο κράτους μέλους. Η εν λόγω νομοθεσία που ενέκριναν τα κράτη μέλη συχνά διέφεραν και οι κατασκευαστές που πωλούσαν οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες σε αρκετές αγορές ήταν, στη συνέχεια, υποχρεωμένοι να μεταβάλλουν την παραγωγή τους ανάλογα με τα κράτη μέλη για τα οποία προορίζονταν τα οχήματα, τα συστήματα, α μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες τους και τα υπέβαλαν σε δοκιμασία σε κάθε κράτος μέλος, γεγονός που ήταν χρονοβόρο και δαπανηρό. Οι διαφορετικοί εθνικοί κανόνες παρεμπόδιζαν, κατά συνέπεια, το εμπόριο και είχαν αρνητική συνέπεια στη δημιουργία και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Είναι συνεπώς αναγκαίο να θεσπιστούν οδηγίες σε επίπεδο ΕΕ, κυρίως για να αντιμετωπιστούν πανευρωπαϊκά διασυνοριακά προβλήματα που αφορούν την ασφάλεια και τις επιβλαβείς συνέπειες της ρύπανσης του αέρα για την υγεία και το περιβάλλον. Οι υψηλές εκπομπές στο τοπικό αστικό περιβάλλον είναι δυνατόν να ελέγχονται με επιμέρους μέτρα των κρατών μελών, αλλά οι συνολικές εκπομπές δεν σταματούν στα σύνορα των κρατών μελών. Το πανευρωπαϊκό αυτό πρόβλημα μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνον με εναρμονισμένα πανευρωπαϊκά μέτρα.. Η οδηγία πλαίσιο 2002/24/ΕΚ, η οποία βασίζεται στο άρθρο 95 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, σχεδιάστηκε για αυτόν ακριβώς το σκοπό και επιδίωκε τη δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς, διασφαλίζοντας, παράλληλα, ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος. Αυτό η βασική αρχή εξακολουθεί να ισχύει σήμερα, καθώς απαιτείται η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να αποφευχθεί ο κερματισμός της εσωτερικής αγοράς και για να εξασφαλισθεί υψηλό και ίσο επίπεδο προστασίας σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Μια επιπλέον προστιθέμενη αξία της νομοθεσίας της ΕΕ είναι ότι ο κλάδος θα μπορέσει να επωφεληθεί από οικονομίες κλίμακας μέσω εναρμονισμένων νομικών απαιτήσεων, για παράδειγμα, τα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες μπορούν να διατίθενται σε όλη την ευρωπαϊκή αγορά, αντί να σχεδιάζονται ειδικά για να λάβουν έγκριση τύπου για κάθε κράτος μέλος χωριστά. Επιπλέον, η προσαρμογή του νομικού πλαισίου στην τεχνική πρόοδο θα εξασφαλίσει ίσους όρους παιχνιδιού για τους κατασκευαστές όσον αφορά την νέα τεχνολογία. Οι καταναλωτές θα επωφεληθούν από τις χαμηλότερες τιμές των οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων, οι οποίες θα βρίσκονται συνεχώς υπό πίεση λόγω του πανευρωπαϊκού ανταγωνισμού.

Τέλος, η ενίσχυση των μέτρων εποπτείας της αγοράς θα συμβάλει στην ύπαρξη ενός ενιαίου συνόλου κανόνων για όλους τους κατασκευαστές που πωλούν οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες στην αγορά της ΕΕ ή είναι υπεύθυνοι για τη θέση τους σε κυκλοφορία και θα διασφαλίσει την πραγματική αποδοτικότητα των απαιτήσεων έγκρισης τύπου όσον αφορά το περιβάλλον και τη λειτουργική ασφάλεια.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

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.

- **Επιλογή νομικών μέσων**

Η έκδοση κανονισμού πλαισίου 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 στον τομέα της έγκρισης τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων της ΕΕ. Η παρούσα προσέγγιση προβλέπει νομοθεσία σε τρία στάδια:

- οι θεμελιώδεις διατάξεις και το πεδίο εφαρμογής καθορίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σε κανονισμού βάσει του άρθρου 114 της ΣΛΕΕ σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.
- οι τεχνικές προδιαγραφές που συνδέονται με τις θεμελιώδεις διατάξεις καθορίζονται σε τρεις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (άρθρο 290) οι οποίες εγκρίνονται με τη διαδικασία της επιτροπολογίας:
 - (1) ένας κανονισμός για τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις όσον αφορά την επίδοση πρόωσης:
 - ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα·
 - διαδικασίες περιβαλλοντικών δοκιμών που αφορούν τις εκπομπές από την εξάτμιση του οχήματος, τις εκπομπές λόγω εξάτμισης του καυσίμου, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση καυσίμου·
 - μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του κινητήρα, μέγιστη ροπή και μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα,
 - ήχος.
 - (2) ένας κανονισμό για τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων και τα συναφή θέματα:
 - όργανα ηχητικής προειδοποίησης·
 - πέδηση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αντιεμπλοκής και συνδυασμένης πέδησης·
 - ηλεκτρική ασφάλεια·
 - δομή οπίσθιας προστασίας·
 - υαλοπίνακες, υαλοκαθαριστήρες, πλυντηρίδες ανεμοθώρακα και διατάξεις αποπάγωσης και αποθάμβωσης·
 - αναγνώριση των χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών·
 - εγκατάσταση συστημάτων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης·
 - την οπίσθια ορατότητα·

- αγκυρώσεις ζωνών ασφάλειας και τις ζώνες ασφάλειας·
- ελαστικά
- τα συστήματα προστασίας των επιβατών, όπως, μεταξύ άλλων, την εσωτερική διαρρύθμιση, τα μαξιλάρια, τις ζώνες ασφάλειας, τις πόρτες του οχήματος·
- τον περιορισμό της σχεδιαστικής ταχύτητας του οχήματος·
- την κατασκευαστική ακεραιότητα του οχήματος.

(3) ένας κανονισμός σχετικά με τις απαιτήσεις κατασκευής του οχήματος:

- μέτρα κατά της παραποίησης του οχήματος·
 - διατάξεις ζεύξης και εξαρτήματα στερέωσης·
 - συσκευές προστασίας από μη εγκεκριμένη χρήση·
 - εξωτερικές προεξοχές·
 - αποθήκη καυσίμων·
 - εξέδρες φόρτωσης·
 - μάζες και διαστάσεις·
 - διαγνωστικό σύστημα του οχήματος·
 - χειρολαβές και υποπόδια για τους επιβάτες·
 - πληροφορίες σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση·
 - χώρος για την τοποθέτηση της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας·
 - στρίποδα·
 - υποχρεωτικά σήματα.
- Μια πράξη εφαρμογής (άρθρο 291) καθορίζει τις διοικητικές διατάξεις, όπως το ενημερωτικό έγγραφο, τους ορισμούς του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τις συναφείς απαιτήσεις συμμόρφωσης της παραγωγής, κ.τ.λ.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση κανονισμού πλαισίου δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τα δύο πρώτα στάδια μείωσης των ορίων εκπομπών (Euro 4 και 5 για τις μοτοσυκλέτες, Euro 3 και 4 για όλα τα άλλα οχήματα της κατηγορίας L). Το τρίτο στάδιο εκπομπών θα περιλαμβάνει τις μοτοσυκλέτες του σταδίου Euro 6 και το στάδιο Euro 5 για όλες τις άλλες κατηγορίες οχημάτων της κατηγορίας L (μοτοποδήλατα, τρίκυκλα και τετράκυκλα). Τα όρια αυτά είναι απολύτως ισοδύναμες με τα όρια εκπομπών Euro 5 για τα

επιβατικά αυτοκίνητα. Προβλέπεται να πραγματοποιηθεί μια ακόμα μελέτη επιπτώσεων όσον αφορά τις εκπομπές για να προσδιοριστούν οι βραχυπρόθεσμες περιβαλλοντικές επιπτώσεις των σταδίων Euro 3, 4 και 5 και να εξεταστεί εάν ενδείκνυται στην παρούσα χρονική στιγμή το επιδιωκόμενο στάδιο Euro 6. Η μελέτη θα ολοκληρωθεί την περίοδο 2016-2017 και θα χρηματοδοτηθεί από τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

5. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Η προτεινόμενη πράξη παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και πρέπει επομένως να επεκταθεί η ισχύς της στον ΕΟΧ.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων.

(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 114,

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Έπειτα από διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁶,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²⁷

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός του οποίου πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για το σκοπό αυτό, η οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων θέσπισε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου ΕΚ για τα εν λόγω οχήματα²¹. Οι αρχές αυτές πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν και όσον αφορά τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του και τις πράξεις εφαρμογής.
- (2) Το σύστημα έγκρισης τύπου ΕΕ προορίζεται να επιτρέψει σε κάθε κράτος μέλος να επιβεβαιώνει ότι κάθε τύπος οχήματος έχει υποβληθεί στους ελέγχους που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του και στις πράξεις εφαρμογής και ότι ο κατασκευαστής του έχει λάβει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου. Επιπλέον, επιβάλλει στους κατασκευαστές την υποχρέωση να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε όχημα που παράγεται σύμφωνα με την έγκριση

²⁶ EE L [...] της [...], σ. [...].

²⁷ EE L [...] της [...], σ. [...].

τύπου. Εφόσον ένα όχημα συνοδεύεται από το πιστοποιητικό αυτό, μπορεί να πωλείται και να ταξινομείται για χρήση σε όλη την επικράτεια της Ένωσης.

- (3) Με τον παρόντα κανονισμό επιδιώκεται ο καθορισμός εναρμονισμένων κανόνων για την έγκριση οχημάτων της κατηγορίας L, με σκοπό την εξασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Τα οχήματα της κατηγορίας L είναι δίκυκλα, τρίκυκλα ή τετράτροχα οχήματα όπως τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, τα τρίκυκλα, οι τετράτροχες μοτοσυκλέτες (quads) και μίνι αυτοκίνητα. Επιπλέον, οι επιμέρους στόχοι του κανονισμού είναι η απλούστευση του ισχύοντος νομικού πλαισίου, η συμβολή στην επίτευξη χαμηλότερου και αναλογικότερου μεριδίου εκπομπών στο σύνολο των εκπομπών από οδικές μεταφορές, η αύξηση του γενικού επιπέδου ασφάλειας, η προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο και η ενίσχυση των κανόνων εποπτείας της αγοράς.
- (4) Η οδηγία 2002/24/ και οι χωριστές οδηγίες της έχουν τροποποιηθεί σημαντικά πολλές φορές. Για να εξασφαλιστεί η σαφήνεια, ο εξορθολογισμός και η απλούστευση, η οδηγία 2002/24ΕΚ και οι χωριστές οδηγίες πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν από έναν κανονισμό και από μικρό αριθμό κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και πράξεων εφαρμογής. Η προσφυγή σε κανονισμό πρέπει να εξασφαλίζει την άμεση εφαρμογή των διατάξεων και τη δυνατότητα ταχύτερης και αποτελεσματικότερης επικαιροποίησής τους ώστε να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος.
- (5) Για την απλούστευση της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης CARS 21: Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα²⁸, είναι σκόπιμο να καταργηθούν όλες οι χωριστές οδηγίες χωρίς να μειωθεί το επίπεδο προστασίας. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις εν λόγω οδηγίες πρέπει να μεταφερθούν στον παρόντα κανονισμό ή στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και πρέπει να αντικατασταθούν, όπου απαιτείται, από παραπομπές στους αντίστοιχους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ), όπως έχουν ενσωματωθεί στο δίκαιο της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης 97/83/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη. Αυτό αφορά την έγκριση ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών για τα τροχοφόρα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες που μπορούν να τοποθετηθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις εν λόγω προδιαγραφές («αναθεωρημένη συμφωνία 1958»)²⁹. Για να περιοριστεί η διοικητική επιβάρυνση που συνεπάγεται η διαδικασία έγκρισης τύπου, πρέπει να επιτραπεί στους κατασκευαστές οχημάτων να προβαίνουν στην έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπου αυτό είναι σκόπιμο, με την άμεση απόκτηση της έγκρισης του αντίστοιχου κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ³⁰, σύμφωνα με τον κατάλογο που παρατίθεται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού και στις χωριστές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.
- (6) Συνεπώς, οι κανονισμοί της ΟΕΕ/ΟΗΕ και οι τροποποιήσεις αυτών, στους οποίους προσχωρεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, κατ' εφαρμογή της απόφασης 97/836/ΕΚ, πρέπει να

²⁸ COM(2007) 22 τελικό.

²⁹ EE L 346 της 17.12.1997, σ. 78

³⁰ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

ενσωματωθούν στην διαδικασία έγκρισης τύπου της ΕΕ είτε ως απαιτήσεις για την έγκριση ΕΕ τύπου οχημάτων είτε ως εναλλακτικές επιλογές σε σχέση με το υφιστάμενο ενωσιακό δίκαιο. Ειδικότερα, όταν η Ένωση αποφασίζει ότι ένας κανονισμός της ΟΕΕ/ΟΗΕ θα καταστεί μέρος των απαιτήσεων έγκρισης τύπου οχημάτων της ΕΕ και θα αντικαταστήσει την υπάρχουσα νομοθεσία της ΕΕ, πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εγκρίνει τις αναγκαίες προσαρμογές στον εν λόγω κανονισμό ή να εγκρίνει τις απαιτούμενες εκτελεστικές πράξεις.

- (7) Ο κανονισμός πρέπει να περιέχει ουσιαστικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και τη λειτουργική ασφάλεια των οχημάτων. Τα κύρια στοιχεία του παρόντος κανονισμού βασίζονται στα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων³¹ στην οποία αναλύονται οι διάφορες επιλογές με την καταγραφή των πιθανών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων όσον αφορά τις οικονομικές, τις περιβαλλοντικές, τις κοινωνικές πτυχές και τις πτυχές που συνδέονται με την ασφάλεια. Η ανάλυση αυτή καλύπτει τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές πτυχές. Ύστερα από τη σύγκριση των διαφόρων επιλογών, προκρίθηκαν οι προτιμότερες από αυτές για να αποτελέσουν τη βάση του παρόντος κανονισμού.
- (8) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού δεν πρέπει να επηρεάζονται από την τοποθέτηση ορισμένων συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων μετά την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων. Συνεπώς, πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που μπορούν να τοποθετηθούν στα οχήματα και τα οποία θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν σημαντικά τη λειτουργία των συστημάτων που έχουν ουσιαστική σημασία για την περιβαλλοντική προστασία ή τη λειτουργική ασφάλεια, υποβάλλονται σε εκ των προτέρων έλεγχο από την εγκριτική αρχή προτού πωληθούν, ταξινομηθούν ή τεθούν σε κυκλοφορία.
- (9) Η οδηγία 95/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Φεβρουαρίου 1995, σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα²¹, έδωσε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αρνούνται την αρχική ταξινόμηση και κάθε μετέπειτα ταξινόμηση εντός της επικράτειάς τους οχημάτων με μέγιστη καθαρή ισχύ άνω των 74 kW. Η αναμενόμενη σχέση μεταξύ της ασφάλειας και του ορίου απόλυτης ισχύος δεν ήταν δυνατόν να επιβεβαιωθεί σε αρκετές επιστημονικές μελέτες που διενεργήθηκαν. Για το λόγο αυτό και για να αρθούν τα εσωτερικά εμπόδια για τις συναλλαγές στην αγορά της Ένωσης, η επιλογή αυτή δεν έπρεπε να διατηρηθεί. Πρέπει να καθιερωθούν άλλα πιο αποτελεσματικά μέτρα ασφάλειας για να μειωθεί ο υψηλός αριθμός θυμάτων και τραυματισμών μεταξύ των επιβαινόντων σε δίκυκλα οχήματα με κινητήρα σε τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν στην Ένωση.
- (10) Ο παρών κανονισμός αποτελεί ένα σύνολο ειδικών απαιτήσεων για την ασφάλεια και για το περιβάλλον. Επομένως, είναι σημαντικό να θεσπιστούν διατάξεις που να διασφαλίζουν ότι, στις περιπτώσεις που ένα όχημα εγκυμονεί σοβαρό κίνδυνο για τους χρήστες ή για το περιβάλλον, ο κατασκευαστής ή κάθε άλλος οικονομικός φορέας στην αλυσίδα εφοδιασμού έχει λάβει αποτελεσματικά μέτρα προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης των οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 20 του

³¹ [...να τοποθετηθεί ο σύνδεσμος όταν δημοσιευθεί]

κανονισμού 785/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας των αγορών σε σχέση με την εμπορία των προϊόντων³². Κατά συνέπεια, οι εγκριτικές αρχές πρέπει να είναι σε θέση να αξιολογούν εάν τα μέτρα αυτά επαρκούν ή όχι.

- (11) Για την απλούστευση και την επιτάχυνση της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, υιοθετήθηκε μια νέα κανονιστική προσέγγιση στη νομοθεσία της ΕΕ που αφορά την έγκριση τύπου οχημάτων, σύμφωνα με την οποία ο νομοθέτης στη συνήθη νομοθετική διαδικασία καθορίζει μόνον τους θεμελιώδεις κανόνες και τις αρχές και αναθέτει τη νομοθεσία που αφορά τις περαιτέρω τεχνικές λεπτομέρειες στην Επιτροπή. Όσον αφορά τις ουσιαστικές απαιτήσεις, ο παρών κανονισμός πρέπει, συνεπώς, να καθορίσει μόνον τις θεμελιώδεις διατάξεις περί λειτουργικής ασφάλειας, εργασιακής ασφάλειας και περιβαλλοντικής επίδοσης και να αναθέσει στην Επιτροπή την εξουσία του καθορισμού των τεχνικών προδιαγραφών.
- (12) Η επιτήρηση της αγοράς στην αυτοκινητοβιομηχανία και, κυρίως, στον τομέα των οχημάτων της κατηγορίας L πρέπει να βελτιωθεί με την ενίσχυση των νομικών διατάξεων που διέπουν τη συμμόρφωση της παραγωγής και προσδιορίζουν τις υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων της αλυσίδας εφοδιασμού. Ειδικότερα, πρέπει να διευκρινιστούν ο ρόλος και οι αρμοδιότητες των αρχών των κρατών μελών που είναι υπεύθυνες για την έγκριση τύπου και την επιτήρηση της αγοράς και να ενισχυθούν οι απαιτήσεις όσον αφορά τις ικανότητες, τις υποχρεώσεις και την επίδοση των τεχνικών υπηρεσιών που πραγματοποιούν την έγκριση τύπου του οχήματος. Η συμμόρφωση με την έγκριση τύπου και οι απαιτήσεις περί συμμόρφωσης που περιέχονται στη νομοθεσία που διέπει την αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει να εξακολουθήσουν να αποτελούν τη βασική αρμοδιότητα των αρχών έγκρισης τύπου, ενώ η επιτήρηση της αγοράς μπορεί να αποτελεί κοινή αρμοδιότητα των διαφόρων εθνικών αρχών.
- (13) Για να αποφευχθεί η κακή χρήση, οποιαδήποτε απλουστευμένη διαδικασία για οχήματα που παράγονται σε μικρές σειρές θα πρέπει να περιορίζεται σε πολύ περιορισμένους αριθμούς οχημάτων. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί με ακρίβεια η έννοια των μικρών σειρών από άποψη αριθμού των οχημάτων που πωλούνται, ταξινομούνται και τίθενται σε κυκλοφορία.
- (14) Για να εξασφαλιστεί ότι η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης της παραγωγής εφαρμόζεται ορθά και λειτουργεί ομαλά, οι κατασκευαστές πρέπει να ελέγχονται τακτικά από την αρμόδια αρχή ή από διορισμένη για το σκοπό αυτό τεχνική υπηρεσία με τα κατάλληλα προσόντα.
- (15) Τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις επιβλητέες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού και να φροντίζουν για την εφαρμογή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (16) Σύμφωνα με το άρθρο 291 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι κανόνες και οι γενικές αρχές που αφορούν τους μηχανισμούς για τον έλεγχο εκ μέρους των κρατών μελών της άσκησης των εκτελεστικών εξουσιών της Επιτροπής πρέπει να καθορίζονται εκ των προτέρων από κανονισμού που εγκρίνεται σύμφωνα με

³² ΕΕ L 218 της 13.08.2008, σ. 30.

τη συνήθη νομοθετική διαδικασία. Εν αναμονή της έκδοσης του εν λόγω νέου κανονισμού, εξακολουθεί να ισχύει η απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου³³, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή, με την εξαίρεση της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, η οποία δεν εφαρμόζεται πλέον.

- (17) Η Επιτροπή πρέπει να έχει την εξουσία να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ ως προς τη λειτουργική ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις δοκιμές, την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης και τον ορισμό των τεχνικών υπηρεσιών και των ειδικών καθηκόντων για τα οποία είναι εξουσιοδοτημένες, για να συμπληρώνει ή να τροποποιεί ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία των νομοθετικών πράξεων μέσω διατάξεων γενικής εφαρμογής. Τέτοια εξουσιοδότηση δεν πρέπει να επιτρέπει τροποποίηση των ημερομηνιών εφαρμογής που ορίζονται στο παράρτημα IV ή των οριακών τιμών εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα VI. Οι τροποποιήσεις αυτών των ημερομηνιών ή τιμών πρέπει να γίνονται μέσω της κανονικής νομοθετικής διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ.
- (18) Πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εξουσίες για την έγκριση εκτελεστικής πράξης σύμφωνα με το άρθρο 291 της Συνθήκης για τον καθορισμό ενιαίων όρων για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τον κατάλογο των πληροφοριών που παρέχονται κατά την αίτηση για έγκριση τύπου, τις διαδικασίες έγκρισης τύπου, τα υποδείγματα τις επιπλέον πινακίδες των κατασκευαστών, τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου ΕΕ, τον κατάλογο των εγκρίσεων τύπου που εκδίδονται, το σύστημα αρίθμησης για τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ και τις διαδικασίες για τη διασφάλιση της πιστότητας της παραγωγής. Όσον αφορά τα στοιχεία αυτά, απαιτούνται ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής στα κράτη μέλη για να διασφαλιστεί η σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς με τη διευκόλυνση της αμοιβαίας αναγνώρισης των διοικητικών αποφάσεων που λαμβάνονται στα διάφορα κράτη μέλη - ιδίως εγκρίσεις τύπου - και η αποδοχή των εγγράφων που εκδίδονται από τους κατασκευαστές οχημάτων (ιδίως πιστοποιητικά συμμόρφωσης).
- (19) Αφού ο στόχος της πλήρως εναρμονισμένης εσωτερικής αγοράς με την εισαγωγή ενός υποχρεωτικού συστήματος έγκρισης τύπου ΕΕ για τα οχήματα της κατηγορίας L δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί, επομένως, εξαιτίας της κλίμακας της δράσης να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εγκρίνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (20) Πρέπει να καταργηθούν οι ακόλουθες οδηγίες:
- Οδηγία 2009/139/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων μηχανοκίνητων οχημάτων³⁴.
 - Οδηγία 2009/80/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για την αναγνώριση των

³³ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23

³⁴ ΕΕ L 322 της 09.12.2009, σ. 3.

χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών των δικύκλων ή τρικύκλων μηχανοκίνητων οχημάτων³⁵.

- Οδηγία 2009/79/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τη διάταξη συγκράτησης των επιβατών των δικύκλων οχημάτων με κινητήρα (κωδικοποιημένη έκδοση)³⁶.
- Οδηγία 2009/78/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα³⁷.
- Οδηγία 2009/67/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με την τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης στα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα³⁸.
- Οδηγία 2009/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τη θέση προσαρμογής της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα³⁹.
- Οδηγία 2002/51/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 2002, για τη μείωση του επιπέδου ρυπαντικών εκπομπών των δίκυκλων και τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα και την τροποποίηση της οδηγίας 97/24/EK⁴⁰.
- Οδηγία 2002/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁴¹ και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου.
- Οδηγία 2000/7/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2000, σχετικά με το ταχύμετρο των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα και για την τροποποίηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα⁴².
- Οδηγία 97/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα⁴³.

³⁵ EE L 202 της 04.08.2009, σ. 16.

³⁶ EE L 201 της 1.8.2009, σ. 29.

³⁷ EE L 231 της 3.9.2009, σ. 8.

³⁸ EE L 222 της 25.8.2009, σ. 1.

³⁹ EE L 198 της 30.07.2009, σ. 20.

⁴⁰ EE L 252 της 20.9.2002, σ. 20.

⁴¹ EE L 124 της 9.5.2002, σ. 1.

⁴² EE L 106 της 3.5.2000, σ. 1.

⁴³ EE L 226 της 18.8.1997, σ. 1.

- Οδηγία 95/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Φεβρουαρίου 1995, σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁴⁴.
- Οδηγία 93/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁴⁵.
- Οδηγία 93/33/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, για το προστατευτικό σύστημα έναντι μη επιτρεπόμενης χρήσης των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁴⁶.
- Οδηγία 93/30/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με το ακουστικό προειδοποιητικό σύστημα των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα⁴⁷.
- Οδηγία 93/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, που αφορά την πέδηση των διτροχών και τριτροχών οχημάτων με κινητήρα⁴⁸.

⁴⁴ EE L 52 της 8.3.1995, σ. 1.

⁴⁵ EE L 311 της 14.12.1993, σ. 76.

⁴⁶ EE L 188 της 29.7.1993, σ. 32.

⁴⁷ EE L 188 της 29.7.1993, σ. 11

⁴⁸ EE L 121 της 15.5.1993, σ. 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1 **Αντικείμενο**

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς για όλα τα νέα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.
2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης διατάξεις για την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία συστημάτων, μηχανικών μερών και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για οχήματα που εγκρίνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
3. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή της οικείας νομοθεσίας της Ένωσης για τη λειτουργική ασφάλεια των οχημάτων και την περιβαλλοντική απόδοση.

Άρθρο 2 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται την έγκριση τύπου και στην επιμέρους έγκριση όλων των νέων δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και των τετράκυκλων όπως περιγράφονται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα Ι (στο εξής «οχήματα της κατηγορίας L»), τα οποία προορίζονται για μετακίνηση σε δημόσιο οδικό δίκτυο, ακόμα και στην περίπτωση που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν σε περισσότερα από ένα στάδια, καθώς και στην έγκριση τύπου και στην επιμέρους έγκριση των συστημάτων, των μηχανικών μερών και των χωριστών τεχνικών μονάδων που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν για τα εν λόγω οχήματα.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα ακόλουθα οχήματα:
 - α) οχήματα με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 6 km/h·
 - β) οχήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά από σωματικώς ανάπηρα άτομα·
 - γ) οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για οδήγηση από πεζό·
 - δ) οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε αγώνες στο οδικό δίκτυο ή εκτός δρόμου·
 - ε) οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τις ένοπλες δυνάμεις, τις υπηρεσίες επιβολής του νόμου, τις υπηρεσίες πολιτικής άμυνας, τις πυροσβεστικές υπηρεσίες ή τους φορείς δημόσιων έργων·

- στ) γεωργικά ή δασικά οχήματα που διέπονται από την οδηγία 2003/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁹, μηχανήματα που διέπονται από τις οδηγίες 2006/42/EK⁵⁰ και 97/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵¹ και οχήματα με κινητήρα που διέπονται από την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵².
- ζ) οχήματα που προορίζονται κυρίως για χρήση εκτός δρόμου και έχουν σχεδιαστεί για μετακίνηση σε μη ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες·
- η) ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, εξοπλισμένα με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 kilowatt, στα οποία η ισχύς του κινητήρα διακόπτεται όταν σταματήσει η ποδηλάτηση ή, αλλιώς, μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 km/h·
- θ) αυτοεξισοροπούμενες μηχανές·
- ι) οχήματα που δεν διαθέτουν τουλάχιστον ένα κάθισμα.

Άρθρο 3 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των πράξεων που απαριθμούνται στο παράρτημα I, ισχύουν, εκτός αντίθετων διατάξεών τους, οι εξής ορισμοί:

1. «έγκριση τύπου»: η διαδικασία με την οποία μια εγκριτική αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις·
2. «πιστοποιητικό έγκρισης τύπου»: το έγγραφο με το οποίο η εγκριτική αρχή πιστοποιεί επισήμως την έγκριση ενός τύπου οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας·
3. «έγκριση τύπου πλήρους οχήματος»: η έγκριση τύπου με την οποία μια εγκριτική αρχή πιστοποιεί ότι ένα πλήρες όχημα πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις·
4. «έγκριση τύπου ΕΕ»: η διαδικασία με την οποία μια εγκριτική αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
5. «πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ»: πιστοποιητικό που βασίζεται στο υπόδειγμα που παρατίθεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίθηκε βάσει του παρόντος κανονισμού ή στο έντυπο κοινοποίησης που παρατίθεται στους σχετικούς

⁴⁹ EE L 171 της 09.07.2003, σ. 1.

⁵⁰ EE L 157 της 09.06.2006, σ. 24.

⁵¹ EE L 59 της 27.02.1998, σ. 1

⁵² EE L 263 της 09.10.2007, σ. 1

ισοδύναμους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ που παρατίθενται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις·

6. «έγκριση τύπου συστήματος»: η έγκριση τύπου με την οποία μια εγκριτική αρχή πιστοποιεί ότι ένα σύστημα ενσωματωμένο σε ένα όχημα ειδικού τύπου πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις·
7. «έγκριση τύπου χωριστής τεχνικής μονάδας»: η έγκριση τύπου με την οποία μια εγκριτική αρχή πιστοποιεί ότι μια χωριστή τεχνική μονάδα πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις σε σχέση με έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων·
8. «έγκριση τύπου μηχανικού μέρους»: η έγκριση τύπου με την οποία μια εγκριτική αρχή πιστοποιεί ότι ένα μηχανικό μέρος ανεξαρτήτως του οχήματος πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις·
9. «εθνική έγκριση τύπου»: διαδικασία έγκρισης τύπου που ορίζεται από την εθνική νομοθεσία ενός κράτους μέλους, και η οποία ισχύει μόνο στην επικράτεια του συγκεκριμένου κράτους μέλους·
10. «πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης»: το έγγραφο με το οποίο η εγκριτική αρχή πιστοποιεί επισήμως την έγκριση συγκεκριμένου οχήματος·
11. «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το έγγραφο το οποίο βασίζεται στο υπόδειγμα που παρατίθεται στην εκτελεστική πράξη και εκδίδεται από τον κατασκευαστή του οχήματος για να πιστοποιηθεί ότι το όχημα, κατά τη στιγμή της ολοκλήρωσής του, αντιστοιχεί σε έναν τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
12. «βασικό όχημα»: κάθε όχημα το οποίο χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων·
13. «ημιτελές όχημα»: κάθε όχημα το οποίο πρέπει να υποβληθεί σε ένα τουλάχιστον περαιτέρω στάδιο ολοκλήρωσης προκειμένου να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
14. «ολοκληρωμένο όχημα»: όχημα το οποίο προκύπτει από τη διαδικασία έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων και το οποίο πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
15. «πλήρες όχημα»: κάθε όχημα το οποίο δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
16. «σύστημα»: σύνολο διατάξεων που συνδυάζονται για να επιτελέσουν μία ή περισσότερες ειδικές λειτουργίες σε ένα όχημα και το οποίο υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή οποιασδήποτε κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικής πράξης του·
17. «μηχανικό μέρος»: μια διάταξη που υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή κάθε κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικής πράξης αυτού, η οποία προορίζεται να ενσωματωθεί σε ένα όχημα και μπορεί να υπόκειται σε έγκριση

τύπου ανεξάρτητα από το όχημα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις του·

18. «χωριστή τεχνική μονάδα»: ένας συνδυασμός διατάξεων που υπόκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή κάθε κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικής πράξης αυτού, η οποία προορίζεται να ενσωματωθεί σε ένα όχημα και μπορεί να υπόκειται σε έγκριση τύπου ανεξάρτητα από το όχημα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις του·
19. «λειτουργική ασφάλεια»: η απουσία μη αποδεκτού κινδύνου φυσικού τραυματισμού ή βλάβης στην υγεία των ανθρώπων εξαιτίας επικινδυνότητας που προκαλείται από τη μη σωστή λειτουργία μηχανικών, υδραυλικών, πνευματικών, ηλεκτρικών και/η ηλεκτρονικών συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων·
20. «διάταξη ελέγχου της ρύπανσης»: τα τμήματα ενός οχήματος που ελέγχουν και/ή περιορίζουν τις εκπομπές ρύπων από εξάτμιση και/ή τις εκπομπές λόγω εξάτμισης·
21. «θέση καθίσματος»: ο χώρος ο οποίος έχει δηλωθεί από τον κατασκευαστή ως χώρος όπου μπορεί να εγκατασταθεί το ανδρικό 50 % εκατοστημορίου ή μία σέλα·
22. «κινητήρας ανάφλεξης με συμπίεση»: κινητήρας καύσης που λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές της διεργασίας ανάφλεξης Diesel και φέρει τη συντομογραφία κινητήρας CI·
23. «κινητήρας επιβαλλόμενης ανάφλεξης»: κινητήρας καύσης που λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές της διεργασίας καύσης 'Otto' και φέρει τη συντομογραφία κινητήρας PI·
24. «υβριδικό όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα το οποίο, για την προώθησή του, διαθέτει τουλάχιστον δύο διαφορετικούς μετατροπείς ενέργειας και δύο διαφορετικά συστήματα αποθηκευμένης ενέργειας (επί του οχήματος)·
25. «υβριδικό ηλεκτρικό όχημα»: υβριδικό όχημα το οποίο, για την προώθησή του, αντλεί ενέργεια και από τις ακόλουθες δύο πηγές αποθηκευμένης ενέργειας επί του οχήματος:
 - α) αναλώσιμο καύσιμο,
 - β) διάταξη αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας·
26. «πρόωση»: κινητήρας καύσης, ηλεκτρικός κινητήρας, κάθε υβριδική εφαρμογή ή συνδυασμός αυτών των τύπων κινητήρα ή κάθε άλλος τύπος κινητήρα·
27. «διάταξη αναστολής»: κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές και/ή το φορτίο του κινητήρα, τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, τη διαφοροποίηση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιαδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και του συστήματος μετεπεξεργασίας καυσαερίων και το οποίο μειώνει την αποτελεσματικότητά του

συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος·

28. «διάρκεια ζωής». η ικανότητα των μηχανικών μερών και των συστημάτων να λειτουργούν ώστε να είναι δυνατόν να πληρούνται τα εφαρμοστέα όρια εκπομπών ακόμα και ύστερα από τη διάνυση μιας ορισμένης χιλιομετρικής απόστασης όπως καθορίζεται στο παράρτημα VII και ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική ασφάλεια του οχήματος για όλη τη ζωή του οχήματος, εφόσον αυτό χρησιμοποιείται κάτω από τις κανονικές ή τις προβλεπόμενες συνθήκες·
29. «κυβισμός του κινητήρα»:
- α) για κινητήρες με παλινδρομικό έμβολο, ο ονομαστικός σαρωνόμενος όγκος του κινητήρα·
 - β) για κινητήρες με περιστροφικό έμβολο (Wankel), δύο φορές ονομαστικός σαρωνόμενος όγκος του κινητήρα·
30. «εκπομπές λόγω εξάτμισης»: οι απώλειες των ατμών των υδρογονανθράκων από το σύστημα καυσίμου ενός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των εκπομπών από την απόληξη εξαγωγής·
31. «δοκιμή SHED»: δοκιμή οχήματος σε σφραγισμένο χώρο για τον καθορισμό της εξάτμισης, κατά την οποία διενεργείται ειδική δοκιμή για τις εκπομπές λόγω εξάτμισης, όπως ορίζεται στην κατ' εξουσιοδότηση·
32. «σύστημα αέριου καυσίμου»: σύστημα αποτελούμενο από αποθήκη αέριου καυσίμου, παροχή καυσίμου, μηχανικά μέρη μέτρησης και ελέγχου, προσαρμοσμένο στον κινητήρα για να μπορεί να λειτουργεί με LPG ή CNG ως κινητήρας μονού, διπλού ή πολλαπλών καυσίμων·
33. «ρύποι»: εκπομπές καυσαερίων μονοξειδίου του άνθρακα (CO), οξειδίων του αζώτου (NOx) εκφραζόμενων σε ισοδύναμο διοξειδίου του αζώτου (NO₂), σωματιδιακής ύλης (PM) και υδρογονανθράκων (HC), με υπόθεση αναλογίας:
- α) $C_1H_{1.85}$ για τη βενζίνη,
 - β) $C_1H_{1.86}$ για το ντίζελ·
34. «εκπομπές απόληξης εξαγωγής»: οι εκπομπές ρύπων από την απόληξη εξαγωγής του οχήματος·
35. «σωματιδιακή ύλη»: συστατικά των καυσαερίων που απομακρύνονται από το αραιωμένο καυσαέριο σε θερμοκρασία που δεν υπερβαίνει τους 325 K (52°C), μέσω των φίλτρων που περιγράφονται σε διαδικασία δοκιμής για τον έλεγχο των μέσων τιμών εκπομπών στην απόληξη εξαγωγής, στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη·
36. «παγκόσμιος κύκλος δοκιμών για μοτοσυκλέτες (WMTC)»: ο παγκοσμίως εναρμονισμένος κύκλος εργαστηριακών δοκιμών για τις εκπομπές όπως καθορίζεται στον γενικό τεχνικό κανονισμό της OEE/OHE, φάση 2·

37. «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου, τη διαδικασία αδειοδότησης, τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, και είναι επίσης υπεύθυνος για θέματα εποπτείας της αγοράς όσον αφορά τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που παράγει, ανεξαρτήτως του εάν το πρόσωπο αυτό ή ο οργανισμός αυτός συμμετέχει απευθείας σε όλα τα στάδια της κατασκευής του οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας έγκρισης·
38. «αντιπρόσωπος του κατασκευαστή»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση, δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον κατασκευαστή ώστε να εκπροσωπεί τον κατασκευαστή ενώπιον της εγκριτικής αρχής και να ενεργεί για λογαριασμό του, για τα ζητήματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
39. «εισαγωγέας»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης το οποίο πωλεί, ταξινομεί ή είναι υπεύθυνο για τη θέση σε κυκλοφορία οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας από τρίτη χώρα στην αγορά της Ένωσης·
40. «διανομέας»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης, άλλο εκτός από τον κατασκευαστή ή τον εισαγωγέα, το οποίο πωλεί, ταξινομεί ή είναι υπεύθυνο για τη θέση σε κυκλοφορία οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας από τρίτη χώρα στην αγορά της Ένωσης·
41. «οικονομικός φορέας»: ο κατασκευαστής, ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, ο εισαγωγέας ή ο διανομέας·
42. «εγκριτική αρχή»: η αρχή κράτους μέλους η οποία έχει θεσπιστεί ή οριστεί από το κράτος μέλος και έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή από το κράτος μέλος, η οποία είναι αρμόδια για όλες τις πτυχές της έγκρισης τύπου ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας ή για την επιμέρους έγκριση ενός οχήματος, για τη διαδικασία αδειοδότησης, για την έκδοση και, εφόσον είναι σκόπιμο, την ανάκληση πιστοποιητικών έγκρισης, για τη λειτουργία ως σημείο επαφής με τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών, για να διορίζει τις τεχνικές υπηρεσίες και να διασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής πληροί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής·
43. «αρχή εποπτείας της αγοράς»: η αρχή του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή της εποπτείας της αγοράς στην επικράτειά του·
44. «εθνική αρχή»: η εγκριτική αρχή, η αρχή επιτήρησης της αγοράς ή κάθε άλλη αρχή κράτους μέλους η οποία συμμετέχει σε και είναι υπεύθυνη για την έγκριση τύπου, την ταξινόμηση, την επιτήρηση της αγοράς ή τον έλεγχο των εισαγωγών όσον αφορά τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
45. «τεχνική υπηρεσία»: οργανισμός ή φορέας ο οποίος ορίζεται από την εγκριτική αρχή κράτους μέλους ως εργαστήριο δοκιμών για τη διεξαγωγή δοκιμών, ή ως φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τη διεξαγωγή των αρχικών αξιολογήσεων και λοιπών δοκιμών ή επιθεωρήσεων εξ ονόματος της εγκριτικής αρχής·

46. «αυτόματοι έλεγχοι»: η εκτέλεση δοκιμών στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή, η καταχώριση των αποτελεσμάτων των δοκιμών και η υποβολή έκθεσης που περιλαμβάνει τα συμπεράσματα στην εγκριτική αρχή εκ μέρους του κατασκευαστή ο οποίος έχει οριστεί ως τεχνική υπηρεσία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με ορισμένες απαιτήσεις·
47. «μέθοδοι εικονικών δοκιμών»: οι προσομοιώσεις σε ηλεκτρονικό υπολογιστή, συμπεριλαμβανομένων υπολογισμών, οι οποίες αποδεικνύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και των εκτελεστικών πράξεων του χωρίς να απαιτείται η χρήση πραγματικού οχήματος, συστήματος μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας·
48. «διαγνωστικό σύστημα του οχήματος»: σύστημα παρακολούθησης ικανό να εντοπίζει το πιθανό σημείο δυσλειτουργίας ενός μηχανικού μέρους ή ενός συστήματος, με την καταχώριση διαγνωστικών κωδικών βλάβης και περιβαλλοντικών πληροφοριών στη μνήμη υπολογιστή, να υποβάλλει σχετική αναφορά κατόπιν αίτησης ενός γενικού εργαλείου ελέγχου και να προειδοποιεί τον οδηγό σχετικά με σοβαρό πρόβλημα λειτουργικής ασφάλειας και/ή περιβαλλοντικό πρόβλημα με την ενεργοποίηση φωτεινής ένδειξης δυσλειτουργίας στον πίνακα των οργάνων.
49. «πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος»: όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση, την τεχνική επιθεώρηση, την περιοδική παρακολούθηση, την επισκευή, τον επαναπρογραμματισμό ή την επαναφορά του οχήματος στην αρχική κατάσταση και τις οποίες παρέχουν οι κατασκευαστές στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής, συμπεριλαμβανομένων όλων των επακόλουθων τροποποιήσεων και παραρτημάτων των πληροφοριών αυτών· Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την τοποθέτηση συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων στα οχήματα·
50. «ανεξάρτητος φορέας»: επιχειρήσεις άλλες εκτός από τους εξουσιοδοτημένους διανομείς και τους επισκευαστές οι οποίοι συμμετέχουν άμεσα και έμμεσα στην επισκευή και τη συντήρηση των μηχανοκίνητων οχημάτων·
51. «νέο όχημα»: κάθε όχημα που πληροί τους ακόλουθους όρους:
- α) δεν έχει ταξινομηθεί ποτέ κατά το παρελθόν, ή
 - β) είναι ταξινομημένο για λιγότερο από έξι μήνες τη στιγμή της υποβολής για επιμέρους έγκριση·
52. «όχημα τέλους σειράς»: όχημα το οποίο αποτελεί μέρος αποθέματος και το οποίο δεν μπορεί να πωληθεί, τα ταξινομηθεί ή να τεθεί σε κυκλοφορία επειδή άρχισαν να ισχύουν νέες τεχνικές απαιτήσεις για τις οποίες δεν έχει εγκριθεί·
53. «μηχανοκίνητο δίκυκλο»: κάθε μηχανοκίνητο δίκυκλο όχημα, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων δίκυκλων ποδηλάτων, των δίκυκλων μοτοποδηλάτων και των δίκυκλων μοτοσικλετών, το οποίο εκφράζεται με τη συντομογραφία «PTW»·

54. «μηχανοκίνητο τρίκυκλο»: μηχανοκίνητο τρίτροχο όχημα που πληροί τα κριτήρια κατάταξης που ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L5e·
55. «τετράκυκλο»: τετράτροχο όχημα που πληροί τα κριτήρια κατάταξης που ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L6e ή L7e·
56. «αυτοεξισορροπούμενη μηχανή»: όχημα που βασίζεται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζεται ένα βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρεί την ισορροπία του, και το οποίο περιλαμβάνει μηχανοκίνητα μονόκυκλα οχήματα ή μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα διπλής τροχιάς·
57. «τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)»: τετράτροχο όχημα το οποίο έχει σχεδιαστεί για να οδηγείται σε ασφαλτοστρωμένους, δημόσιους δρόμους, και το οποίο πληροί τα κριτήρια των ελαφρών τετράτροχων μοτοσικλετών της κατηγορίας L6Ae ή των βαριών τετράτροχων μοτοσικλετών της κατηγορίας L7Ae·
58. «ρυμουλκούμενο»: μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από όχημα της κατηγορίας L·
59. «δίδυμοι τροχοί»: δύο τροχοί συναρμολογημένοι επί του ίδιου άξονα, οι οποίοι θεωρούνται ως ένας τροχός, των οποίων η απόσταση μεταξύ των κέντρων των επιφανειών επαφής τους με το έδαφος είναι ίση με ή μικρότερη των 460 mm·
60. «ταξινόμηση»: διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας οχήματος, που περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνώρισής του και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται αριθμός κυκλοφορίας, είτε μόνιμα είτε προσωρινά είτε για σύντομο χρονικό διάστημα·
61. «θέση σε κυκλοφορία»: η πρώτη χρήση ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό, για τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται, εντός της Ένωσης·
62. «πώληση»: πώληση από τον κατασκευαστή του οχήματος στον πωλητή λιανικής ή πώληση στον τελικό χρήστη·
63. «διαθεσιμότητα στην αγορά»: κάθε παροχή ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας για διανομή ή χρήση στην αγορά της Ένωσης, στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
64. «διάθεση στην αγορά»: διάθεση για πρώτη φορά ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας για πρώτη φορά στην Ένωση·
65. «τύπος οχήματος»: ομάδα οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των παραλλαγών και των εκδόσεων μιας συγκεκριμένης κατηγορίας που δεν διαφέρουν τουλάχιστον ως προς τα εξής ουσιώδη στοιχεία:
- α) κατηγορία ή υποκατηγορία
 - β) κατασκευαστής·
 - γ) σασί, πλαίσιο, βοηθητικό σκελετό, δάπεδο ή δομή, στο οποίο προσαρτώνται τα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία·

- δ) λειτουργικές αρχές της πρόωσης τους·
- ε) ονομασία τύπου που δίνεται από τον κατασκευαστή·
66. «παραλλαγή»: όχημα του ίδιου τύπου εφόσον:
- α) τα βασικά χαρακτηριστικά μορφής αμαξώματος είναι τα ίδια·
- β) τα οχήματα έχουν την ίδια πρόωση και διάταξη πρόωσης·
- γ) εάν ένας κινητήρας καύσης αποτελεί μέρος της πρόωσης, έχουν τον ίδιο κύκλο λειτουργίας του κινητήρα·
- δ) έχουν τον ίδιο αριθμό και διάταξη κυλίνδρων·
- ε) έχουν τον ίδιο τύπο κιβωτίου ταχυτήτων·
- στ) η διαφορά της ανώτατης και της κατώτατης τιμής της μάζας των έτοιμων προς κυκλοφορία οχημάτων δεν υπερβαίνει το 20 % της κατώτατης τιμής·
- ζ) η διαφορά της ανώτατης επιτρεπόμενης μάζας μεταξύ της κατώτατης τιμής και της ανώτατης τιμής δεν υπερβαίνει το 20 % της κατώτατης τιμής·
- η) η διαφορά κυβισμού του κινητήρα (σε περίπτωση μονάδας καύσης) μεταξύ της κατώτατης τιμής και της ανώτατης τιμής δεν υπερβαίνει το 30 % της κατώτατης τιμής·
- θ) η διαφορά της ανώτατης και της κατώτατης τιμής της ισχύος του κινητήρα δεν υπερβαίνει το 30 % της κατώτατης τιμής. «έκδοση»:
67. Το όχημα το οποίο αποτελείται από έναν συνδυασμό στοιχείων που εμφανίζονται στο δελτίο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 10.

Άρθρο 4

Κατηγορίες οχημάτων

1. Τα οχήματα της κατηγορίας L περιλαμβάνουν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, τρίκυκλα και τετράκυκλα οχήματα όπως κατατάσσονται σε κατηγορίες στις ακόλουθες παραγράφους και στο παράρτημα I, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων, των δίκυκλων και τρίκυκλων μοτοποδηλάτων, των δίκυκλων και τρίκυκλων μοτοσικλετών, των μοτοσικλετών με καλάθι, των ελαφριών και βαριών τετράτροχων μοτοσικλετών (quad) και των ελαφριών και βαριών μίνι αυτοκινήτων.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες οχημάτων, όπως καθορίζονται στο παράρτημα I:
- α) όχημα της κατηγορίας L1e (ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο όχημα), το οποίο χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:
- θ) οχήματα L1Ae (μηχανοκίνητα ποδήλατα)·
- (ii) οχήματα L1Be (δίκυκλα μοτοποδήλατα).

- β) οχήματα της κατηγορίας L2e (τρίκυκλα μοτοποδήλατα).
- γ) όχημα της κατηγορίας L3e (δίκυκλη μοτοσυκλέτα), το οποίο χωρίζεται σε υποκατηγορίες με βάση:
- θ) την επίδοση της μοτοσυκλέτας⁵³, στις εξής υποκατηγορίες:
- οχήματα A1 (μοτοσυκλέτες χαμηλής επίδοσης)·
 - οχήματα A2 (μοτοσυκλέτες μεσαίας επίδοσης)·
 - οχήματα A3 (μοτοσυκλέτες υψηλής επίδοσης)·
- (ii) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος:
- μικρότερη από ή ίση με 130 km/h·
 - μεγαλύτερη από 130 km/h.
- δ) όχημα της κατηγορίας L4e (δίκυκλη μοτοσυκλέτα με καλάθι (side-car)).
- ε) οχήματα της κατηγορίας L5e (μηχανοκίνητα τρίκυκλα), τα οποία υποδιαιρούνται στις εξής υποκατηγορίες:
- θ) οχήματα της υποκατηγορίας L5Ae (τρίκυκλα)·
- (ii) οχήματα της κατηγορίας L5Be (εμπορικά τρίκυκλα), τα οποία υποδιαιρούνται περαιτέρω στις εξής υποκατηγορίες:
- οχήματα L5Be – U : τρίκυκλα επαγγελματικής χρήσης που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων·
 - οχήματα L5Be – P: οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών.
- στ) οχήματα της κατηγορίας L6e (ελαφρό τετράκυκλα), τα οποία υποδιαιρούνται στις εξής υποκατηγορίες:
- θ) οχήματα L6Ae (ελαφριά τετράτροχη μηχανών (quad))·
- (ii) οχήματα L6Be (ελαφριά μίνι αυτοκίνητα), τα οποία υποδιαιρούνται περαιτέρω στις εξής υποκατηγορίες:
- οχήματα L6Be – U : οχήματα επαγγελματικής χρήσης που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων·
 - οχήματα L6Be – P : οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών.

⁵³ EE L 403 της 30.12.2006, αναδιατύπωση της οδηγίας 2006/126/EK για την άδεια οδήγησης, σ. 21 ορισμοί ικανότητας, κατηγορίας A1 και A2.

- ζ) οχήματα της κατηγορίας L7e (βαριά τετράκυκλα), τα οποία υποδιαιρούνται στις εξής υποκατηγορίες:
- θ) οχήματα της υποκατηγορίας L7Ae (βαριά τετράτροχη μηχανών (quad)).
 - (ii) οχήματα της υποκατηγορίας L7Be (βαριά μίνι αυτοκίνητα), τα οποία υποδιαιρούνται στις εξής υποκατηγορίες:
 - όχημα L7Be – U : οχήματα επαγγελματικής χρήσης που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.
 - οχήματα L7Be – P : οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών.
3. Τα οχήματα της κατηγορίας L που απαριθμούνται στην παράγραφο 2 χωρίζονται περαιτέρω στις ακόλουθες υποκατηγορίες, ανάλογα με την πρόωση του οχήματος:
- α) προωθούμενα με κινητήρα εσωτερικής καύσης:
 - ανάφλεξη με συμπίεση (CI).
 - επιβαλλόμενη ανάφλεξη (PI).
 - β) προωθούμενα με κινητήρα εξωτερικής καύσης, στρόβιλο ή κινητήρα με περιστρεφόμενο έμβολο, όταν, για τη συμμόρφωση με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας, τα οχήματα που διαθέτουν τέτοια πρόωση θεωρούνται τα ίδια με αυτά που προωθούνται με κινητήρα εσωτερικής καύσης επιβαλλόμενης ανάφλεξης PI.
 - γ) προωθούμενα με κινητήρα που λειτουργεί με προσυμπιεσμένο αέρα, τα οποία δεν εκπέμπουν υψηλότερα επίπεδα ρύπων και/ή αδρανών αερίων από τα επίπεδα που περιέχονται στον αέρα περιβάλλοντος, όταν, όσον αφορά τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας, την αποθήκευση και τον εφοδιασμό καυσίμων, τα εν λόγω οχήματα θεωρούνται οχήματα που λειτουργούν με αέρια καύσιμα.
 - δ) προωθούμενα με ηλεκτρικό κινητήρα.
 - ε) υβριδικά οχήματα που συνδυάζουν οποιαδήποτε από τις μορφές πρόωσης που περιγράφεται στα προηγούμενα εδάφια α), γ), γ) ή δ) ή κάθε πολλαπλός συνδυασμός αυτών των σχηματισμών πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων πολλαπλής καύσης και/ή των ηλεκτρικών κινητήρων.
4. Όσον αφορά την κατάταξη των οχημάτων της κατηγορίας L στην παράγραφο 2: ένα όχημα το οποίο δεν εμπίπτει σε μια ορισμένη κατηγορία επειδή παρουσιάζει τουλάχιστον ένα επιπλέον κριτήριο από αυτά που καθορίζονται για την εν λόγω κατηγορία εμπίπτει στην επόμενη κατηγορία της οποίας τα κριτήρια πληροί. Αυτό ισχύει για τις ακόλουθες ομάδες κατηγοριών και υποκατηγοριών:
- α) κατηγορία L1e με τις υποκατηγορίες της L1Ae και L1Be και κατηγορία L3e με τις υποκατηγορίες της L3e - A1, L3e - A2 και L3e - A3.

- β) κατηγορία L2e και κατηγορία L5e με τις υποκατηγορίες L5Ae και L5Be·
- γ) κατηγορία L6e με τις υποκατηγορίες L6Ae και L6Be και κατηγορία L7e με τις υποκατηγορίες L7Ae και L7Be·
- δ) κάθε άλλη λογική αλληλουχία κατηγοριών και/ή υποκατηγοριών που προτείνει ο κατασκευαστής και εγκρίνει η αρχή έγκρισης τύπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 5

Γενικές υποχρεώσεις των κρατών μελών και των εθνικών αρχών

1. Τα κράτη μέλη συγκροτούν και διορίζουν τις αρχές έγκρισης τύπου που είναι αρμόδιες για θέματα έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς που είναι αρμόδιες για την εποπτεία της αγοράς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τη συγκρότηση και το διορισμό των εν λόγω αρχών σύμφωνα με το άρθρο 68.

Η πράξη γνωστοποίησης των αρχών έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς περιλαμβάνει την επωνυμία τους, τη διεύθυνση, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής διεύθυνσης, και τον τομέα αρμοδιότητάς τους.

2. Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση, την ταξινόμηση και τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
3. Οι εθνικές αρχές δεν απαγορεύουν, δεν περιορίζουν ούτε εμποδίζουν την ταξινόμηση οχημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων ούτε τη διάθεση τους στην αγορά ή τη θέση τους κυκλοφορία, για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εφόσον αυτά πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται σε αυτόν.
4. Τα κράτη μέλη διοργανώνουν και διενεργούν εποπτεία της αγοράς και ελέγχους των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που εισάγονται στην αγορά της Ένωσης σύμφωνα με το κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Άρθρο 6

Γενικές υποχρεώσεις των εγκριτικών αρχών

1. Οι εγκριτικές αρχές μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση τύπου να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού
2. Οι εγκριτικές αρχές εγκρίνουν μόνον τα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Γενικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι, όταν τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες τους, που έχουν σχεδιάσει ή κατασκευάσει, πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία, εγκρίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στην κατ' εξουσιοδότηση και στις εκτελεστικές πράξεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Στην περίπτωση έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, κάθε κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για την έγκριση και τη συμμόρφωση της παραγωγής των συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που προστίθενται στο στάδιο ολοκλήρωσης του οχήματος το οποίο διεκπεραιώνει ο κατασκευαστής. Ο κατασκευαστής που τροποποιεί μηχανικά μέρη ή συστήματα τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί σε προηγούμενα στάδια, είναι υπεύθυνος για την έγκριση και τη συμμόρφωση της παραγωγής των εν λόγω μηχανικών μερών και συστημάτων.
2. Οι κατασκευαστές που τροποποιούν το ημιτελές όχημα έτσι ώστε να πληροί τα κριτήρια για κατάταξη σε διαφορετική κατηγορία οχήματος, με συνέπεια να αλλάξουν οι νομικές απαιτήσεις που έχουν ήδη αξιολογηθεί σε προηγούμενο στάδιο έγκρισης είναι επίσης υπεύθυνοι για τη συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις.
3. Για την έγκριση των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, οι κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης διορίζουν έναν μόνον αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης για να τους αντιπροσωπεύει ενώπιον της εγκριτικής αρχής.
4. Διορίζουν, επιπλέον, ένα αντιπρόσωπο για τους σκοπούς εποπτείας της αγοράς, ο οποίος μπορεί να είναι ο μοναδικός αντιπρόσωπος που αναφέρεται στην δεύτερη παράγραφο ή ένας επιπλέον αντιπρόσωπος.
5. Οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε εμπλέκονται απευθείας σε όλα τα στάδια κατασκευής ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας είτε όχι.
6. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται οι διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι τη συμμόρφωση των σειρών παραγωγής. Λαμβάνονται δεόντως υπόψη τυχόν αλλαγές στον σχεδιασμό ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας ή στα χαρακτηριστικά και αλλαγές στις απαιτήσεις με τις οποίες δηλώνεται ότι συμμορφώνεται ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα.
7. Εκτός από τις υποχρεωτικές επιγραφές και τα σήματα έγκρισης τύπου που τοποθετούν στα οχήματα, στα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή στις χωριστές τεχνικές μονάδες τους σύμφωνα με το άρθρο 37, οι κατασκευαστές δηλώνουν την επωνυμία τους, την καταχωρισμένη εμπορική επωνυμία ή το καταχωρισμένο εμπορικό σήμα και τη διεύθυνση επικοινωνίας στα οχήματα, στα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή στις χωριστές τεχνικές μονάδες τους, ή, όταν αυτό δεν είναι δυνατόν για συστήματα, μηχανικά μέρη ή τεχνικές μονάδες, στη συσκευασία ή στο έγγραφο που συνοδεύει το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική

μονάδα. Η διεύθυνση πρέπει να δηλώνει ένα μοναδικό σημείο επικοινωνίας με τον κατασκευαστή.

8. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι, στο διάστημα για το οποίο ευθύνονται για ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα, οι συνθήκες αποθήκευσης και μεταφοράς δεν διακυβεύουν τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 8

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά τη συμμόρφωση των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών και των χωριστών τεχνικών μονάδων.

1. Οι κατασκευαστές που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα που έχουν πωλήσει, ταξινομήσει ή έχουν θέσει σε κυκλοφορία δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό ή την κατ' εξουσιοδότηση και την εκτελεστική πράξη που έχουν εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού λαμβάνουν αμέσως τα διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση, την απόσυρση ή την ανάκληση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους, ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, ανάλογα με την περίπτωση.
2. Όταν το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζει κίνδυνο, οι κατασκευαστές ενημερώνουν αμέσως σχετικά τις αρχές εποπτείας της αγοράς και τις εγκριτικές των κρατών μελών στα οποία το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα έχει πωληθεί, ταξινομηθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία, δίνοντας λεπτομέρειες, ιδίως σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.
3. Οι κατασκευαστές τηρούν ένα φάκελο πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 25, και τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 36 στη διάθεση των εγκριτικών αρχών για περίοδο τουλάχιστον 10 ετών.
4. Οι κατασκευαστές παρέχουν στην αρμόδια εθνική αρχή, κατόπιν τεκμηριωμένης αίτησης της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να καταδειχθεί η συμμόρφωση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους της αρχής. Οι κατασκευαστές συνεργάζονται με την εθνική αρχή, κατόπιν αιτήματος της τελευταίας, λαμβάνουν δράση για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχουν τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που πωλούν, ταξινομούν ή θέτουν σε κυκλοφορία.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις του αντιπροσώπου του κατασκευαστή όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς

Ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή για την εποπτεία της αγοράς εκτελεί τα καθήκοντα που προσδιορίζονται στην εντολή που λαμβάνει από τον κατασκευαστή. Η εν λόγω εντολή επιτρέπει στον αντιπρόσωπο να προβαίνει τουλάχιστον στις ακόλουθες ενέργειες:

- (1) να τηρεί ένα φάκελο πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 25, και τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 36 στη διάθεση των εγκριτικών αρχών για περίοδο τουλάχιστον 10 ετών·
- (2) να παρέχει στην εγκριτική αρχή, κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας·
- (3) Γενικές υποχρεώσεις των εισαγωγέων

Άρθρο 10

Γενικές υποχρεώσεις των εισαγωγέων

1. Οι εισαγωγείς πωλούν ή ταξινομούν μόνον συμμορφούμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες στην αγορά της Ένωσης.
2. Πριν από την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας, οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ. Οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι ο φάκελος πληροφοριών συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 27 παράγραφος 10, ότι το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα φέρει το απαιτούμενο σήμα έγκρισης τύπου, συνοδεύεται από τα απαιτούμενα έγγραφα, ότι συμμορφώνεται με το άρθρο 7 παράγραφος 7 και ότι ο κατασκευαστής συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 7 παράγραφος 6.
3. Όταν οι εισαγωγείς θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ιδιαίτερα ότι δεν ανταποκρίνεται στην έγκριση τύπου του, δεν προβαίνουν στην πώληση ή την ταξινόμηση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας έως ότου επιτευχθεί συμμόρφωση. Επιπλέον, όταν θεωρούν ή έχουν λόγους να πιστεύουν ότι το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζουν κίνδυνο, ενημερώνουν σχετικά τον κατασκευαστή και τις αρχές εποπτείας της αγοράς και τις εγκριτικές αρχές.
4. Οι εισαγωγείς δηλώνουν την επωνυμία τους, την καταχωρισμένη εμπορική επωνυμία ή το καταχωρισμένο εμπορικό σήμα και τη διεύθυνση επικοινωνίας στο όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα τους, ή, όταν αυτό δεν είναι δυνατόν για συστήματα, μηχανικά μέρη ή τεχνικές μονάδες, στη συσκευασία ή στο έγγραφο που συνοδεύει το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα.
5. Οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα συνοδεύεται από τις απαιτούμενες οδηγίες και πληροφορίες, όπως προβλέπει το άρθρο 59, στις επίσημες γλώσσες του οικείου κράτους μέλους.
6. Οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι, για το διάστημα κατά το οποίο ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα emπίπτει στην αρμοδιότητα

τους, οι συνθήκες αποθήκευσης και μεταφοράς δεν διακυβεύουν τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

7. Όταν κρίνεται σκόπιμο όσον αφορά τους κινδύνους που ενέχει το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα, οι εισαγωγείς, για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των καταναλωτών, διερευνούν και, εάν απαιτείται, τηρούν αρχείο καταγγελιών και ανακαλούν τα μη συμμορφούμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τηρούν ενήμερους τους διανομείς σχετικά με την παρακολούθηση αυτή.

Άρθρο 11

Υποχρεώσεις των εισαγωγέων όσον αφορά τη συμμόρφωση οχημάτων συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Οι εισαγωγείς που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα που έχουν πωλήσει, ταξινομήσει ή έχουν θέσει σε κυκλοφορία δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό λαμβάνουν αμέσως τα διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση, την απόσυρση ή την ανάκληση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους, ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, ανάλογα με την περίπτωση.
2. Όταν το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα εγκυμονεί κίνδυνο, οι εισαγωγείς ενημερώνουν αμέσως σχετικά τις αρχές εποπτείας και τις εγκριτικές αρχές των κρατών μελών στα οποία έχουν διαθέσει το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα, δίνοντας λεπτομέρειες, ιδίως σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.
3. Οι εισαγωγείς τηρούν, για περίοδο τουλάχιστον 10 ετών, ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης στη διάθεση των αρχών εποπτείας της αγοράς και των εγκριτικών αρχών και διασφαλίζουν ότι το πακέτο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 10 διατίθεται στις εν λόγω αρχές, εφόσον το ζητήσουν.
4. Οι εισαγωγείς παρέχουν στην εθνική αρχή, κατόπιν τεκμηριωμένης αίτησης της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να καταδειχθεί η συμμόρφωση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους της αρχής. Οι εισαγωγείς συνεργάζονται με την εν λόγω αρχή, κατόπιν αιτήματος της τελευταίας, για κάθε μέτρο που λαμβάνεται για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχει το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα που έχουν πωλήσει, ταξινομήσει, ή είναι αρμόδιοι για τη θέση σε κυκλοφορία του.

Άρθρο 12

Γενικές υποχρεώσεις των διανομέων

1. Οι διανομείς ενεργούν με την προσήκουσα επιμέλεια σχετικά με τις απαιτήσεις που ισχύουν στην περίπτωση πώλησης, ταξινόμησης ή θέσης σε ισχύ ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας.

2. Πριν από την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας, οι διανομείς εξακριβώνουν ότι το όχημα, το σύστημα το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα φέρει την απαιτούμενη υποχρεωτική πινακίδα ή το σήμα έγκρισης τύπου, ότι συνοδεύεται από τα απαιτούμενα έγγραφα και από τις οδηγίες χρήσεις και τις πληροφορίες ασφάλειας στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα πρόκειται να πωληθεί, να ταξινομηθεί ή να τεθεί σε κυκλοφορία και ότι ο κατασκευαστής και ο εισαγωγέας έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφοι 6 και 7 και στο άρθρο 10 παράγραφος 4.
3. Οι διανομείς διασφαλίζουν ότι, στο διάστημα για το οποίο ευθύνονται για ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα, οι συνθήκες αποθήκευσης και μεταφοράς δεν διακυβεύουν τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 13

Υποχρεώσεις των διανομέων όσον αφορά τη συμμόρφωση οχημάτων συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Όταν οι διανομείς θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, δεν προβαίνει στην πώληση ή την ταξινόμηση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας ή εμποδίζει τη θέση του σε κυκλοφορία έως ότου επιτευχθεί συμμόρφωση.
2. Οι διανομείς που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα που έχουν πωλήσει, ταξινομήσει ή έχουν θέσει σε κυκλοφορία δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό λαμβάνουν αμέσως τα διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση, την απόσυρση ή την ανάκληση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους, ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, ανάλογα με την περίπτωση.
3. Όταν το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζει κίνδυνο, οι διανομείς ενημερώνουν αμέσως σχετικά τις αρχές εποπτείας της αγοράς των κρατών μελών στα οποία έχουν πωλήσει, ταξινομήσει το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα ή είναι οι διανομείς υπεύθυνοι για τη θέση τους σε κυκλοφορία καθώς και τον κατασκευαστή και τον εισαγωγέα, δίνοντας λεπτομέρειες, ιδίως σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.
4. Οι διανομείς παρέχουν στην εθνική αρχή, κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να καταδειχθεί η συμμόρφωση ενός οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας. Οι διανομείς συνεργάζονται με την εθνική αρχή, κατόπιν αιτήματος της τελευταίας, λαμβάνουν δράση για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχουν τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες τα οποία έχουν πωλήσει ή ταξινομήσει ή για των οποίων τη θέση σε κυκλοφορία ήταν υπεύθυνοι.

Άρθρο 14

Επιπλέον υποχρεώσεις των εισαγωγέων και των διανομέων

Ένας εισαγωγέας ή διανομέας θεωρείται κατασκευαστής για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και υπόκειται στις υποχρεώσεις που ισχύουν για τους κατασκευαστές βάσει των άρθρων 7 έως 9, στην περίπτωση που πωλεί, ταξινομεί ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα ή είναι υπεύθυνος για τη θέση σε κυκλοφορία αυτών με την ίδια επωνυμία ή το ίδιο εμπορικό σήμα ή τροποποιεί ένα όχημα, ένα σύστημα, ένα μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα που έχει ήδη πωληθεί, ταξινομηθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία με τρόπο που μπορεί να επηρεάζει τη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις

Άρθρο 15

Ταυτοποίηση των οικονομικών φορέων

Οι οικονομικοί φορείς γνωστοποιούν, εφόσον τους ζητηθεί, τα εξής στις αρχές εποπτείας της αγοράς και στις εγκριτικές αρχές για περίοδο 10 ετών:

- (1) κάθε οικονομικό φορέα που τους έχει προμηθεύσει ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα·
- (2) κάθε οικονομικό φορέα στον οποίο έχουν προμηθεύσει ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα·

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Άρθρο 16

Γενικές απαιτήσεις ουσιαστικού δικαίου

1. Τα οχήματα της κατηγορίας L και τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη και οι χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στα παραρτήματα II έως VIII.
2. Η Επιτροπή, για να διασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, καθορίζει λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών δοκιμών και των οριακών τιμών εφόσον ισχύουν, μόνον για απαιτήσεις άλλες από τα περιβαλλοντικά όρια και τις τιμές κατωφλίου που παρατίθενται στα παραρτήματα VI και VII του παρόντος κανονισμού, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.

Άρθρο 17

Απαγόρευση διατάξεων αναστολής

Απαγορεύεται η χρήση των διατάξεων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ασφάλειας, ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας, των διαγνωστικών συστημάτων του οχήματος, προστασίας από τους

θορύβους και/ή μείωσης των εκπομπών ρύπων. Ένα σχεδιαστικό στοιχείο δεν θεωρείται διάταξη αναστολής εάν συντρέχει μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις;

- (1) η ανάγκη για τη διάταξη δικαιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από βλάβη ή ατύχημα και για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος;
- (2) η διάταξη δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα·
- (3) οι όροι λειτουργίας περιλαμβάνονται ως επί το πλείστον στις διαδικασίες δοκιμής για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης του οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις του.

Άρθρο 18

Μέτρα που αφορούν τις τροποποιήσεις του συστήματος μετάδοσης της κίνησης στα οχήματα

1. Ως «σύστημα μετάδοσης της κίνησης» νοούνται τα μηχανικά μέρη και τα συστήματα ενός οχήματος που παράγουν ενέργεια και τη μεταδίδουν στο οδόστρωμα, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των συστημάτων διαχείρισης των κινητήρων ή κάθε άλλης μονάδας ελέγχου, της διάταξης ελέγχου της ρύπανσης, των συστημάτων μετάδοσης και ελέγχου της μετάδοσης, είτε πρόκειται για κινητήριο άξονα ή κινητήριο ιμάντα ή μετάδοση με αλυσίδες, των διαφορικών, της τελικής μετάδοσης και του κινητήριου τροχού (ακτίνα).
2. Τα οχήματα της κατηγορίας L διαθέτουν κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη των παρεμβάσεων παραποίησης του συστήματος μετάδοσης του οχήματος, τα οποία πρέπει να καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη μέσω μιας σειράς τεχνικών απαιτήσεων και προδιαγραφών με σκοπό:
 - α) την πρόληψη των τροποποιήσεων που ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια, ιδίως με την αύξηση της επίδοσης του οχήματος με την παραποίηση του συστήματος μετάδοσης της κίνησης με σκοπό την αύξηση της μέγιστης ροπής και/ή ισχύος και/ή της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας του οχήματος όπως δηλώνονται από τον κατασκευαστή του οχήματος κατά την έγκριση τύπου, και/ή
 - β) την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον.
3. Η Επιτροπή καθορίζει τις ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 με κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την κατασκευή του οχήματος σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.
4. Μετά την τροποποίηση του συστήματος μετάδοσης της κίνησης, το όχημα συμμορφώνεται με τις τεχνικές απαιτήσεις της αρχικής κατηγορίας και υποκατηγορίας του οχήματος, ή, εφόσον ισχύει, της νέας κατηγορίας και υποκατηγορίας του οχήματος, οι οποίες ίσχυαν κατά την πώληση, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία του αρχικού οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των τελευταίων τροποποιήσεων των απαιτήσεων.

Άρθρο 19

Γενικές απαιτήσεις για τα διαγνωστικά συστήματα του οχήματος

1. Τέσσερα έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 82 δεύτερο εδάφιο, όλα τα νέα οχήματα των υποκατηγοριών L1Be, L3e, L5e, L6Ae και L7Ae εξοπλίζονται με το πρώτο στάδιο του διαγνωστικού συστήματος οχήματος (OBD) το οποίο παρακολουθεί και αναφέρει τη συνέχεια των ηλεκτρικών κυκλωμάτων, τα βραχυκυκλωμένα και ανοικτά ηλεκτρικά κυκλώματα και τη λογική των ηλεκτρονικών συστημάτων του κινητήρα και των συστημάτων διαχείρισης του οχήματος (OBD I).
2. Έξι έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 82 δεύτερο εδάφιο, όλα τα νέα οχήματα των υποκατηγοριών L6Be και L7Be εξοπλίζονται με OBD I.
3. Οκτώ έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 82 δεύτερο εδάφιο, όλα τα νέα οχήματα εξοπλίζονται με OBD I.
4. Ύστερα από επιβεβαίωση της απόφασης που έχει εγκρίνει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4, οκτώ έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 82, όλα τα νέα οχήματα των (υπο) κατηγοριών L1Be, L3e, L5e, L6Ae και L7Ae εξοπλίζονται επίσης με το δεύτερο στάδιο του διαγνωστικού συστήματος του οχήματος (OBD II), το οποίο, επιπλέον του OBD I, παρακολουθεί όχι μόνο τις ολοκληρωτικές βλάβες αλλά και την φθορά των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος, υπό τον όρο ότι αποδεικνύεται η αποδοτικότητά του από άποψη κόστους στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφοι 4 και 5.
5. Τα λεπτομερή κατώτατα όρια εκπομπών του OBD καθορίζονται στο παράρτημα VI μέρος B) του παρόντος κανονισμού.
6. Ανατίθενται στην Επιτροπή εξουσίες για να εγκρίνει, σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78 κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την κατασκευή οχημάτων στην οποία καθορίζονται οι λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τα διαγνωστικά συστήματα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών απαιτήσεων για τα OBD και των διαδικασιών δοκιμής για τα αντικείμενα που παρατίθενται στις παραγράφους 1 έως 5 για να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο λειτουργικής ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και το ίδιο τυποποιημένο επίπεδο πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης για τους επισκευαστές οχημάτων.

Άρθρο 20

Απαιτήσεις για τη λειτουργική ασφάλεια των οχημάτων

1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου. Παρέχεται εγγύηση λειτουργικής ασφάλειας του οχήματος για όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, εάν το όχημα χρησιμοποιείται υπό κανονικές και προβλεπόμενες συνθήκες.
2. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη και οι χωριστές τεχνικές μονάδες συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις που

παρατίθενται στα παράρτημα II και VIII καθώς και με απαιτήσεις που αφορούν τις διαδικασίες δοκιμής και τις επιδόσεις, οι οποίες καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη.

3. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 εφαρμόζονται στα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη και τις χωριστές τεχνικές μονάδες, εφόσον δηλώνονται ως εφαρμοστέες στη σχετική κατηγορία οχήματος στον παρόντα κανονισμό.
4. Για να διασφαλιστεί η επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας, η Επιτροπή καθορίζει ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά τη λειτουργική ασφάλεια των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών δοκιμών και των οριακών τιμών, με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78

Άρθρο 21

Απαιτήσεις περιβαλλοντικής επίδοσης

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα οχήματα έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και συναρμολογηθεί για να ελαχιστοποιούν τον αντίκτυπο στο περιβάλλον. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου πληρούν τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος όπως καθορίζονται στα παραρτήματα V, VI και VII .
2. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη και χωριστές τεχνικές μονάδες συμμορφώνονται με τις διαδικασίες δοκιμών και τις απαιτήσεις δοκιμών που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 12.
3. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τον έλεγχο της αντοχής. Με επιλογή του κατασκευαστή μπορεί να χρησιμοποιηθεί μία από τις ακόλουθες διαδικασίες δοκιμών αντοχής για να αποδειχθεί στην αρχή έγκρισης τύπου ότι είναι βιώσιμη η περιβαλλοντική επίδοση του οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου:
 - α) πραγματική δοκιμή αντοχής με κάλυψη της απόστασης που καθορίζεται στο παράρτημα VII μέρος A και απόδειξη στην αρχή έγκρισης τύπου ότι οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατ' εξουσιοδότηση και στις εκτελεστικές του πράξεις πληρούνται κατά τη συσσώρευση χιλιομέτρων από το όχημα σε τακτικά διαστήματα και στο τέλος της συσσώρευσης χιλιομέτρων·
 - β) πολλαπλασιασμός των παραγόντων επιδείνωσης που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος B επί των αποτελεσμάτων της περιβαλλοντικής δοκιμής του οχήματος που έχει συσσωρεύσει περισσότερα από 100 χλμ από την πρώτη εκκίνηση μετά το τέλος της γραμμής παραγωγής· τα αποτελέσματα του υπολογισμού είναι μικρότερα από τα περιβαλλοντικά όρια που ορίζονται στο μέρος A του παραρτήματος VI και αποδεικνύουν τα ακόλουθα:
 - Ο κατασκευαστής καταδεικνύει κατά τη διαδικασία αυτή στην αρχή έγκρισης τύπου την περιβαλλοντική επίδοση ενός οχήματος που έχει συσσωρεύσει περισσότερα από 100 km από την πρώτη εκκίνηση στο

τέλος της γραμμής παραγωγής, το οποίο διαθέτει συστήματα και μηχανικά μέρη που έχουν γεράσει γρήγορα.

- Με τη χρήση της διαδικασίας αυτής, ο κατασκευαστής παρέχει στοιχεία στην αρχή έγκρισης τύπου και αποδεικνύει την εγκυρότητα της σχέσης μεταξύ των δύο διαδικασιών αντοχής που παρουσιάζονται στα σημεία α) και β).
4. Έως την 1η Ιανουαρίου 2016 το αργότερο, η Επιτροπή διενεργεί σφαιρική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η μελέτη αξιολογεί την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και το ποσοστό των ρύπων που προέρχονται από οχήματα της κατηγορίας L και καλύπτει τις απαιτήσεις των τύπων δοκιμών I, IV, V και VIII που παρατίθενται στο παράρτημα V. Συγκεντρώνει και αξιολογεί τα πλέον πρόσφατα επιστημονικά στοιχεία, τα πορίσματα επιστημονικών ερευνών, την προτυποποίηση και την αποδοτικότητα από άποψη κόστους με σκοπό την κατάρτιση οριστικών μέτρων πολιτικής με την επιβεβαίωση των ημερομηνιών εφαρμογής του Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της υποκατηγορίας L3e) που καθορίζονται στο παράρτημα IV και τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις του Euro 5 Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της υποκατηγορίας L3e) που καθορίζονται στα παραρτήματα V, VI(A3), VI(B2), VI(C2) και στο παράρτημα VII όσον αφορά την αντοχή του οχήματος με βάση τη διανυθείσα χιλιομετρική απόσταση και του παράγοντες επιδείνωσης για το Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της υποκατηγορίας L3e).
5. Με βάση τα πορίσματα της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η Επιτροπή επιβεβαιώνει:
- α) τις ημερομηνίες επιβολής του επιπέδου Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e) που αναφέρονται στο παράρτημα IV·
 - β) τα όρια εκπομπών Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e) και τα κατώτατα όρια OBD που παρατίθενται στο παράρτημα VI(B2)·
 - γ) ότι όλα τα νέα οχήματα των (υπο)κατηγοριών L3e, L5e, L6Ae και L7Ae επιπλέον του OBD στάδιο I εξοπλίζονται επίσης με το OBD στάδιο II στο επίπεδο Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e)·
 - δ) ότι οι απαιτήσεις για δοκιμή συμμόρφωσης οχημάτων εν χρήσει καθιερώνεται στο επίπεδο Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e), για ποιες (υπο)κατηγορίες οχημάτων της κατηγορίας L θα καθιερωθεί η εν λόγω δοκιμή συμμόρφωσης οχημάτων εν χρήσει και πριν από ποια ημερομηνία θα καταστεί υποχρεωτική για όλες τις κατηγορίες οχημάτων της κατηγορίας L. «Συμμόρφωση οχημάτων εν χρήσει» σημαίνει τη δοκιμή αντιπροσωπευτικών οχημάτων από τον στόλο της αγοράς για να εξακριβωθεί εάν τα τεχνικά μέτρα που έχει λάβει ο κατασκευαστής εξακολουθούν να εξασφαλίζουν ότι οι εκπομπές της απόληξης του αγωγού εξαγωγής και οι εκπομπές λόγω εξάτμισης καυσίμου περιορίζονται αποτελεσματικά και ότι πληρούνται τα μέτρα λειτουργικής ασφάλειας και τα συναφή επίπεδα επίδοσης ασφάλειας, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, για όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων υπό κανονικές συνθήκες χρήσης.
 - ε) ποιες από τις (υπο)κατηγορίες L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be και L7Be πρέπει να υποβάλλονται, όσον αφορά το επίπεδο Euro 5 μόνον σε δοκιμή SHED ή

εναλλακτικά πρέπει να υποβάλλονται μόνον σε δοκιμή διαπερατότητας της δεξαμενής καυσίμου και του σωλήνα καυσίμου, με τα όρια δοκιμών που παρατίθενται στο παράρτημα VI(C2).

- στ) την αντοχή του οχήματος ανάλογα με τη διανυθείσα απόσταση (σε χ.λ.μ.) για το επίπεδο Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e) όπως αναφέρεται στο παράρτημα VII(A) και τους παράγοντες επιδείνωσης για το επίπεδο Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e) όπως αναφέρονται στο παράρτημα VII(B).
- ζ) για τον προσδιορισμό της πρακτικής δυνατότητας, τη σχετική ημερομηνία επιβολής καθώς και για ποιες (υπο)κατηγορίες πρέπει να καθιερωθούν απαιτήσεις για εκπομπές εκτός κύκλου πέραν του επιπέδου Euro 5 (Euro 6 για τις μοτοσικλέτες της κατηγορίας L3e).
6. Τα εξολοκλήρου ηλεκτροκίνητα οχήματα και/ή τα οχήματα που προωθούνται μόνον με προσομοιασμένο αέρα αποκλείονται από τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα V, τύπος δοκιμής I έως VIII. Τα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τις λειτουργικές απαιτήσεις του OBD, όπως καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη με σκοπό την αποτελεσματική επισκευή των οχημάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας.
7. Τα αεριοκίνητα οχήματα συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών της έγκρισης τύπου και με τα κατώτατα όρια εκπομπών OBD για τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης (PI) Τα αεριοκίνητα οχήματα συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών της έγκρισης τύπου και με τα κατώτατα όρια εκπομπών OBD για τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης (PI) Συμμορφώνονται με τις συναφείς διαδικασίες και απαιτήσεις δοκιμών όπως καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη όπως αναφέρεται στην παράγραφο 12. Τα αεριοκίνητα οχήματα με ένα καύσιμο, δύο καύσιμα ή πολλαπλά καύσιμα και/ή τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα αποκλείονται από τις απαιτήσεις της δοκιμής SHED όσον αφορά τις εκπομπές λόγω εξάτμισης καυσίμου. Τα υβριδικά ηλεκτρικά και/ή τα αεριοκίνητα οχήματα που προωθούνται μερικώς με κινητήρα PI και λειτουργούν με βενζίνη, μείγματα βενζίνης ή αιθανόλη συμμορφώνονται μόνον με τις απαιτήσεις διαπερατότητας της δεξαμενής καυσίμου και της γραμμής τροφοδοσίας καυσίμου όπως καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 12.
8. Τα οχήματα που προωθούνται με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση (CI) ο οποίος καταναλώνει μόνον ντίζελ χαμηλής πτητικότητας ή καύσιμα ισοδύναμα με ντίζελ αποκλείονται από τα όρια δοκιμής και τις απαιτήσεις για εκπομπές λόγω εξάτμισης.
9. Τα οχήματα της κατηγορίας L4e πρέπει να τηρούν τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V για τα οχήματα της κατηγορίας L3e και, κατ' επιλογή του κατασκευαστή για τους τύπους δοκιμών I, IV, VII and VIII του παραρτήματος V, υποβάλλεται σε δοκιμή είτε μόνον το βασικό μηχανοκίνητο όχημα χωρίς να τοποθετηθεί σε αυτό το καλάθι (side car) είτε το πλήρες συναρμολογημένο όχημα.
10. Ως «διάταξη αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης» νοείται μια διάταξη ή ένα σύνολο διατάξεων που προορίζεται να αντικαταστήσει την αρχική διάταξη

ελέγχου ρύπων και μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα όπως ορίζεται στις κατ' εξουσιοδότηση και στις εκτελεστικές πράξεις του παρόντος κανονισμού.

Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι όλες οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης που πωλούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

11. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 10 εφαρμόζονται στα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη και τις χωριστές τεχνικές μονάδες σύμφωνα με το παράρτημα II.
12. Για να διασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, η Επιτροπή καθορίζει λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές για τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών δοκιμής για τα θέματα που παρατίθενται στις παραγράφους 2, 3, 4 και 5 με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.

Άρθρο 22

Επιπλέον περιβαλλοντικές απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση καυσίμου

1. Οι εκπομπές CO₂ (διοξειδίου του άνθρακα) προσδιορίζονται από τον κατασκευαστή στον εφαρμοστέο κύκλο εργαστηριακών δοκιμών για τις εκπομπές και υποβάλλεται σχετική αναφορά στην εγκριτική αρχή. Η κατανάλωση καυσίμου είτε υπολογίζεται με βάση τα εργαστηριακά αποτελέσματα εκπομπών στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου είτε μετριέται και διαβιβάζεται στην εγκριτική αρχή.
2. Το αποτέλεσμα της μέτρησης CO₂ και η υπολογιζόμενη ή μετρώμενη κατανάλωση καυσίμου περιλαμβάνονται στον φάκελο πληροφοριών και αναγράφονται αμφότερα στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

Πέραν της αναγραφής στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου παρέχονται στον αγοραστή του οχήματος κατά τη στιγμή της αγοράς νέου οχήματος με τη μορφή που θεωρούν κατάλληλη.

3. Η Επιτροπή καθορίζει τις μεθόδους για την μέτρηση των εκπομπών CO₂ και για τον υπολογισμό ή την μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 23

Διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ

1. Ο κατασκευαστής, όταν υποβάλλει αίτηση έγκρισης τύπου για ένα όχημα, μπορεί να επιλέγει μία από τις ακόλουθες διαδικασίες:

- α) έγκριση τύπου σε διαδοχικά στάδια·
- β) έγκριση τύπου σε ένα στάδιο·
- γ) έγκριση σε πολλαπλά στάδια.

Για την έγκριση τύπου συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων, εφαρμόζεται η διαδικασία έγκρισης τύπου σε ένα στάδιο.

- 2. Η έγκριση τύπου σε διαδοχικά στάδια συνίσταται στη συλλογή βήμα προς βήμα ολόκληρης της σειράς πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ για τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη και τις χωριστές τεχνικές μονάδες του οχήματος, και η οποία, στο τελικό στάδιο, οδηγεί στην έγκριση ολόκληρου του οχήματος.
- 3. Η έγκριση τύπου σε ένα στάδιο συνίσταται στην έγκριση ενός οχήματος ως συνόλου με μια μόνο πράξη.
- 4. Η έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια είναι η διαδικασία με την οποία μία ή περισσότερες εγκριτικές αρχές πιστοποιούν ότι, ανάλογα με τη φάση ολοκλήρωσης, ένας ημιτελής ή ολοκληρωμένος τύπος οχήματος πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Η έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια χορηγείται για τύπο ημιτελούς ή ολοκληρωμένου οχήματος το οποίο συμμορφώνεται με τα στοιχεία του φακέλου πληροφοριών και πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις των σχετικών πράξεων του παραρτήματος II, ανάλογα με την κατάσταση ολοκλήρωσης του οχήματος.

Η έγκριση τύπου για το τελικό στάδιο ολοκλήρωσης χορηγείται μόνον αφότου η εγκριτική αρχή εξακριβώσει ότι η έγκριση (οι εγκρίσεις) τύπου που χορηγήθηκε (χορηγήθηκαν) για το ημιτελές όχημα πιστοποιούν ότι το όχημα για το οποίο έγινε η έγκριση τύπου στο τελικό στάδιο πληροί όλες τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν κατά τη στιγμή που χορηγείται και για την κατηγορία του οχήματος για την οποία χορηγείται η έγκριση τύπου για το ολοκληρωμένο όχημα.

Η έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) εφαρμόζεται μόνον στα επαγγελματικά οχήματα των κατηγοριών L5Be – U, L6Be – U και L7Be – U.

- 5. Η επιλογή της διαδικασίας έγκρισης δεν θίγει τις εφαρμοστέες απαιτήσεις με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται ο εγκεκριμένος τύπος οχήματος κατά τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης τύπου πλήρους οχήματος.
- 6. Εκτελεστικές αρμοδιότητες χορηγούνται στην Επιτροπή με το άρθρο 73 για να καθορίσει τα υποδείγματα για τις λεπτομερείς ρυθμίσεις που αφορούν τις διαδικασίες έγκρισης τύπου.

Άρθρο 24

Αίτηση για έγκριση τύπου

- 1. Ο κατασκευαστής υποβάλλει την αίτηση για έγκριση τύπου στην εγκριτική αρχή.

2. Για συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας, επιτρέπεται να υποβάλλεται μία μόνον αίτηση και σε ένα μόνον κράτος μέλος.
3. Για κάθε τύπο προς έγκριση, υποβάλλεται χωριστή αίτηση.

Άρθρο 25

Φάκελος πληροφοριών

1. Ο αιτών παρέχει ένα φάκελο πληροφοριών στην εγκριτική αρχή.
2. Ο φάκελος πληροφοριών περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:
 - (1) ένα δελτίο πληροφοριών σύμφωνα με το υπόδειγμα που έχει καταρτίσει η Επιτροπή βάσει του άρθρου 73·
 - (2) όλα τα στοιχεία, τα σχέδια, τις φωτογραφίες και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται από την εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται βάσει του άρθρου 73·
 - (3) για οχήματα, την ένδειξη της διαδικασίας που επιλέγεται βάσει του άρθρου 23 παράγραφος 1.
3. Ο φάκελος πληροφοριών μπορεί να παρέχεται σε χαρτί ή σε ηλεκτρονική μορφή.

Άρθρο 26

Ειδικές απαιτήσεις για τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται κατά την αίτηση για έγκριση τύπου στο πλαίσιο των διαφόρων διαδικασιών

1. Η αίτηση για έγκριση τύπου σε διαδοχικά στάδια συνοδεύεται από φάκελο πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 25 και από το πλήρες σύνολο των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου που απαιτούνται σύμφωνα με κάθε εφαρμοστέα πράξη βάσει του παραρτήματος II.
2. Η αίτηση για έγκριση τύπου σε ένα στάδιο συνοδεύεται από φάκελο πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 25 που περιέχει τις σχετικές πληροφορίες σε σχέση με τις πράξεις που παρατίθενται το παράρτημα I.
3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2, για την έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια υποβάλλονται οι ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) στο πρώτο στάδιο, τα μέρη του φακέλου πληροφοριών και των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ που απαιτούνται για πλήρες όχημα, τα οποία αντιστοιχούν στο στάδιο ολοκλήρωσης του βασικού οχήματος·
 - β) στο δεύτερο και στα επόμενα στάδια, εκείνα τα μέρη του φακέλου πληροφοριών και των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ τα οποία αφορούν το τρέχον στάδιο κατασκευής, μαζί με αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ για το όχημα το οποίο είχε εκδοθεί στο προηγούμενο στάδιο κατασκευής·

4. Κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, η εγκριτική αρχή μπορεί απαιτήσει από τον κατασκευαστή να υποβάλει τις τυχόν πρόσθετες πληροφορίες που απαιτούνται για να ληφθεί απόφαση όσον αφορά τις απαιτούμενες δοκιμές ή για να διευκολυνθεί η διενέργεια των δοκιμών αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 27

Γενικές διατάξεις

1. Οι εγκριτικές αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ μόνον αφού βεβαιωθούν ότι έχει γίνει συμμόρφωση των διαδικασιών παραγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 31 και ότι ο τύπος του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.
2. Οι εγκρίσεις τύπου ΕΕ χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 29, 30, 31 και 32.
3. Εάν μια εγκριτική αρχή διαπιστώσει ότι τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, μολονότι συμμορφώνεται προς τις απαιτούμενες διατάξεις, ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή μπορεί να βλάψει σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία, μπορεί να αρνηθεί τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ. Στην περίπτωση αυτήν, η εγκριτική αρχή αποστέλλει αμέσως στις άλλες εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μερών και στην Επιτροπή αναλυτικό φάκελο στον οποίο εξηγεί τους λόγους για την απόφασή της και παρέχει αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τα πορίσματά της.
4. Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου ΕΕ αριθμούνται σύμφωνα με το εναρμονισμένο σύστημα όπως προσδιορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται βάσει του άρθρου 73.
5. Η εγκριτική αρχή αποστέλλει, εντός ενός μήνα, στις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ οχήματος, συνοδευόμενο από τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα, για κάθε τύπο οχήματος που έχει εγκρίνει. Το αντίγραφο μπορεί να έχει τη μορφή ηλεκτρονικού φακέλου.
6. Η εγκριτική αρχή ενημερώνει αμελλητί τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με την απόρριψη ή την ανάκληση οποιασδήποτε έγκρισης οχήματος, αιτιολογώντας την απόφασή της.
7. Η εγκριτική αρχή αποστέλλει ανά τρίμηνο στις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών κατάλογο των εγκρίσεων τύπου ΕΕ συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων τις οποίες έχει χορηγήσει, τροποποιήσει, απορρίψει ή ανακαλέσει κατά την προηγούμενη περίοδο.
8. Εφόσον ζητηθεί από εγκριτική αρχή άλλου κράτους μέλους, η εγκριτική αρχή που χορήγησε έγκριση τύπου ΕΕ αποστέλλει εντός ενός μήνα από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος αντίγραφο του συγκεκριμένου πιστοποιητικού έγκρισης τύπου

ΕΕ, συνοδευόμενο από τα συνημμένα του έγγραφα. Το αντίγραφο μπορεί να έχει τη μορφή ηλεκτρονικού φακέλου.

9. Αν το ζητήσει η Επιτροπή, η εγκριτική αρχή διαβιβάζει σε αυτήν τις πληροφορίες που περιγράφονται στις παραγράφους 5 ως 8.
10. Η εγκριτική αρχή καταρτίζει πακέτο πληροφοριών αποτελούμενο από το φάκελο πληροφοριών μαζί με την έκθεση δοκιμών καθώς και οποιαδήποτε άλλα έγγραφα τα οποία η τεχνική υπηρεσία ή η εγκριτική αρχή έχει προσθέσει στο φάκελο πληροφοριών κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων της. Το πακέτο πληροφοριών περιέχει το ευρετήριο των περιεχομένων του πακέτου πληροφοριών, με κατάλληλη αρίθμηση ή άλλη σήμανση ώστε όλες οι σελίδες να αναγνωρίζονται σαφώς· το έγγραφο αυτό έχει τέτοια μορφή ώστε να παρουσιάζεται μια καταγραφή των διαδοχικών σταδίων διαχείρισης της έγκρισης τύπου ΕΕ, ιδίως δε οι ημερομηνίες αναθεωρήσεων και ενημέρωσης.

Άρθρο 28

Ειδικές διατάξεις σχετικά με την έγκριση έγκρισης τύπου ΕΕ πλήρους οχήματος

1. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου περιέχει, ως συνημμένα, τα εξής:
 - α) το πακέτο πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 10·
 - β) τα αποτελέσματα των δοκιμών·
 - γ) το ονοματεπώνυμο(α) και το δείγμα(-τα) της υπογραφής του (των) προσώπου(ων) που είναι εξουσιοδοτημένο(α) να υπογράψει(ουν) πιστοποιητικά συμμόρφωσης και δήλωση της θέσης του(τους) στην εταιρεία.
2. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου εκδίδεται με βάση το υπόδειγμα που καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 73.
3. Για κάθε τύπο οχήματος, η εγκριτική αρχή:
 - α) συμπληρώνει όλα τα σχετικά μέρη του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του επισυναπτόμενου δελτίου αποτελεσμάτων δοκιμών, σύμφωνα με το υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου·
 - β) συντάσσει το ευρετήριο περιεχομένων του πακέτου πληροφοριών·
 - γ) χορηγεί στον αιτούντα, αμελλητί, το συμπληρωμένο πιστοποιητικό μαζί με τα συνημμένα έγγραφά του.
4. Όταν σε έγκριση τύπου ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 39, έχουν επιβληθεί περιορισμοί όσον αφορά την ισχύ της ή έχουν προβλεφθεί εξαιρέσεις από ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εγκρίνονται βάσει του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ μνημονεύει τους εν λόγω περιορισμούς ή εξαιρέσεις.

Όταν ο κατασκευαστής επιλέγει τη διαδικασία έγκρισης τύπου σε ένα στάδιο, η εγκριτική αρχή καθορίζει τον κατάλογο των εφαρμοστέων απαιτήσεων ή πράξεων και προσαρτά τον εν λόγω κατάλογο στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ.

Άρθρο 29

Ειδικές διατάξεις για τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες

1. Η έγκριση τύπου ΕΕ χορηγείται σε σχέση με ένα σύστημα που συμμορφώνεται με τα στοιχεία που περιέχονται στον φάκελο πληροφοριών και το όποιο πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στις σχετικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.
2. Η έγκριση τύπου ΕΕ για μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα χορηγείται σε σχέση με ένα μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα που συμμορφώνεται με τα στοιχεία που περιέχονται στον φάκελο πληροφοριών και το όποιο πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στις σχετικές χωριστές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.
3. Όταν τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες, ανεξαρτήτως του εάν προορίζονται για επισκευή, προγραμματισμένη ή έκτακτη συντήρησης, καλύπτονται επίσης από έγκριση τύπου συστήματος για ένα όχημα, δεν απαιτείται πρόσθετη έγκριση μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας, εκτός εάν αυτό προβλέπεται με τις σχετικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.
4. Όταν μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα μπορεί να λειτουργήσει ή παρουσιάζει ειδικό χαρακτηριστικό μόνο σε συνδυασμό με άλλα μέρη του οχήματος, και για το λόγο αυτόν η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις μπορεί να επαληθευθεί μόνο όταν το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα λειτουργεί σε συνδυασμό με τα συγκεκριμένα άλλα μέρη του οχήματος, το πεδίο εφαρμογής της έγκρισης τύπου ΕΕ του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας πρέπει να περιορίζεται αναλόγως.

Στις περιπτώσεις αυτές, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ μνημονεύει τους τυχόν περιορισμούς για τη χρήση του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, καθώς και τις ειδικές προϋποθέσεις για την εγκατάστασή του.

Όταν ένα τέτοιο μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα εγκαθίσταται από τον κατασκευαστή του οχήματος, η συμμόρφωση με οποιουσδήποτε εφαρμοστέους περιορισμούς χρήσης ή προϋποθέσεις εγκατάστασης επαληθεύεται κατά την έγκριση του οχήματος.

Άρθρο 30

Δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση τύπου ΕΕ

1. Η συμμόρφωση με τις τεχνικές προδιαγραφές του παρόντος κανονισμού και των πράξεων που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ αποδεικνύεται με κατάλληλες δοκιμές που διενεργούν οι οριζόμενες τεχνικές υπηρεσίες.

Οι διαδικασίες δοκιμών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και ο ειδικός εξοπλισμός και τα εργαλεία που προβλέπονται για τη διενέργεια των εν λόγω δοκιμών καθορίζονται στις σχετικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Ο κατασκευαστής θέτει στη διάθεση της εγκριτικής αρχής τον αριθμό οχημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που απαιτείται δυνάμει των σχετικών πράξεων του παραρτήματος ΙΙ για τη διενέργεια των απαιτούμενων δοκιμών.
3. Οι απαιτούμενες δοκιμές διενεργούνται σε οχήματα, μηχανικά μέρη και χωριστές τεχνικές μονάδες που είναι αντιπροσωπευτικά του προς έγκριση τύπου.

Ωστόσο, με τη συμφωνία της εγκριτικής αρχής, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέγει ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα που, μολονότι δεν είναι αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου, συνδυάζει ορισμένα από τα πλέον δυσμενή χαρακτηριστικά σε σχέση με το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων. Για να διευκολυνθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά την επιλογή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μέθοδοι εικονικής δοκιμής.

4. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται μέθοδοι εικονικής δοκιμής ως εναλλακτικές διαδικασίες των διαδικασιών δοκιμής που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και υπό την προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης της εγκριτικής αρχής, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον κατασκευαστή, όσον αφορά τις απαιτήσεις που παρατίθενται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος κανονισμού.
5. Οι μέθοδοι εικονικών δοκιμών πληρούν τους όρους που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
6. Για να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα των εικονικών δοκιμών είναι τόσο αξιόπιστα όσο και αυτά που λαμβάνονται με φυσικές δοκιμές, η Επιτροπή καθορίζει τις απαιτήσεις στις οποίες πρέπει να υπόκεινται οι εικονικές δοκιμές και τις συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να διενεργούνται οι εικονικές δοκιμές, σε κατ' εξουσιοδότηση πράξει σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.

Άρθρο 31

Συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής

1. Η εγκριτική αρχή που χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα για να επαληθεύει, αν χρειάζεται σε συνεργασία με τις εγκριτικές αρχές άλλων κρατών μελών, την ύπαρξη κατάλληλων ρυθμίσεων που εξασφαλίζουν ότι τα παραγόμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.
2. Η εγκριτική αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΕ τύπου λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα σε σχέση με την έγκριση αυτήν για να επαληθεύει, αν χρειαστεί σε συνεργασία με τις εγκριτικές αρχές άλλων κρατών μελών, ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 εξακολουθούν να είναι κατάλληλες και ότι τα παραγόμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.

3. Για να επαληθεύσει ότι ένα όχημα, ένα σύστημα, ένα μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο, η εγκριτική αρχή του κράτους μέλους που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ μπορεί να διενεργεί οποιοδήποτε έλεγχο ή δοκιμή που ορίζεται σε σχέση με κανονιστική απαίτηση η οποία αποτελεί αντικείμενο της έγκρισης τύπου ΕΕ σε δείγματα που λαμβάνει από τις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής. Οι λεπτομέρειες των διαδικασιών επαλήθευσης θα καθοριστούν στην εκτελεστική πράξη που θα εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 73.
4. Όταν μια εγκριτική αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΕ τύπου διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τα συμφωνηθέντα προγράμματα ελέγχου, ή δεν εφαρμόζονται πλέον ή δεν θεωρούνται πλέον κατάλληλες, μολονότι συνεχίζεται η παραγωγή, η εν λόγω εγκριτική αρχή λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η συμμόρφωση της διαδικασίας παραγωγής ή ανακαλεί την έγκριση τύπου.
5. Οι εξουσίες για την έγκριση εκτελεστικής πράξης η οποία καθορίζει τις λεπτομερείς ρυθμίσεις όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής παρέχονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 73 του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 32

Γενικές διατάξεις

1. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμελλητί την εγκριτική αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ σχετικά με οποιαδήποτε τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών.

Η εγκριτική αρχή αποφασίζει ποιες από τις διαδικασίες που καθορίζονται στο άρθρο 33 θα ακολουθηθούν.

Εάν απαιτείται, η εγκριτική αρχή μπορεί να αποφασίζει, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή, τη χορήγηση νέας έγκρισης τύπου ΕΕ.

2. Η αίτηση τροποποίησης έγκρισης τύπου ΕΕ υποβάλλεται αποκλειστικά στην εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε την αρχική έγκριση τύπου ΕΕ.
3. Εάν η εγκριτική αρχή διαπιστώσει ότι, για να γίνει τροποποίηση, πρέπει να επαναληφθούν επιθεωρήσεις ή οι δοκιμές, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.

Οι διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 33 εφαρμόζονται μόνον εάν, βάσει των εν λόγω επιθεωρήσεων ή δοκιμών, η εγκριτική αρχή διαπιστώσει ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΕ.

Άρθρο 33

Αναθεωρήσεις και επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου ΕΕ

1. Εάν τα στοιχεία που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών έχουν μεταβληθεί, χωρίς να απαιτείται επανάληψη των επιθεωρήσεων ή των δοκιμών, η τροποποίηση χαρακτηρίζεται «αναθεώρηση».

Στις περιπτώσεις αυτές, η εγκριτική αρχή εκδίδει, εφόσον απαιτείται, τις αναθεωρημένες σελίδες του πακέτου πληροφοριών σημειώνοντας σαφώς, σε κάθε αναθεωρημένη σελίδα, τη φύση της τροποποίησης και την ημερομηνία επανέκδοσης. Η ενιαία και προσαρμοσμένη στα πρόσφατα δεδομένα έκδοση του πακέτου πληροφοριών, συνοδευόμενη από λεπτομερή περιγραφή των μεταβολών, θεωρείται ότι πληροί αυτήν την απαίτηση.

2. Η τροποποίηση χαρακτηρίζεται «επέκταση» όταν οι λεπτομέρειες που περιέχονται στο πακέτο πληροφοριών έχει μεταβληθεί και συντρέχει μία από τις εξής περιπτώσεις:

- α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή δοκιμές·
- β) έχει μεταβληθεί οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, πλην των συνημμένων εγγράφων του·
- γ) αρχίζουν να ισχύουν νέες απαιτήσεις δυνάμει οποιασδήποτε από τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II που εφαρμόζονται στον εγκεκριμένο τύπο οχήματος ή στο εγκεκριμένο σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα.

Στις περιπτώσεις επέκτασης, η εγκριτική αρχή εκδίδει αναθεωρημένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ που φέρει αύξοντα αριθμό επέκτασης σύμφωνα με τον αριθμό των διαδοχικών επεκτάσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί. Το πιστοποιητικό έγκρισης μνημονεύει σαφώς τον λόγο της επέκτασης και την ημερομηνία επανέκδοσης.

3. Όποτε εκδίδονται τροποποιημένες σελίδες ή ενιαία και προσαρμοσμένη στα πρόσφατα δεδομένα έκδοση του πακέτου πληροφοριών, τροποποιείται αναλόγως το ευρετήριο του πακέτου πληροφοριών το οποίο επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό έγκρισης, ώστε να εμφανίζεται η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης επέκτασης ή αναθεώρησης, ή η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης ενοποίησης της ενημερωμένης έκδοσης.

Άρθρο 34

Έκδοση και κοινοποίηση τροποποιήσεων

1. Σε περίπτωση επέκτασης, επικαιροποιούνται όλα τα σχετικά τμήματα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, των συνημμένων εγγράφων του και του ευρετηρίου του πακέτου πληροφοριών. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό και τα συνημμένα έγγραφα του αποστέλλονται στον αιτούντα αμελλητί.
2. Σε περίπτωση αναθεώρησης, τα αναθεωρημένα έγγραφα ή η ενιαία και προσαρμοσμένη στα πρόσφατα δεδομένα έκδοση, κατά περίπτωση,

συμπεριλαμβανομένου του αναθεωρημένου ευρετηρίου του πακέτου πληροφοριών, αποστέλλονται από την εγκριτική αρχή στον αιτούντα αμελλητί.

3. Η εγκριτική αρχή κοινοποιεί κάθε τροποποίηση των εγκρίσεων τύπου ΕΕ στις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο άρθρο 27.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 35 Λήξη ισχύος

1. Η έγκριση τύπου ΕΕ εκδίδεται με απεριόριστη διάρκεια ισχύος.
2. Η έγκριση τύπου οχήματος ΕΕ παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) νέες απαιτήσεις οποιασδήποτε πράξης που εφαρμόζεται για τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος καθίστανται υποχρεωτικές για την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, και δεν είναι δυνατόν να προσαρμοστεί αντίστοιχα στα πρόσφατα δεδομένα η έγκριση τύπου,
 - β) όταν διακόπτεται οριστικά και εθελοντικά η παραγωγή του εγκεκριμένου οχήματος,
 - γ) η ισχύς της έγκρισης τύπου λήγει δυνάμει ειδικού περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 38.
3. Όταν παύει να ισχύει μόνο μία παραλλαγή τύπου ή μόνο μία έκδοση παραλλαγής, η έγκριση ΕΕ τύπου οχήματος του συγκεκριμένου οχήματος παύει να ισχύει μόνο στο βαθμό που αφορά τη συγκεκριμένη παραλλαγή ή έκδοση.
4. Όταν διακόπτεται οριστικά η παραγωγή συγκεκριμένου τύπου οχήματος, ο κατασκευαστής ενημερώνει σχετικά την εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση ΕΕ τύπου οχήματος του συγκεκριμένου οχήματος.

Η εγκριτική αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ για το όχημα, αφού λάβει τη γνωστοποίηση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ενημερώνει τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά μέσα σε ένα μήνα.
5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, όταν επίκειται η λήξη ισχύος μιας έγκρισης τύπου ΕΕ οχήματος, ο κατασκευαστής ενημερώνει την εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.

Η εγκριτική αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ κοινοποιεί, αμελλητί, όλες τις σχετικές πληροφορίες στις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή, κατά περίπτωση, του άρθρου 39.

Στην κοινοποίηση που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο σημειώνονται, ιδίως, η ημερομηνία παραγωγής και ο αριθμός ταυτοποίησης του τελευταίου παραχθέντος οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΗ

Άρθρο 36

Πιστοποιητικό συμμόρφωσης

1. Ο κατασκευαστής, ως κάτοχος της έγκρισης τύπου ΕΕ πλήρους οχήματος, παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης ως έντυπο έγγραφο μαζί με κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται δωρεάν στο αγοραστή μαζί με το όχημα. Η χορήγησή του δεν είναι δυνατόν να εξαρτάται από ρητό αίτημα ή υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών στον κατασκευαστή.
2. Ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης που εκδίδει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 73.
3. Εάν δεν έχει συναφθεί διαφορετική συμφωνία με τον αγοραστή του οχήματος, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης καταρτίζεται στην επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους στο οποίο αγοράζεται το όχημα.
4. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης σχεδιάζεται έτσι ώστε να μην επιτρέπει την πλαστογράφησης του. Προς το σκοπό αυτόν, το χρησιμοποιούμενο χαρτί εκτύπωσης προστατεύεται είτε με έγχρωμες γραφικές παραστάσεις είτε με υδατόσημο με το αναγνωριστικό σήμα του κατασκευαστή.
5. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης συμπληρώνεται στο σύνολό του και δεν περιέχει περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος, εκτός από τους περιορισμούς που προβλέπονται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 73.
6. Στην περίπτωση ημιτελούς ή ολοκληρωμένου τύπου οχήματος, ο κατασκευαστής συμπληρώνει μόνον τα σημεία του πιστοποιητικού συμμόρφωσης τα οποία έχουν προστεθεί ή τροποποιηθεί κατά το τρέχον στάδιο έγκρισης, και, κατά περίπτωση, επισυνάπτει στο πιστοποιητικό όλα τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που είχαν εκδοθεί στο προηγούμενο στάδιο.
7. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, όπως καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού, περιλαμβάνει στον τίτλο, για τα οχήματα που εγκρίνονται βάσει του άρθρου 39 παράγραφος 2, η φράση «Για πλήρη/ολοκληρωμένα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου κατ' εφαρμογήν του άρθρου 39 (προσωρινή έγκριση)».
8. Στον τίτλο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, όπως παρατίθεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού, για οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 41, περιλαμβάνεται η φράση «Για

πλήρη/ολοκληρωμένα οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου σε μικρές σειρές», και δίπλα αύξοντα αριθμό, μεταξύ της μονάδας (1) και του ορίου του πίνακα που παρατίθεται στην εκτελεστική πράξη, ο οποίος υποδηλώνει, για κάθε έτος παραγωγής, τη θέση του οχήματος στην παραγωγή που καταλογίζεται στο εκάστοτε έτος.

9. Με επιφύλαξη της παραγράφου 1, ο κατασκευαστής μπορεί να διαβιβάσει, με ηλεκτρονικά μέσα, στις εθνικές αρχές δεδομένα ή πληροφορίες που περιέχονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης».
10. Μόνον ο κατασκευαστής επιτρέπεται να εκδίδει αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Κάθε αντίγραφο φέρει εμφανώς στην όψη του την ένδειξη «αντίγραφο».

Άρθρο 37

Υποχρεωτικές επιγραφές οχημάτων και σήμα έγκρισης τύπου των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Ο κατασκευαστής του οχήματος επιθέτει σε κάθε όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο υποχρεωτική πινακίδα που απαιτείται από τη σχετική κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστική πράξη που παρατίθενται στο παράρτημα II.
2. Ο κατασκευαστής ενός μηχανικού μέρους ή μιας χωριστής τεχνικής μονάδας, ανεξαρτήτως του εάν αποτελούν μέρη ενός συστήματος, επιθέτει σε κάθε μηχανικό μέρος ή μονάδα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο, το σήμα έγκρισης ΕΕ τύπου που απαιτείται από τη σχετική κατ' εξουσιοδότηση πράξη ή την εκτελεστική πράξη που παρατίθενται στο παράρτημα II.
3. Όταν δεν απαιτείται τέτοιο σήμα έγκρισης τύπου για το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα, ο κατασκευαστής επιθέτει τουλάχιστον την εμπορική του ονομασία ή το εμπορικό του σήμα, καθώς και τον αριθμό τύπου ή/και έναν αναγνωριστικό αριθμό.
4. Η υποχρεωτική πινακίδα της ΕΕ και το σήμα έγκρισης τύπου είναι σύμφωνα με το υπόδειγμα που καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη που προβλέπεται στο άρθρο 73 η οποία εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ Ή ΣΧΕΔΙΑ

Άρθρο 38

Εξαιρέσεις για νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια

1. Ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ όσον αφορά έναν τύπο συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας που ενσωματώνει νέες τεχνολογίες ή σχέδια που δεν είναι συμβατά με μία ή περισσότερες πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II.

2. Η εγκριτική αρχή χορηγεί την έγκριση τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 εάν συντρέχουν όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) η αίτηση αναφέρει τους λόγους για τους οποίους οι συγκεκριμένες τεχνολογίες ή σχέδια καθιστούν το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα ασυμβίβαστα με μία ή περισσότερες πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ·
 - β) η αίτηση περιγράφει τις συνέπειες για την ασφάλεια και το περιβάλλον της νέας τεχνολογίας και τα μέτρα που λαμβάνονται για να διασφαλιστεί ότι εξασφαλίζεται τουλάχιστον ένα επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας ισοδύναμο με αυτό που παρέχουν οι απαιτήσεις από τις οποίες ζητείται εξαίρεση·
 - γ) προσκομίζονται οι περιγραφές και τα αποτελέσματα των δοκιμών που αποδεικνύουν ότι ικανοποιείται η προϋπόθεση του σημείου β).
3. Η χορήγηση εξαίρεσης για νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια εξαρτάται από την έγκριση της Επιτροπής που χορηγείται με απόφαση που εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 74 παράγραφος 2.
4. Όταν εκκρεμεί η απόφαση έγκρισης από την Επιτροπή, η εγκριτική αρχή μπορεί να χορηγεί προσωρινή έγκριση, η οποία ισχύει μόνον στην επικράτεια του οικείου κράτους μέλους, όσον αφορά έναν τύπο οχήματος που καλύπτεται από την επιδιωκόμενη εξαίρεση. Η εγκριτική αρχή ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη αμελλητί με φάκελο που περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.
5. Οι άλλες εγκριτικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν να δεχθούν την προσωρινή έγκριση που μνημονεύεται στην παράγραφο 4, στην επικράτειά τους.
6. Κατά περίπτωση, η της Επιτροπής που αναφέρεται στην παράγραφο 3 προσδιορίζει εάν αυτή υπόκειται σε τυχόν περιορισμούς. Σε κάθε περίπτωση, η έγκριση τύπου ισχύει για τουλάχιστον 36 μήνες.
7. Εάν η Επιτροπή αποφασίσει να αρνηθεί την χορήγηση άδειας, η εγκριτική αρχή ειδοποιεί αμέσως τον κάτοχο της προσωρινής έγκρισης τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 4, ότι η προσωρινή έγκριση θα ανακληθεί έξι μήνες μετά την ημερομηνία της άρνησης της Επιτροπής.

Ωστόσο, τα οχήματα που κατασκευάζονται σύμφωνα με την προσωρινή έγκριση πριν από τη λήξη της ισχύος της επιτρέπεται να πωλούνται, να ταξινομούνται ή να τίθενται σε κυκλοφορία σε κάθε κράτος μέλος που έχει δεχθεί την προσωρινή έγκριση.

Άρθρο 39

Μεταγενέστερη ανάγκη για προσαρμογή των νομικών απαιτήσεων

1. Όταν η Επιτροπή εγκρίνει τη χορήγηση εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 38, λαμβάνει, εφόσον απαιτείται, τα αναγκαία μέτρα για να προσαρμόσει τις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ή τις απαιτήσεις στις τεχνολογικές εξελίξεις.

Όταν η εξαίρεση βάσει του άρθρου 38 αφορά έναν κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ, η Επιτροπή προτείνει την τροποποίηση του κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ σύμφωνα με τη διαδικασία που εφαρμόζεται βάσει της συμφωνίας της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη όσον αφορά την έγκριση ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών για τα τροχοφόρα οχήματα, τα μέρη και τα εξαρτήματα που μπορούν να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις προϋποθέσεις για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται βάσει των εν λόγω προδιαγραφών⁵⁴.

2. Μόλις τροποποιηθούν οι σχετικές πράξεις, αίρεται αμέσως κάθε περιορισμός που αφορά την απόφαση της Επιτροπής που επιτρέπει την εξαίρεση.

Εάν δεν έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για την προσαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν σχετικού αιτήματος του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση, να επιτρέψει στο κράτος μέλος, με απόφαση η οποία λαμβάνεται με τη διαδικασία του άρθρου 74 παράγραφος 2, να επεκτείνει την έγκριση τύπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ X

ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΙ ΣΕ ΜΙΚΡΕΣ ΣΕΙΡΕΣ

Άρθρο 40

Εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών

1. Ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου μικρών σειρών για ένα τύπο οχήματος εντός των ετήσιων ποσοτικών ορίων που προσδιορίζονται στο παράρτημα III. Τα όρια αυτά εφαρμόζονται στην πώληση, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων ενός τύπου εγκεκριμένου για την αγορά της Ένωσης κατά το δεδομένο έτος.

Για την έγκριση τύπου μικρών σειρών, η εθνική αρχή μπορεί, εάν έχει βάσιμους λόγους να το πράξει, να άρει μία ή περισσότερες διατάξεις μίας ή περισσότερων πράξεων που παρατίθενται στο παράρτημα II, υπό την προϋπόθεση ότι έχει καθορίσει εναλλακτικές απαιτήσεις.

2. Οι εναλλακτικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διασφαλίζουν ένα επίπεδο λειτουργικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας ισοδύναμο στο βαθμό του δυνατού με αυτό που προβλέπεται στη σχετική πράξη ή στις σχετικές πράξεις του παραρτήματος II.
3. Για την έγκριση τύπου οχημάτων δυνάμει του παρόντος άρθρου, γίνονται αποδεκτά συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις πράξεις του παραρτήματος I.
4. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου για οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το παρόν άρθρο καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που

⁵⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 73 αλλά δεν φέρει τον τίτλο «πιστοποιητικό έγκρισης τύπου οχήματος ΕΕ», και η οποία προσδιορίζει το περιεχόμενο των εξαιρέσεων που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου αριθμούνται σύμφωνα με την εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 73.

5. Η εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών ισχύει μόνον στην επικράτεια του κράτους μέλους του οποίου η εγκριτική αρχή έχει χορηγήσει την έγκριση.

Ωστόσο, κατόπιν σχετικού αιτήματος του κατασκευαστή, αποστέλλεται, με συστημένη επιστολή ή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και των συνημμένων εγγράφων του στις εγκριτικές αρχές των κρατών μελών που ορίζει ο κατασκευαστής.

Εντός 3 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 2, οι εγκριτικές αρχές των κρατών μελών που έχουν οριστεί από τον κατασκευαστή αποφασίζουν εάν αποδέχονται την έγκριση τύπου ή όχι. Διαβιβάζουν επισήμως την απόφασή τους στην εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε την εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών.

Οι εγκριτικές αρχές των κρατών μελών δεν αποδέχονται την εθνική έγκριση τύπου μόνον εάν θεωρούν ευλόγως ότι οι τεχνικές διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες εγκρίθηκε το όχημα δεν είναι ισοδύναμες προς τις δικές τους.

6. Ύστερα από αίτημα του αιτούντος εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών ο οποίος επιθυμεί να πωλήσει και να ταξινομήσει πέρα όχημα ή να είναι υπεύθυνος για τη θέση ενός οχήματος σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, η εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών παρέχει στον αιτούντα αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του φακέλου πληροφοριών. Η αρχή έγκρισης τύπου του άλλου κράτους μέλους επιτρέπει την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος αυτού, εκτός εάν θεωρεί ευλόγως ότι οι τεχνικές διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες εγκρίθηκε το όχημα δεν είναι ισοδύναμες προς τις δικές του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Άρθρο 41

Επιμέρους εγκρίσεις

1. Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, οι εγκριτικές αρχές χορηγούν επιμέρους έγκριση σε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται στην περιγραφή που επισυνάπτεται στην αίτηση και συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Κατά τη διαδικασία επιμέρους έγκρισης, οι εγκριτικές αρχές πιστοποιούν ότι το όχημα συμμορφώνεται με τις σχετικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II.

3. Μια επιμέρους έγκριση ισχύει για ένα συγκεκριμένο όχημα, είτε είναι μοναδικό είτε όχι.
4. Οι αιτήσεις για επιμέρους έγκριση καλύπτουν τουλάχιστον 5 οχήματα του ίδιου τύπου.
5. Ύστερα από τη χορήγηση της έγκρισης τύπου, η εγκριτική αρχή χορηγεί αμελλητί πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης
6. Η μορφή του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης βασίζεται στο υπόδειγμα πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ όπως ορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εγκρίνεται βάσει του άρθρου 73 και περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη συμπλήρωση της αίτησης άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με την οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου⁵⁵.

Τα πιστοποιητικά επιμέρους έγκρισης δεν φέρουν τον τίτλο «έγκριση ΕΕ οχήματος». Το πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης φέρει τον αναγνωριστικό αριθμό του συγκεκριμένου οχήματος.

7. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε οχήματα τα οποία, κατά τη στιγμή της αίτησης για επιμέρους έγκριση, δεν είχαν προηγουμένως πωληθεί ούτε είχαν τεθεί ακόμα σε κυκλοφορία, με συνέπεια την ταυτοποίηση του οχήματος και την έκδοση αριθμού κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών ή βραχυπρόθεσμων αδειών κυκλοφορίας ή των επαγγελματικών αδειών κυκλοφορίας ή θέσης σε κυκλοφορία ούτε είχε πωληθεί, ταξινομηθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία για λιγότερο από έξι μήνες.
8. Το παρόν κεφάλαιο μπορεί να εφαρμόζεται σε οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα οποία έχουν τροποποιηθεί πριν πωληθούν, ταξινομηθούν ή τεθούν σε κυκλοφορία.

Άρθρο 42

Εξαιρέσεις για επιμέρους εγκρίσεις

1. Μια εγκριτική αρχή μπορεί να εξαιρεί ένα όχημα από τη συμμόρφωση με απαιτήσεις που προβλέπονται σε μία ή περισσότερες από τις πράξεις του παραρτήματος II, υπό την προϋπόθεση ότι η εγκριτική αρχή επιβάλλει εναλλακτικές απαιτήσεις και έχει βάσιμους λόγους για την εξαίρεση αυτή.
2. Οι εναλλακτικές απαιτήσεις διασφαλίζουν ένα επίπεδο λειτουργικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας ισοδύναμο στο βαθμό του δυνατού με αυτό που προβλέπεται στη σχετική πράξη του παραρτήματος II.

Οι εγκριτικές αρχές δεν διενεργούν καταστρεπτικές δοκιμές. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν κάθε σχετική πληροφορία που παρέχει ο αιτών της επιμέρους έγκρισης με την οποία αποδεικνύεται η συμμόρφωση προς τις εναλλακτικές απαιτήσεις.

⁵⁵ ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57.

Οι εγκριτικές αρχές δέχονται οποιαδήποτε έγκριση τύπου ΕΕ συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας αντί των εναλλακτικών απαιτήσεων.

3. Η εγκριτική αρχή χορηγεί επιμέρους έγκριση εάν το όχημα ανταποκρίνεται στην περιγραφή που προσαρτάται στην αίτηση και πληροί τις εφαρμοστέες τεχνικές απαιτήσεις, και εκδίδουν, αμελλητί, πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης.

Η μορφή του πιστοποιητικού επιμέρους έγκρισης βασίζεται στο υπόδειγμα πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2 και περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη συμπλήρωση της αίτησης άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με την οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου⁵⁶.

Τα πιστοποιητικά επιμέρους έγκρισης δεν φέρουν τον τίτλο «έγκριση ΕΕ οχήματος». Το πιστοποιητικό επιμέρους έγκρισης φέρει τον αναγνωριστικό αριθμό του συγκεκριμένου οχήματος.

Άρθρο 43

Ισχύς και αποδοχή της επιμέρους έγκρισης

1. Η επιμέρους έγκριση ισχύει μόνον στην επικράτεια του κράτους μέλους που έχει χορηγήσει την έγκριση.
2. Για την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος οχήματος το οποίο έχει λάβει επιμέρους έγκριση, η εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση παρέχει στον αιτούντα που ζητεί την επιμέρους έγκριση, κατόπιν σχετικού αιτήματος, δήλωση των τεχνικών διατάξεων βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα και κάθε άλλη συμπληρωματική πληροφορία που αναφέρει λεπτομερώς τη φύση των τεχνικών απαιτήσεων που πληροί το εν λόγω όχημα.
3. Όσον αφορά όχημα για το οποίο η εγκριτική αρχή ενός κράτος μέλος έχει χορηγήσει επιμέρους έγκριση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34, τα άλλα κράτη μέλη επιτρέπουν την πώληση, την ταξινόμηση και τη θέση σε κυκλοφορία ενός οχήματος, εκτός εάν θεωρεί ευλόγως ότι οι τεχνικές διατάξεις βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα δεν είναι ισοδύναμες με τις δικές του.
4. Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, οι εγκριτικές αρχές χορηγούν επιμέρους έγκριση σε όχημα το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, οι εγκριτικές αρχές δέχονται την επιμέρους έγκριση και επιτρέπουν την πώληση, την ταξινόμηση και τη θέση σε κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος.

⁵⁶ ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57.

Άρθρο 44

Ειδικές διατάξεις που αφορούν τις επιμέρους εγκρίσεις

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου μπορούν να εφαρμόζονται για οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα οποία έχουν τροποποιηθεί πριν πωληθούν, ταξινομηθούν ή τεθούν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά.
2. Η διαδικασία που καθορίζεται στο παρόν κεφάλαιο μπορεί να εφαρμόζεται σε συγκεκριμένο όχημα κατά τα διαδοχικά στάδια ολοκλήρωσής του, σύμφωνα με τη διαδικασία έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια.
3. Η διαδικασία που ορίζεται στο παρόν κεφάλαιο δεν είναι δυνατόν να αντικαθιστά ένα ενδιάμεσο στάδιο στο πλαίσιο της συνήθους ακολουθίας για διαδικασία έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια και δεν επιτρέπεται να εφαρμόζεται για την εξασφάλιση έγκρισης στο πρώτο στάδιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΙ ΠΩΛΗΣΗ, ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Άρθρο 45

Πώληση, ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 41 και 42, τα οχήματα για τα οποία είναι υποχρεωτική η έγκριση τύπου ΕΕ για το σύνολο του οχήματος ή για τα οποία ο κατασκευαστής έχει λάβει τέτοια έγκριση τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού πωλούνται, ταξινομούνται και τίθενται σε κυκλοφορία μόνον εάν συνοδεύονται από έγγραφο πιστοποιητικό συμμόρφωσης που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 36.

Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, επιτρέπεται η πώληση ή η θέση σε κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων, αλλά οι αρχές του κράτους μέλους που είναι αρμόδιες για την ταξινόμηση του οχήματος μπορούν να αρνηθούν να επιτρέψουν την μόνιμη ταξινόμηση και χρήση στο οδικό δίκτυο των εν λόγω οχημάτων.

2. Όσον αφορά τα οχήματα μικρών σειρών, ο αριθμός οχημάτων που πωλείται, ταξινομείται και τίθεται σε κυκλοφορία στην Ένωση κατ' έτος δεν πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό μονάδων που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ.
3. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που προορίζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική ή τις υπηρεσίες δημοσίας τάξης ή σε οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου βάσει των άρθρων 40 ή 43.
4. Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, οι εγκριτικές αρχές χορηγούν επιμέρους έγκριση σε όχημα το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στην περίπτωση αυτήν, οι εγκριτικές αρχές δέχονται την επιμέρους έγκριση και επιτρέπουν την πώληση, την ταξινόμηση και τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος.

Άρθρο 46

Πώληση, ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία οχημάτων τέλους σειράς

1. Ανάλογα με τα όρια για τα οχήματα «τέλους σειράς» και τα χρονικά όρια που προσδιορίζονται στις παραγράφους 2 και 4, μπορούν να ταξινομούνται τα οχήματα που ανταποκρίνονται στον τύπο του οχήματος για τον οποίο δεν ισχύει πλέον η έγκριση τύπου ΕΕ-.

Το πρώτο εφαρμόζεται ισχύει μόνο για οχήματα εντός της Ένωσης τα οποία καλύπτονταν από ισχύουσα έγκριση τύπου ΕΕ κατά τον χρόνο παραγωγής τους, αλλά δεν είχαν ακόμη ταξινομηθεί πριν από τη λήξη ισχύος της εν λόγω έγκρισης τύπου ΕΕ.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται, όσον αφορά τα πλήρη οχήματα, για περίοδο δώδεκα μηνών από την ημερομηνία λήξης της ισχύος της έγκρισης τύπου ΕΕ και, όσον αφορά τα ολοκληρωμένα οχήματα, για περίοδο δεκαοκτώ μηνών από την εν λόγω ημερομηνία.
3. Ο κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από τις διατάξεις της παραγράφου 1 υποβάλλει αίτηση στην εθνική αρχή κάθε κράτους μέλους στο οποίο πρόκειται να ταξινομηθούν τα εν λόγω οχήματα. Η εν λόγω αίτηση πρέπει να προσδιορίζει τους τεχνικούς ή οικονομικούς λόγους που εμποδίζουν τη συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις νέες τεχνικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου.

Εντός τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης, οι εθνικές αρχές αποφασίζουν κατά πόσον και για ποιο αριθμό μονάδων δέχονται να ταξινομούνται για τα εν λόγω οχήματα στην επικράτειά τους.

4. Ο αριθμός των οχημάτων τέλους σειράς δεν υπερβαίνει το 10 % του αριθμού των οχημάτων που ταξινομήθηκαν τα δύο προηγούμενα έτη ή 10 οχήματα ανά κράτος μέλος, ανάλογα με το ποιος είναι μεγαλύτερος.
5. Πριν από την ταξινόμηση, ο κατασκευαστής εκδίδει νέο πιστοποιητικό συμμόρφωσης για οχήματα τέλους σειράς που πληρούν τα κριτήρια για οχήματα «τέλους σειράς» και δηλώνει τον αριθμό και το κράτος μέλος πρώτης ταξινόμησης σύμφωνα με το υπόδειγμα για το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που καταρτίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 73.
6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι παρακολουθείται αποτελεσματικά ο αριθμός των οχημάτων που πρόκειται να ταξινομηθούν στο πλαίσιο της διαδικασίας που καθορίζεται στο παρόν άρθρο.
7. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται μόνον στην παύση λόγω λήξης ισχύος της έγκρισης τύπου στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 35 παράγραφος 2.

Άρθρο 47

Πώληση και θέση σε κυκλοφορία μηχανικών μερών και χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες μπορούν να πωλούνται και να τίθενται σε κυκλοφορία μόνον εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των σχετικών πράξεων του παραρτήματος 1 και επισημαίνονται δεόντως σύμφωνα με το άρθρο 37.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που κατασκευάζονται ή σχεδιάζονται ειδικά για νέα οχήματα που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που έχουν εξαιρεθεί από μία ή περισσότερες διατάξεις του παρόντος κανονισμού κατ' εφαρμογή του άρθρου 38 ή προορίζονται για τοποθέτηση σε οχήματα για τα οποία χορηγήθηκαν εγκρίσεις βάσει των άρθρων 40 ή 41 οι οποίες αφορούν το συγκεκριμένο μηχανικό μέρος ή τη συγκεκριμένη χωριστή τεχνική μονάδα.
4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, και εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό ή σε μία από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέψουν τη πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων τα οποία προορίζονται να τοποθετηθούν στα οχήματα τα οποία, εάν πωληθούν ή τεθούν σε κυκλοφορία δεν χρειάζεται να έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ βάσει του παρόντα κανονισμού ή της οδηγίας 2002/24/ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 48

Διαδικασία που εφαρμόζεται σε εθνικό επίπεδο για τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες που παρουσιάζουν κινδύνους

1. Όταν οι αρχές εποπτείας της αγοράς ενός κράτους μέλους έχουν λάβει μέτρα βάσει του άρθρου 20 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 ή όταν έχουν επαρκείς λόγους να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό παρουσιάζει κίνδυνο για την υγεία ή την ασφάλεια των προσώπων ή για άλλες πτυχές της προστασίας των δημόσιων συμφερόντων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, οι εγκριτικές αρχές διενεργούν αξιολόγηση σε σχέση με το εν λόγω όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή την εν λόγω χωριστή τεχνική μονάδα ως προς όλες τις απαιτήσεις που καθορίζει ο παρών κανονισμός. Οι οικείοι οικονομικοί φορείς συνεργάζονται πλήρως με την εποπτεία της αγοράς και/ή τις εγκριτικές αρχές.

Όταν, κατά τη διάρκεια της εν λόγω αξιολόγησης, οι αρχές εποπτείας της αγοράς και/ή οι εγκριτικές αρχές διαπιστώσουν ότι το όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, απαιτούν αμελλητί από τον οικείο οικονομικό φορέα να λάβει όλα τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση του προϊόντος με τις εν λόγω απαιτήσεις, την απόσυρση του οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας από την αγορά ή την ανάκλησή του εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, ανάλογα με τη φύση του κινδύνου.

Οι εγκριτικές αρχές ενημερώνουν τη σχετική τεχνική υπηρεσία σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν σύμφωνα με το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο. Το άρθρο 21 του

κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 εφαρμόζεται στα μέτρα που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο.

2. Όταν οι εγκριτικές αρχές πιστεύουν ότι η μη συμμόρφωση δεν περιορίζεται στην εθνική τους επικράτεια, ενημερώνουν την Επιτροπή και άλλα κράτη μέλη για τα αποτελέσματα της αξιολόγησης και τη δράση που απαιτείται από τον οικονομικό φορέα.
3. Ο οικονομικός φορέας διασφαλίζει ότι λαμβάνονται όλα α κατάλληλα διορθωτικά μέτρα όσον αφορά τα μη συμμορφούμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχει πωλήσει ή ταξινομήσει ή για τον οποίο τη θέση σε κυκλοφορία είναι υπεύθυνος σε ολόκληρη την Ένωση.
4. Όταν ο οικονομικός φορέας δεν λαμβάνει κατάλληλη διορθωτική δράση εντός της περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο, οι εθνικές αρχές λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εμποδίσουν ή να περιορίσουν την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία μη συμμορφούμενων προϊόντων στην εθνική τους αγορά, την απόσυρσή τους από την αγορά ή την ανάκλησή τους.
5. Οι εθνικές αρχές ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τα μέτρα αυτά.

Οι πληροφορίες που παρέχονται περιλαμβάνουν όλες τις διαθέσιμες λεπτομέρειες, ιδίως τα στοιχεία που απαιτούνται για τον εντοπισμό των μη συμμορφούμενων οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων, την προέλευσή τους τη φύση της εικαζόμενης μη συμμόρφωσης και τον ενεχόμενο κίνδυνο, τη φύση και τη διάρκεια των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται και τα επιχειρήματα που προβάλλει ο οικείος οικονομικός φορέας. Ειδικότερα, οι εγκριτικές αρχές δηλώνουν εάν η μη συμμόρφωση οφείλεται σε μία από τις ακόλουθες αιτίες:

- a) το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν την υγεία ή την ασφάλεια των προσώπων, την προστασία του περιβάλλοντος ή άλλα ζητήματα προστασίας του δημόσιου συμφέροντος που καλύπτει ο παρών κανονισμός· είτε
 - β) υπάρχουν ελλείψεις στις σχετικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II.
6. Τα κράτη μέλη εκτός από το κράτος που εκκίνησε τη διαδικασία ενημερώνουν, μέσα σε ένα μήνα, την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τυχόν μέτρα που λαμβάνουν και για κάθε επιπλέον στοιχείο που έχουν στη διάθεσή τους για τη μη συμμόρφωση του εν λόγω οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας και, στην περίπτωση διαφωνίας με το κοινοποιηθέν εθνικό μέτρο, σχετικά με τις αντιρρήσεις τους.
 7. Εάν, μέσα σε ένα μήνα από την παραλαβή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 6, δεν διατυπωθεί αντίρρηση ούτε από άλλο κράτος μέλος ούτε από την Επιτροπή όσον αφορά το μέτρο που λαμβάνει ένα κράτος μέλος, το εν λόγω μέτρο θεωρείται δικαιολογημένο.
 8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη λήψη κατάλληλων περιοριστικών μέτρων σε σχέση με το εν λόγω όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα, όπως η

άμεση απόσυρση του οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας από την αγορά.

Άρθρο 49

Διαδικασία διασφάλισης στο επίπεδο της Ένωσης

1. Όταν, κατά τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 41, διατυπώνονται αντιρρήσεις κατά μέτρο που έχει λάβει ένα κράτος μέλος ή εάν η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα εθνικό μέτρο είναι αντίθετο προς τη νομοθεσία της Ένωσης, η Επιτροπή αξιολογεί αμελλητί το εθνικό μέτρο ύστερα από συνεννόηση με τα κράτη μέλη και τον (τους) σχετικό(ους) οικονομικό(ους) φορέα(εις). Με βάση τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφασίζει εάν τα εθνικά μέτρα δικαιολογούνται ή όχι.

Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη και στον (τους) σχετικό(ους) οικονομικό(ους) φορέα(εις).

2. Εάν το εθνικό μέτρο θεωρηθεί δικαιολογημένο, όλα τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που απαιτούνται για να διασφαλιστεί η απόσυρση του οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που δεν συμμορφώνεται από την αγορά τους και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Εάν το εθνικό μέτρο θεωρηθεί αδικαιολόγητο, τα οικεία κράτη μέλη αποσύρουν το μέτρο.
3. Εάν το εθνικό μέτρο θεωρηθεί δικαιολογημένο και οφείλεται σε ατέλειες του παρόντος κανονισμού ή των κατ'εξουσιοδότηση ή των εκτελεστικών πράξεων βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή προτείνει τα κατάλληλα μέτρα ως εξής:
 - α) εάν πρόκειται για κατ'εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή προτείνει τις αναγκαίες τροποποιήσεις στη σχετική πράξη·
 - β) εάν πρόκειται για κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ, η Επιτροπή προτείνει το αναγκαίο σχέδιο τροποποιήσεων των σχετικών κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, κατά τη διαδικασία που εφαρμόζεται στο πλαίσιο της αναθεωρημένης συμφωνίας του 1958.

Άρθρο 50

Συμμορφούμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που παρουσιάζουν κίνδυνο

1. Όταν μια εθνική αρχή, ύστερα από τη διενέργεια αξιολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 49 παράγραφος 1, διαπιστώσει ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες, αν και συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή φέρουν τη σωστή σήμανση, παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή μπορούν να προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στο περιβάλλον ή στη δημόσια υγεία, η εν λόγω εθνική αρχή απαιτεί από τον σχετικό οικονομικό φορέα να λάβει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει ότι το εν λόγω όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα, όταν θα διατεθεί στην αγορά, δεν θα παρουσιάζει τον εν λόγω κίνδυνο, να αποσύρει το όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα από την αγορά ή να το/την ανακαλέσει εντός εύλογης

περιόδου, ανάλογα με τη φύση του κινδύνου. Η αρχή ταξινόμησης μπορεί, για ανώτατη περίοδο έξι μηνών, να αρνηθεί να επιτρέψει τη διάθεση των εν λόγω οχημάτων στην αγορά της επικράτειάς της.

2. Για ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή μια χωριστή τεχνική μονάδα όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο οικονομικός φορέας διασφαλίζει ότι λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα σε σχέση με όλα τα εν λόγω οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ένωση.
3. Το κράτος μέλος ενημερώνει μέσα σε ένα μήνα την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με όλες τις διαθέσιμες λεπτομέρειες, ιδίως τα στοιχεία που απαιτούνται για την ταυτοποίηση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, την καταγωγή και την αλυσίδα εφοδιασμού του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας, τη φύση του κινδύνου καθώς και τη φύση και τη διάρκεια των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται.
4. Η Επιτροπή αρχίζει αμέσως διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τον σχετικό οικονομικό φορέα ή φορείς και, ιδίως, με την εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου και αξιολογεί το εθνικό μέτρο που έχει ληφθεί. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή αποφασίζει εάν τα εθνικά μέτρα δικαιολογούνται ή όχι και, εάν είναι σκόπιμο, προτείνει τα κατάλληλα μέτρα.
5. Η Επιτροπή απευθύνει την απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη και την ανακοινώνει αμέσως σε αυτά και στον (τους) σχετικό(ους) οικονομικό(ους) φορέα(εις).

Άρθρο 51

Οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο

1. Εάν νέα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, η εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε τον έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, ώστε να διασφαλίσει ότι τα παραγόμενα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Η εγκριτική αρχή ενημερώνει τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται εντός ενός μήνα.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι αποκλίσεις από τα στοιχεία του πιστοποιητικού έγκρισης ΕΕ τύπου ή του πακέτου πληροφοριών θεωρούνται ότι αποτελούν αποτυχία προς συμμόρφωση με τον εγκεκριμένο τύπο. Όχημα δεν θεωρείται ότι αποκλίνει από τον εγκεκριμένο τύπο όταν επιτρέπονται ανοχές από τις σχετικές κανονιστικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II και αυτές οι ανοχές τηρούνται.
3. Εάν μια εγκριτική αρχή αποδείξει ότι νέα οχήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης τύπου που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος δεν συμμορφούνται

προς τον εγκεκριμένο τύπο, μπορεί να ζητήσει από την εθνική εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΚ να επαληθεύσει ότι τα οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες, εξακολουθούν να συμμορφούνται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Μετά την παραλαβή της σχετικής αίτησης, η εθνική εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες το συντομότερο δυνατό και οπωσδήποτε εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της αίτησης.

4. Η εγκριτική αρχή ζητεί από την εγκριτική αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου συστήματος, μηχανικού μέρους, χωριστής τεχνικής μονάδας ή ημιτελούς οχήματος να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες ώστε να διασφαλίσει ότι τα παραγόμενα οχήματα συμμορφώνονται και πάλι προς τον εγκεκριμένο τύπο στις εξής περιπτώσεις:
 - α) όσον αφορά έγκριση ΕΕ τύπου οχήματος, όταν η μη συμμόρφωση οχήματος οφείλεται αποκλειστικά στη μη συμμόρφωση συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας·
 - β) όσον αφορά έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια, όταν η μη συμμόρφωση ολοκληρωμένου οχήματος οφείλεται αποκλειστικά στη μη συμμόρφωση συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ημιτελούς οχήματος, ή στη μη συμμόρφωση του ίδιου του ημιτελούς οχήματος.
5. Μετά την παραλαβή της σχετικής αίτησης, η οικεία εγκριτική αρχή προβαίνει στις αναγκαίες ενέργειες, ενδεχομένως σε συνεργασία με την εγκριτική αρχή που υποβάλλει την αίτηση, το συντομότερο δυνατό και οπωσδήποτε εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της αίτησης.
6. Όταν αποδεικνύεται έλλειψη συμμόρφωσης, η εγκριτική αρχή του κράτους μέλους το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση ΕΕ τύπου συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας ή την έγκριση ημιτελούς οχήματος λαμβάνει τα μέτρα της παραγράφου 1.

Οι εγκριτικές αρχές των κρατών μελών ενημερώνονται αμοιβαία, εντός ενός μήνα, σχετικά με οποιαδήποτε ανάκληση έγκρισης τύπου ΕΕ και σχετικά με τους λόγους του μέτρου αυτού.
7. Εάν η εγκριτική αρχή η οποία έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ αμφισβητεί την κοινοποιηθείσα έλλειψη συμμόρφωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη φροντίζουν να επιλύσουν τη διαφορά. Η Επιτροπή τηρείται ενήμερη και, εφόσον απαιτείται, οργανώνει κατάλληλες διαβουλεύσεις προς επίλυση της διαφοράς.

Άρθρο 52

Συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνιστούν σημαντικό κίνδυνο για την ορθή λειτουργία ουσιαστών συστημάτων

1. Τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που ενδέχεται να συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τη σωστή λειτουργία των συστημάτων που είναι αναγκαία για την ασφάλεια του οχήματος ή για την περιβαλλοντική του επίδοση δεν μπορούν να πωλούνται, να ταξινομούνται ή απαγορεύεται να τίθενται σε

κυκλοφορία εάν δεν έχουν εγκριθεί από μια εγκριτική αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 53 παράγραφοι 1 και 2.

2. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο των συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που καλύπτονται από την παράγραφο 1 με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78 λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα εξής:

α) τη σοβαρότητα του κινδύνου για την ασφάλεια ή τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος στα οποία έχουν τοποθετηθεί τα συγκεκριμένα συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες·

β) τον αντίκτυπο που έχει για τους καταναλωτές και τους κατασκευαστές της δευτερογενούς αγοράς η βάση του παρόντος άρθρου επιβολή τυχόν απαίτησης άδειας για συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες.

3. «Αυθεντικά μηχανικά μέρη» είναι τα μέρη τα οποία κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής που ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος για την παραγωγή μηχανικών μερών για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των μηχανικών μερών που κατασκευάζονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με αυτά τα μηχανικά μέρη και, έως του περί του αντιθέτου απόδειξη, τα μηχανικά μέρη για τα οποία ο κατασκευαστής πιστοποιεί ότι τα μέρη αντιστοιχούν στην ποιότητα των μηχανικών μερών που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση του συγκεκριμένου οχήματος και έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα πρότυπα παραγωγής του κατασκευαστή του οχήματος· το ίδιο ισχύει και τα τις χωριστές τεχνικές μονάδες.

Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στα αυθεντικά συστήματα, στα μηχανικά μέρη ή στις χωριστές τεχνικές μονάδες και στα συστήματα, στα μηχανικά μέρη ή στις χωριστές τεχνικές μονάδες έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις διατάξεις μιας από τις πράξεις του παραρτήματος II, εκτός εάν η έγκριση αφορά θέματα διαφορετικά από όσα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1.

Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στα συστήματα, στα μηχανικά μέρη ή στις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε αγωνιστικά οχήματα. Εάν τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που περιλαμβάνονται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη του παρόντος κανονισμού έχουν διπλή χρήση, ήτοι και για αγωνιστικά οχήματα και για χρησιμοποίηση σε δημόσιους δρόμους, δεν μπορούν να πωληθούν ή να προσφερθούν προς πώληση στο ευρύ κοινό.

4. Η Επιτροπή καθορίζει, εφόσον είναι αναγκαίο, το υπόδειγμα και το σύστημα αρίθμησης για το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 53 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο καθώς και όλες τις πτυχές που αφορούν τη διαδικασία μέσω εκτελεστικής πράξης σύμφωνα με το άρθρο 73. Η Επιτροπή καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα εν λόγω μηχανικά μέρη, την επισήμανση, τη συσκευασία και τις κατάλληλες δοκιμές με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.

5. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 είναι δυνατόν να βασίζονται στις πράξεις του παραρτήματος II ή να συνίστανται σε σύγκριση του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας προς τις επιδόσεις του

αυθεντικού οχήματος, ή οποιουδήποτε από τα μέρη του, κατά περίπτωση. Σε κάθε περίπτωση, οι απαιτήσεις εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες δεν παρεμποδίζουν τη λειτουργία των συστημάτων που έχουν ουσιώδη σημασία για την ασφάλεια του οχήματος ή την περιβαλλοντική του επίδοση.

Άρθρο 53

Συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνιστούν σημαντικό κίνδυνο για την ορθή λειτουργία ουσιωδών συστημάτων – συναφείς απαιτήσεις

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 52 παράγραφος 1, ο κατασκευαστής συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων υποβάλλει στην εγκριτική αρχή έκθεση δοκιμής την οποία συντάσσει καθοριζόμενη τεχνική υπηρεσία, η οποία πιστοποιεί ότι τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες για τα οποία ζητείται άδεια συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 52 παράγραφο 4. Ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλλει μία μόνον αίτηση ανά τύπο και ανά εξάρτημα σε μία μόνον εγκριτική αρχή.

Η αίτηση περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τον κατασκευαστή συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων, τον τύπο, την ταυτοποίηση και τους αριθμούς των συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων καθώς και το όνομα του κατασκευαστή, τον τύπο του οχήματος και, κατά περίπτωση, τα έτη κατασκευής ή οποιαδήποτε άλλη πληροφορία που καθιστά δυνατή την ταυτοποίηση του οχήματος στο οποίο πρόκειται να τοποθετηθούν αυτά τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες.

Όταν η εγκριτική αρχή διαπιστώνει, βάσει της έκθεσης δοκιμής και των λοιπών στοιχείων, ότι τα συγκεκριμένα τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις κατά την παράγραφο 52 παράγραφος 4, χορηγεί πιστοποιητικό στον κατασκευαστή, αμελλητί. Το εν λόγω πιστοποιητικό επιτρέπει την πώληση και θέση σε κυκλοφορία στην Ένωση των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων με την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 2.

2. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμελλητί την εγκριτική αρχή που εξέδωσε το πιστοποιητικό για τυχόν μεταβολές που επηρεάζουν τους όρους υπό τους οποίους χορηγήθηκε το πιστοποιητικό αυτό. Η εν λόγω εγκριτική αρχή αποφασίζει εάν το πιστοποιητικό πρέπει να αναθεωρηθεί ή να επανεκδοθεί και εάν απαιτούνται περαιτέρω δοκιμές.

Ο κατασκευαστής πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες κατασκευάζονται και εξακολουθούν να κατασκευάζονται κάτω από τις συνθήκες βάσει των οποίων εκδόθηκε το πιστοποιητικό.

3. Πριν χορηγήσει την άδεια, η εγκριτική αρχή επιβεβαιώνει ότι υπάρχουν ικανοποιητικές ρυθμίσεις και διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ο ουσιαστικός έλεγχος της συμμόρφωσης της παραγωγής.

Όταν η εγκριτική αρχή διαπιστώνει ότι δεν πληρούνται πλέον οι όροι χορήγησης αδειάς, ζητεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει

τη συμμόρφωση των συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων. Εάν κρίνεται αναγκαίο, προβαίνει σε απόσυρση της έγκρισης.

4. Οι εγκριτικές αρχές των διαφόρων κρατών μελών κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν διαφωνίες όσον αφορά πιστοποιητικά κατά την έννοια της παραγράφου 1 τρίτο εδάφιο. Η Επιτροπή, αφού διαβουλευτεί με τις εγκριτικές αρχές, λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για να επιλύσει τη διαφωνία, ζητώντας, μεταξύ άλλων, εφόσον απαιτείται, την ανάκληση της άδειας.
5. Έως ότου καταρτιστεί ο κατάλογος που αναφέρεται στην παράγραφο 52 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν εθνικές διατάξεις που αφορούν τα συστήματα, τα μηχανικά μέρη ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που μπορούν να επηρεάζουν τη σωστή λειτουργία των συστημάτων που είναι ουσιώδη για την ασφάλεια του οχήματος ή την περιβαλλοντική του επίδοση.

Άρθρο 54

Ανάκληση οχημάτων συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Όταν ο κατασκευαστής στον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ΕΕ υποχρεούται, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008/ να ανακαλέσει οχήματα τα οποία έχει πωλήσει ή ταξινομήσει ή για των οποίων τη θέση σε κυκλοφορία ήταν υπεύθυνος εξαιτίας ενός συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας που έχει τοποθετηθεί στο όχημα και ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την περιβαλλοντική προστασία, ανεξάρτητα από το εάν έχει εγκριθεί η όχι δεόντως σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ή εξαιτίας μέρους που δεν υπόκειται στις ειδικές απαιτήσεις βάσει της νομοθεσίας έγκρισης τύπου το οποίο ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, την δημόσια υγεία ή την περιβαλλοντική προστασία, ο εν λόγω κατασκευαστής ενημερώνει αμελλητί σχετικά την εγκριτική αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση του οχήματος.
2. Όταν ο κατασκευαστής συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων, ο οποίος έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ υποχρεούται, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 να ανακαλέσει συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχει πωλήσει ή για των οποίων τη θέση σε κυκλοφορία ήταν υπεύθυνος επειδή ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, την επαγγελματική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την περιβαλλοντική προστασία, ανεξάρτητα από το εάν έχουν εγκριθεί η όχι δεόντως σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ο εν λόγω κατασκευαστής ενημερώνει αμελλητί σχετικά την εγκριτική αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση του οχήματος
3. Ο κατασκευαστής προτείνει στην εγκριτική αρχή σειρά κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την εξουδετέρωση του κινδύνου που μνημονεύεται στις παραγράφους 1 και 2. Η εγκριτική αρχή κοινοποιεί αμελλητί τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα στις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών.

Οι εγκριτικές αρχές εξασφαλίζουν την ουσιαστική εφαρμογή των μέτρων στο έδαφός τους.

4. Εάν τα διορθωτικά μέτρα θεωρούνται ανεπαρκή από τις αρμόδιες εγκριτικές αρχές ή δεν εφαρμοστούν αρκετά σύντομα, ενημερώνεται αμελλητί η εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ οχήματος.

Η εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ οχήματος ενημερώνει στη συνέχεια τον κατασκευαστή. Εάν ο κατασκευαστής δεν προτείνει και δεν εφαρμόζει αποτελεσματικά επανορθωτικά μέτρα, η εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει κάθε απαιτούμενο προστατευτικό μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου οχήματος ΕΕ. Σε περίπτωση ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ οχήματος, η ενδιαφερόμενη εγκριτική αρχή ενημερώνει τον κατασκευαστή, τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα.

Άρθρο 55

Κοινοποίηση αποφάσεων και δυνατότητες προσβολής τους

1. Όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και όλες οι αποφάσεις με τις οποίες απορρίπτεται ή ανακαλείται έγκριση τύπου ΕΕ, ή με τις οποίες απορρίπτεται η ταξινόμηση, απαγορεύεται ή περιορίζεται η πώληση, η ταξινόμηση και η θέση σε κυκλοφορία ή απαιτείται η απόσυρση από την αγορά, μνημονεύουν λεπτομερώς τους λόγους επί των οποίων βασίζονται.
2. Οι αποφάσεις αυτές κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο ο οποίος, ταυτόχρονα, ενημερώνεται σχετικά με τις δυνατότητες προσβολής τους που τίθενται στη διάθεσή του σύμφωνα με τους ισχύοντες στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη νόμους και σχετικά με την προθεσμία άσκησής τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Άρθρο 56

Κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ που απαιτούνται για την έγκριση τύπου ΕΕ

1. Οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ στους οποίους έχει προσχωρήσει η Ένωση και οι οποίοι παρατίθενται στον παρόντα κανονισμό ή στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος κανονισμού αποτελούν τμήμα της έγκρισης τύπου ΕΕ οχήματος.
2. Όταν η Ένωση αποφασίζει να εφαρμόσει σε υποχρεωτική βάση έναν κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ για τον σκοπό της έγκρισης τύπου ΕΕ οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, η Επιτροπή τροποποιεί κατάλληλα τα παραρτηματος του εν λόγω κανονισμού, με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 76,77 και 78. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη τροποποίησης των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού ορίζει επίσης τις ημερομηνίες υποχρεωτικής εφαρμογής του κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ ή των τροποποιήσεών του.

Άρθρο 57

Κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ και έγκριση τύπου ΕΕ για οχήματα που παράγονται σε μικρή σειρά

1. Οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ που παρατίθενται στον παρόντα κανονισμό θεωρούνται ισοδύναμοι με τις αντίστοιχες πράξεις κατ' εξουσιοδότηση στο βαθμό που καλύπτουν το ίδιο πεδίο και αφορούν το ίδιο αντικείμενο.
2. Οι εγκριτικές αρχές των κρατών μελών αποδέχονται εγκρίσεις οι οποίες χορηγούνται σύμφωνα με αυτούς τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ και, κατά περίπτωση, τα σχετικά σήματα έγκρισης, αντί των αντίστοιχων εγκρίσεων και σημάτων έγκρισης που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του.
3. Εφόσον η Ένωση αποφασίσει να εφαρμόζει, για τους σκοπούς της παραγράφου 1, νέο κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ ή έναν τροποποιημένο κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ, η Επιτροπή τροποποιεί τα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά περίπτωση, με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 76,77 και 78.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XV ΠΑΡΟΧΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 58

Πληροφορίες για τους χρήστες

1. Ο κατασκευαστής δεν επιτρέπεται να παρέχει οποιοσδήποτε τεχνικές πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό ή στις εκτελεστικές πράξεις του ή στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του παραρτήματος II εάν οι πληροφορίες αυτές διαφέρουν από τα στοιχεία που έχει εγκρίνει η εγκριτική αρχή.
2. Όταν αυτό προβλέπεται σε σχετική εκτελεστική ή σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που περιλαμβάνεται στο παράρτημα II, ο κατασκευαστής διαθέτει στους χρήστες όλες τις σχετικές πληροφορίες και τις αναγκαίες οδηγίες που περιγράφουν τυχόν ειδικούς όρους ή περιορισμούς που αφορούν τη χρήση οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας.
3. Οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο πωλείται, ταξινομείται ή τίθεται σε κυκλοφορία το όχημα. Παρέχονται, κατόπιν έγκρισης από την εγκριτική αρχή, μέσα στο εγχειρίδιο του χρήστη.

Άρθρο 59

Πληροφορίες για τους κατασκευαστές μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Ο κατασκευαστής του οχήματος διαθέτει στους κατασκευαστές των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων όλα τα στοιχεία τα οποία είναι αναγκαία για την έγκριση τύπου ΕΕ των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων ή τα οποία είναι αναγκαία για την αδειοδότηση βάσει του άρθρου 46,

συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των σχεδίων που αναφέρονται στις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II.

Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να επιβάλλει στους κατασκευαστές μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων τη σύναψη δεσμευτικής συμφωνίας για την προστασία του απορρήτου όσων πληροφοριών δεν είναι κοινόχρηστες, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που σχετίζονται με δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας.

2. Ο κατασκευαστής μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων, ως κάτοχος πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 4, περιλαμβάνει περιορισμούς χρήσης ή ειδικούς όρους τοποθέτησης ή και τα δύο, παρέχει όλες τις σχετικές αναλυτικές πληροφορίες στον κατασκευαστή του οχήματος.

Όταν αυτό προβλέπεται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη του παραρτήματος II, ο κατασκευαστής μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων παρέχει, μαζί με τα παραγόμενα μηχανικά μέρη ή τις παραγόμενες χωριστές τεχνικές μονάδες, οδηγίες για τυχόν περιορισμούς χρήσης ή ειδικούς όρους τοποθέτησης ή και για τα δύο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XVI

Πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος

Άρθρο 60

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν απεριόριστη πρόσβαση σε πληροφορίες για την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς μέσω δικτυακών τόπων χρησιμοποιώντας έναν τυποποιημένο μορφότυπο, ώστε αυτές να είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες. Ειδικότερα, η πρόσβαση αυτή παρέχεται με τρόπο που δεν συνεπάγεται διακρίσεις σε σχέση με την πρόσβαση που παρέχεται σε εξουσιοδοτημένους πωλητές και εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής.
2. Έως ότου η Επιτροπή εγκρίνει κοινό πρότυπο, οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται με συνεπή τρόπο που μπορούν να επεξεργαστούν χωρίς υπερβολικό κόπο οι ανεξάρτητοι φορείς.

Οι κατασκευαστές θέτουν επίσης εκπαιδευτικό υλικό στη διάθεση των ανεξαρτήτων φορέων καθώς και των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής.

3. Οι πληροφορίες της παραγράφου 1 περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α) τον μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης του οχήματος·
 - β) βιβλία τεχνικών ελέγχων και καρτέλες επιδιορθώσεων και συντήρησης·

- γ) τεχνικά εγχειρίδια·
 - δ) πληροφορίες σχετικά με τα μηχανικά μέρη και διαγνωστικές πληροφορίες (π.χ. μέγιστες και ελάχιστες θεωρητικές τιμές για μετρήσεις)·
 - ε) διαγράμματα ηλεκτρονικών καλωδιώσεων·
 - στ) διαγνωστικούς κωδικούς προβλημάτων συμπεριλαμβανομένων των ειδικών κωδικών του κατασκευαστή·
 - ζ) τον αριθμό ταυτοποίησης βαθμονόμησης λογισμικού που ισχύει για το εκάστοτε τύπο οχήματος·
 - η) πληροφορίες αναφορικά με κατοχυρωμένα εργαλεία και εξαρτήματα και παραδίδονται μέσω αυτών·
 - θ) πληροφορίες σχετικά με αρχεία δεδομένων και δεδομένα αμφίδρομης παρακολούθησης και δοκιμών·
 - ι) μονάδες εργασίας.
4. Εξουσιοδοτημένοι πωλητές ή συνεργεία επισκευής εντός του δικτύου διανομής συγκεκριμένου κατασκευαστή του οχήματος θεωρούνται ως ανεξάρτητοι φορείς για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού στις περιπτώσεις που παρέχουν υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης οχημάτων ως προς τα οποία δεν είναι μέλη του συστήματος διανομής του κατασκευαστή του οχήματος.
5. Οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμες, εκτός από την περίοδο των εργασιών συντήρησης του συστήματος πληροφοριών.
6. Για την κατασκευή ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων συμβατών με το σύστημα OBD, καθώς και διαγνωστικών εργαλείων και εξοπλισμού δοκιμής, οι κατασκευαστές παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή ή επισκευαστή μηχανικού μέρους, διαγνωστικού εργαλείου ή εξοπλισμού δοκιμής.
7. Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή αυτοκινητικού εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικού καυσίμου, οι κατασκευαστές παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή, εγκαταστάτη και/ή επισκευαστή εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικού καυσίμου.
8. Ο κατασκευαστής, όταν υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ ή εθνική έγκριση τύπου, παρέχει στην εγκριτική αρχή στοιχεία που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό όσον αφορά την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης και στις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 5.

Στην περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές δεν είναι διαθέσιμες ή δεν συμφωνούν με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του, του τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, ο κατασκευαστής τις παρέχει έξι μήνες από την ημερομηνία της έγκρισης τύπου.

9. Εάν μέσα στην περίοδο αυτή δεν υποβληθούν τα αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση, η αρχή έγκρισης λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση.
10. Οι κατασκευαστές δημοσιεύουν τις επακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος στους δικτυακούς τόπους τους την ίδια χρονική στιγμή που τις θέτουν στη διάθεση των εξουσιοδοτημένων συνεργείων.
11. Όταν τηρούνται αρχεία επισκευών και συντήρησης του οχήματος σε κεντρική βάση δεδομένων του κατασκευαστή του οχήματος ή για λογαριασμό του, τα ανεξάρτητα συνεργεία επισκευής έχουν πρόσβαση δωρεάν στα εν λόγω αρχεία και μπορούν να καταχωρίζουν στοιχεία σχετικά με εργασίες επισκευής ή συντήρησης που έχουν εκτελέσει.
12. Η Επιτροπή καθορίζει τις λεπτομέρειες των απαιτήσεων όσον αφορά την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 76 , 77 και 78.

Άρθρο 61

Επιμερισμός των υποχρεώσεων όσον αφορά τους πολλαπλούς κατόχους έγκρισης τύπου

1. Στην περίπτωση έγκρισης τύπου σε διαδοχικά στάδια, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, ο κατασκευαστής που είναι αρμόδιος για την κάθε επιμέρους έγκριση τύπου είναι επίσης αρμόδιος για την κοινοποίηση των πληροφοριών επισκευής που αφορούν συγκεκριμένο σύστημα, μηχανικό μέρος, χωριστή τεχνική μονάδα ή το συγκεκριμένο στάδιο τόσο στον τελικό κατασκευαστή όσο και στους ανεξάρτητους φορείς.
2. Ο τελικός κατασκευαστής είναι αρμόδιος για τη διαβίβαση πληροφοριών εφ' ολοκλήρου του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς.

Άρθρο 62

Τέλη πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος

1. Οι κατασκευαστές μπορούν να επιβάλλουν εύλογα και αναλογικά τέλη για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ένα τέλος δεν θεωρείται εύλογο ή αναλογικό όταν αποθαρρύνει την πρόσβαση επειδή δεν λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός της χρήσης της πληροφορίας από τον ανεξάρτητο φορέα.
2. Οι κατασκευαστές καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων σε ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση, εάν τα τέλη πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές ποικίλλουν ανάλογα με τη διάρκεια των περιόδων για τις οποίες παρέχεται πρόσβαση.

Άρθρο 63
Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν 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 τους. Οι εν λόγω κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.
2. Οι κατηγορίες 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 για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει·
 - γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου·
 - δ) τη χρήση συσκευών αναστολής της λειτουργίας·
 - ε) την άρνηση παροχής πρόσβασης σε πληροφορίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XVII
ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 64
Απαιτήσεις που αφορούν τις τεχνικές υπηρεσίες

1. Για τους σκοπούς του ορισμού σύμφωνα με το άρθρο 66 και της κοινοποίησης βάσει του άρθρου 68, οι τεχνικές υπηρεσίες πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 -11.
2. Η τεχνική υπηρεσία συγκροτείται βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους μέλους και είναι νομικό πρόσωπο.
3. Η τεχνική υπηρεσία αποτελεί οργανισμό ανεξάρτητο ως προς το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή τη χωριστή τεχνική μονάδα που αξιολογεί.

Ένας οργανισμός που ανήκει σε εμπορική ένωση ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπούν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που αξιολογεί, δοκιμάζει ή επιθεωρεί μπορεί, εφόσον αποδειχθεί η ανεξαρτησία του και η απουσία σύγκρουσης συμφερόντων, να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου.

4. Η τεχνική υπηρεσία, η ανώτερη διοίκηση αυτής και το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη διενέργεια των καθηκόντων αξιολόγησης δεν μπορεί να είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης, ο αγοραστής, ο κάτοχος, ο χρήστης ή ο συντηρητής των οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που αξιολογεί ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος οποιουδήποτε εξ αυτών. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση των αξιολογηθέντων οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που είναι αναγκαία για τη λειτουργία της τεχνικής υπηρεσίας ούτε η χρήση των εν λόγω οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων για ιδιωτικούς σκοπούς.

Η τεχνική υπηρεσία, η ανώτερη διοίκησή της και το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη διενέργεια των καθηκόντων αξιολόγησης, δοκιμής ή επιθεώρησης δεν μπορεί να συμμετέχει άμεσα στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των εν λόγω οχημάτων, των συστημάτων, των μηχανικών μερών ή των χωριστών τεχνικών μονάδων, ούτε να εκπροσωπεί κάποιο από τα μέρη που συμμετέχει σε αυτές τις δραστηριότητες. Δεν μπορούν να συμμετέχουν σε καμία δραστηριότητα που μπορεί να έρχεται σε σύγκρουση με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις δραστηριότητες αξιολόγησης για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί. Αυτό ισχύει κυρίως για τις υπηρεσίες παροχής συμβουλών.

Οι τεχνικές υπηρεσίες διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών τους ή των υπεργολάβων τους δεν επηρεάζουν την εχεμύθεια, την αντικειμενικότητα ή την αμεροληψία των δραστηριοτήτων τους όσον αφορά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

5. Οι τεχνικές υπηρεσίες και το προσωπικό τους διενεργούν τις δραστηριότητες αξιολόγησης με τον μεγαλύτερο βαθμό επαγγελματικής ακεραιότητας και την απαιτούμενη τεχνική ικανότητα στον συγκεκριμένο τομέα και είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση ή δέλεαρ, ιδίως οικονομικής φύσης, που ενδέχεται να επηρεάσει την κρίση τους ή τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τους, ιδιαίτερα πίεση ή δέλεαρ που προέρχεται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων αυτών.
6. Οι τεχνικές υπηρεσίες είναι σε θέση να διενεργούν όλα τα καθήκοντα αξιολόγησης της συμμόρφωσης που τους ανατίθενται και για τα οποία έχουν κοινοποιηθεί, ανεξάρτητα από το εάν τα καθήκοντα αυτά διενεργούνται από την ίδια την τεχνική υπηρεσία ή εξ ονόματος αυτής και υπό την ευθύνη της.
7. Σε κάθε χρονική στιγμή και για κάθε καθήκον αξιολόγησης και κάθε είδος ή κατηγορία οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων για τα οποία/τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί, οι τεχνικές υπηρεσίες έχουν στη διάθεσή τους τα εξής:
- α) προσωπικό με τεχνικές γνώσεις και επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης·
 - β) περιγραφές των διαδικασιών για την αξιολόγηση, γεγονός που διασφαλίζει τη διαφάνεια και τη δυνατότητα αναπαραγωγής των διαδικασιών αυτών, βάσει των οποίων η τεχνική υπηρεσία διαθέτει κατάλληλες

- γ) διαδικασίες για την εκτέλεση δραστηριοτήτων οι οποίες λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος της επιχείρησης, τον τομέα δραστηριότητας, τη δομή της, το βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας καθώς και τον όγκο ή τον μαζικό χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής.
8. Οι τεχνικές υπηρεσίες διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για τη διενέργεια των τεχνικών και διοικητικών καθηκόντων που συνδέονται με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τον ενδεδειγμένο τρόπο και έχουν πρόσβαση σε κάθε αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.
9. Το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη διενέργεια των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαθέτει τα εξής:
- α) σωστή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση που καλύπτει όλες τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τις οποίες έχει κοινοποιηθεί η τεχνική υπηρεσία·
- β) ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων των αξιολογήσεων που διενεργούν και επαρκή εξουσία για τη διενέργειά τους·
- γ) κατάλληλες γνώσεις και κατανόηση των απαιτήσεων ασφάλειας και των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και άλλων σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των πράξεων που παρατίθενται στο παράρτημα II·
- δ) την ικανότητα κατάρτισης πιστοποιητικών, αρχείων και εκθέσεων που αποδεικνύουν τη διενέργεια των αξιολογήσεων.
10. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία των τεχνικών υπηρεσιών, της ανώτατης διοίκησης και του προσωπικού αξιολόγησης.
11. Η αμοιβή του ανώτατου διοικητικού προσωπικού και του προσωπικού αξιολόγησης μιας τεχνικής υπηρεσίας δεν εξαρτάται από τον αριθμό των αξιολογήσεων που διενεργεί ούτε από τα αποτελέσματά τους.
12. Οι τεχνικές υπηρεσίες συνάπτουν ασφάλεια αστικής ευθύνης εκτός εάν την ευθύνη αναλαμβάνει το κράτος μέλος σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή εάν το ίδιο το κράτος μέλος είναι απευθείας υπεύθυνο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.
13. Το προσωπικό της τεχνικής υπηρεσίας εφαρμόζει επαγγελματικό απόρρητο όσον αφορά το σύνολο των στοιχείων που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού ή κάθε εκτελεστικής διάταξης της εθνικής νομοθεσίας, πλην των στοιχείων που αφορούν τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στις οποίες διενεργεί τις δραστηριότητές του. Τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας προστατεύονται.

Άρθρο 65

Θυγατρικές και υπεργολάβοι των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι δραστηριότητες μπορούν να ανατίθενται σε υπεργολάβο ή να εκτελούνται από θυγατρική μόνον με τη σύμφωνη γνώμη του κατασκευαστή.

2. Όταν η τεχνική υπηρεσία αναθέτει σε υπεργολάβο ειδικά καθήκοντα που συνδέονται με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή προσφεύγει σε θυγατρική, εξασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 64 και ενημερώνει σχετικά την κοινοποιούσα αρχή.
3. Οι τεχνικές υπηρεσίες αναλαμβάνουν πλήρη ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές, όπου και αν βρίσκεται η έδρα τους.
4. Οι τεχνικές υπηρεσίες τηρούν στη διάθεση της κοινοποιούσα αρχής τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και του έργου που εκτελούν βάσει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 66

Ορισμός τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες που ορίζονται από τις εγκριτικές αρχές για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Οι τεχνικές υπηρεσίες διενεργούν οι ίδιες ή εποπτεύουν τις δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση ή τις επιθεωρήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός ή μια κανονιστική πράξη του παραρτήματος II, εκτός εάν προβλέπονται ρητά εναλλακτικές διαδικασίες. Οι τεχνικές υπηρεσίες δεν επιτρέπεται να διενεργούν δοκιμές ή επιθεωρήσεις για τις οποίες δεν έχουν οριστεί δεόντως.
3. Ανάλογα με το πεδίο αρμοδιοτήτων τους, οι τεχνικές υπηρεσίες κατατάσσονται σε μία ή περισσότερες από τις εξής πέντε κατηγορίες δραστηριοτήτων:
 - α) κατηγορία Α: τεχνικές υπηρεσίες που πραγματοποιούν στις εγκαταστάσεις τους τις δοκιμές που μνημονεύονται στον παρόντα κανονισμό και στις πράξεις του παραρτήματος II·
 - β) κατηγορία Β: τεχνικές υπηρεσίες που εποπτεύουν τις δοκιμές οι οποίες μνημονεύονται στον παρόντα κανονισμό και στις πράξεις του παραρτήματος II όταν οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή ή στις εγκαταστάσεις τρίτου·
 - γ) κατηγορία Γ: τεχνικές υπηρεσίες που αξιολογούν και παρακολουθούν τακτικά τις διαδικασίες του κατασκευαστή για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής·
 - δ) κατηγορία Δ: τεχνικές υπηρεσίες που εποπτεύουν ή διενεργούν δοκιμές ή επιθεωρήσεις στο πλαίσιο της εποπτείας της συμμόρφωσης της παραγωγής·
 - ε) κατηγορία Ε, τεχνικές υπηρεσίες υπεύθυνες για τις επιμέρους εγκρίσεις.
4. Οι τεχνικές υπηρεσίες καταδεικνύουν κατάλληλες δεξιότητες, ειδικές τεχνικές γνώσεις και αποδεδειγμένη πείρα σε ειδικούς τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό και τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II. Επιπλέον, οι τεχνικές υπηρεσίες συμμορφώνονται με τα πρότυπα που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 11 τα οποία είναι σχετικά με τις δραστηριότητες που εκτελούν.

5. Μια εγκριτική αρχή μπορεί να οριστεί ως τεχνική υπηρεσία για μία ή περισσότερες από τις δραστηριότητες που περιγράφονται στην παράγραφο 3.
6. Ένας πιστοποιημένος φορέας της επιχείρησης του κατασκευαστή μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως τεχνική υπηρεσία για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης για την επιχείρηση στην οποία ανήκει μόνον για τις δραστηριότητες της κατηγορίας Α όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις για τις οποίες επιτρέπονται αυτόματοι έλεγχοι με κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται από τον παρόντα κανονισμό. Ο εν λόγω φορέας αποτελεί χωριστό και διακριτό τμήμα της επιχείρησης και δεν συμμετέχει στον σχεδιασμό, την παραγωγή, την προμήθεια, την εγκατάσταση ή τη συντήρηση των οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που αξιολογεί.
7. Ένας διαπιστευμένος φορέας που ανήκει στην επιχείρηση πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) έχει διαπιστευτεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008·
 - β) ο φορέας και το προσωπικό του έχουν αναγνωρίσιμη οργανωτική δομή και διαθέτουν μεθόδους αναφοράς εντός της επιχείρησης στην οποία ανήκουν, που διασφαλίζουν την αμεροληψία τους και την αποδεικνύουν στον αρμόδιο εθνικό φορέα διαπίστευσης·
 - γ) ούτε ο φορέας ούτε το προσωπικό του είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την προμήθεια, την εγκατάσταση, τον χειρισμό ή τη συντήρηση των οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που αξιολογούν ούτε συμμετέχουν σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που θα μπορούσε να συγκρούεται με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις δραστηριότητές τους αξιολόγησης·
 - δ) ο φορέας παρέχει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά στην επιχείρηση στην οποία ανήκει.
8. Ένας διαπιστευμένος φορέας που ανήκει σε επιχείρηση δεν κοινοποιείται στα κράτη μέλη ούτε στην Επιτροπή, για τους σκοπούς του άρθρου 68 αλλά παρέχεται, ενημέρωση όσον αφορά τη διαπίστευσή του από την επιχείρηση στην οποία ανήκει ή από τον εθνικό φορέα διαπίστευσης στην αρχή κοινοποίησης ύστερα από αίτημα της τελευταίας.
9. Ο κατασκευαστής, ή ο υπεργολάβος που ενεργεί για λογαριασμό του, μπορεί να διορίζεται ως τεχνική υπηρεσία για δραστηριότητες κατηγορίας Α όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις για τις οποίες επιτρέπεται η διενέργεια αυτόματων ελέγχων στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
10. Τεχνικές υπηρεσίες τρίτης χώρας, διαφορετικές από αυτές που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 9, μπορούν να κοινοποιούνται για τους σκοπούς του άρθρου 68 μόνον στο πλαίσιο διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας.
11. Για να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω υπηρεσίες διαθέτουν το ίδιο υψηλό επίπεδο επίδοσης σε όλα τα κράτη μέλη, η Επιτροπή καθορίζει τα πρότυπα με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται οι τεχνικές υπηρεσίες και τη διαδικασία αξιολόγησης

των τεχνικών υπηρεσιών με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με τα άρθρα 76 ,77 και 78.

Άρθρο 67

Αξιολόγηση των δεξιοτήτων των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η αρμόδια αρχή καταρτίζει έκθεση αξιολόγησης που αποδεικνύει ότι η ορισθείσα και κοινοποιηθείσα τεχνική υπηρεσία έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωσή της με τις απαιτήσεις.
2. Η αξιολόγηση στην οποία βασίζεται η έκθεση της παραγράφου 1 διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που έχει εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση αξιολόγησης εξετάζεται ύστερα από τρία το πολύ έτη.
3. Η έκθεση αξιολόγησης κοινοποιείται στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματος. Στην περίπτωση που η αξιολόγηση δεν βασίζεται σε πιστοποιητικό διαπίστευσης που έχει εκδοθεί από εθνικό φορέα διαπίστευσης το οποίο πιστοποιεί ότι η τεχνική υπηρεσία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, η κοινοποιούσα αρχή διαβιβάζει στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τεκμηριωμένα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανότητα της τεχνικής υπηρεσίας και τις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι η τεχνική υπηρεσία παρακολουθείται τακτικά και θα συνεχίσει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Η εγκριτική αρχή που πρόκειται να οριστεί ως τεχνική υπηρεσία αποδεικνύει τη συμμόρφωσή της με έγγραφα τεκμηρίωσης. Η συμμόρφωση αυτή περιλαμβάνει αξιολόγηση την οποία πραγματοποιούν ελεγκτές ανεξάρτητοι από την αξιολογούμενη δραστηριότητα. Οι ελεγκτές αυτοί μπορούν να προέρχονται από τον ίδιο οργανισμό, αρκεί να υπάγονται σε χωριστή διοίκηση από το προσωπικό που εκτελεί την αξιολογούμενη δραστηριότητα.
5. Ένας διαπιστευμένος φορέας που ανήκει σε επιχείρηση και έχει οριστεί ως τεχνική υπηρεσία συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 68

Διαδικασίες κοινοποίησης

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής διεύθυνσης, το ονοματεπώνυμο των αρμοδίων και την κατηγορία δραστηριοτήτων κάθε οριζόμενης τεχνικής υπηρεσίας, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση τους. Στην πράξη κοινοποίησης μνημονεύονται για ποια από τα θέματα που παρατίθενται στο παράρτημα II έχουν οριστεί οι τεχνικές υπηρεσίες.
2. Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να εκτελεί δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 66 για το σκοπό της έγκρισης τύπου για το κράτος μέλος νο οποίο την έχει ορίσει μόνον εάν έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί στην Επιτροπή και δεν έχουν διατυπωθεί αντιρρήσεις από την Επιτροπή ή τα άλλα κράτη μέλη εντός δύο εβδομάδων από την κοινοποίηση εάν χρησιμοποιείται πιστοποιητικό διαπίστευσης ή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση εάν δεν χρησιμοποιείται διαπίστευση.

3. Η ίδια τεχνική υπηρεσία επιτρέπεται να ορίζεται και να κοινοποιείται από περισσότερα από ένα κράτη μέλη, ανεξάρτητα από την κατηγορία δραστηριοτήτων που διεξάγει.
4. Η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενημερώνονται για κάθε μεταγενέστερη αλλαγή της κοινοποίησης.
5. Όταν ένας συγκεκριμένος οργανισμός ή αρμόδιος φορέας ο οποίος εκτελεί δραστηριότητα που δεν περιλαμβάνεται στις δραστηριότητες που περιγράφονται στο άρθρο 66 πρέπει να οριστεί κατ' εφαρμογή πράξης του παραρτήματος I, η κοινοποίηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
6. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία των εγκριτικών αρχών και των τεχνικών υπηρεσιών.

Άρθρο 69

Αλλαγές των κοινοποιήσεων

1. Όταν μια κοινοποιούσα αρχή βεβαιώνει ή ενημερώνει ότι μια τεχνική υπηρεσία δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός ή ότι δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, η κοινοποιούσα αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει την κοινοποίηση κατά περίπτωση, ανάλογα με τη σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ή της μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Η κοινοποιούσα αρχή ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά.
2. Στην περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή απόσυρσης της κοινοποίησης ή εάν η τεχνική υπηρεσία διακόψει την δραστηριότητά της, το κοινοποιούν κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει ότι άλλη τεχνική υπηρεσία αναλαμβάνει την επεξεργασία των φακέλων της εν λόγω τεχνικής υπηρεσίας ή ότι οι φάκελοι παραμένουν στη διάθεση των αρμόδιων αρχών κοινοποίησης και εποπτείας της αγοράς κατόπιν αιτήματός τους.

Άρθρο 70

Αμφισβήτηση της επάρκειας των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η Επιτροπή διερευνά κάθε περίπτωση για την οποία εφιστάται η προσοχή της σε αμφιβολία ή αμφιβολίες σχετικά με την επάρκεια της τεχνικής υπηρεσίας ή τη αδιάλειπτη εκπλήρωση εκ μέρους της των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που υπέχει.
2. Το κοινοποιούν κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή, εάν αυτή το ζητήσει, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της επάρκειας της οικείας τεχνικής υπηρεσίας.
3. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η επεξεργασία όλων των ευαίσθητων στοιχείων που προκύπτουν από τις έρευνές της γίνεται κατά τρόπο εμπιστευτικό.
4. Στην περίπτωση που η Επιτροπή βεβαιωθεί ότι η τεχνική υπηρεσία δεν πληροί ή δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις για την κοινοποίησή της, ενημερώνει σχετικά το

κοινοποιόν κράτος μέλος και του ζητάει να λάβει κάθε αναγκαίο διορθωτικό μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της απόσυρσης της κοινοποίησης εάν κρίνεται αναγκαίο.

Άρθρο 71

Λειτουργικές υποχρεώσεις των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες διενεργούν αξιολογήσεις συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
2. Οι αξιολογήσεις πιστότητας διενεργούνται με τρόπο αναλογικό με αποφυγή περιττής επιβάρυνσης των οικονομικών φορέων. Οι τεχνικές υπηρεσίες εκτελούν τις δραστηριότητές τους λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το μέγεθος της επιχείρησης, τον τομέα δραστηριότητας, τη δομή της, το βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας καθώς και τον όγκο ή τον μαζικό χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής.
3. Κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων τους, τηρούν, ωστόσο, το βαθμό αυστηρότητας και το επίπεδο προστασίας που απαιτείται για τη συμμόρφωση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
4. Όταν η τεχνική υπηρεσία διαπιστώσει ότι ο κατασκευαστής δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα και ζητεί από την αρχή έγκρισης τύπου να εκδώσει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου εκτός εάν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα που ικανοποιούν την τεχνική υπηρεσία.
5. Όταν, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης της παράγωγης ύστερα από την έκθεση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου, η τεχνική υπηρεσία διαπιστώσει ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα δεν συμμορφώνεται πλέον με τον παρόντα κανονισμό, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα και ζητεί από την αρχή έγκρισης τύπου να ανακαλέσει ή να αποσύρει το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου εφόσον κρίνεται σκόπιμο.
6. Όταν δεν λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα ή τα διορθωτικά μέτρα δεν έχουν το απαιτούμενο αποτέλεσμα, η τεχνική υπηρεσία ζητεί από την αρχή έγκρισης τύπου να περιορίσει, να αναστείλει ή να αποσύρει το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.

Άρθρο 72

Υποχρεώσεις ενημέρωσης των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες ενημερώνουν την εγκριτική αρχή σχετικά με τα εξής:
 - α) κάθε περίπτωση μη συμμόρφωσης που διαπιστώνεται η οποία ενδέχεται να επιβάλει άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου·
 - β) κάθε περίπτωση που επηρεάζει το πεδίο και τους όρους της κοινοποίησής τους

- γ) κάθε αίτημα ενημέρωσης που έχουν λάβει από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητες αξιολόγησής τους
2. Κατόπιν αιτήματος της εγκριτικής αρχής, οι δραστηριότητες αξιολόγησης διενεργούνται εντός του πεδίου της κοινοποίησής τους και κάθε άλλη δραστηριότητα που εκτελούν, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών δραστηριοτήτων και της υπεργολαβίας.
3. Οι τεχνικές υπηρεσίες παρέχουν στις άλλες τεχνικές υπηρεσίες που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος κανονισμού οι οποίες διενεργούν παρόμοιες δραστηριότητες αξιολόγησης που καλύπτουν το ίδιο όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα τις σχετικές πληροφορίες για θέματα που αφορούν αρνητικά και, κατόπιν αιτήματος, θετικά αποτελέσματα αξιολογήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧVΙΙΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ

Άρθρο 73 **Εκτελεστικά μέτρα**

Για να καθοριστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 74, εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες θεσπίζονται τα εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν τα εξής:

- α) τις λεπτομέρειες των ρυθμίσεων όσον αφορά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 6 του παρόντος κανονισμού·
- β) τα υποδείγματα για το φάκελο πληροφοριών και το έγγραφο πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2·
- γ) το σύστημα αρίθμησης των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού·
- δ) το υπόδειγμα των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 2·
- ε) τις λεπτομέρειες των ρυθμίσεων όσον αφορά τις διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής σύμφωνα με το άρθρο 31·
- στ) το υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 2·
- ζ) το υπόδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 4.

Άρθρο 74

Επιτροπή

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από την τεχνική επιτροπή - Μηχανοκίνητα Οχήματα που θεσπίστηκε από το άρθρο 40 της οδηγίας 2007/46/EK.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης. Η προθεσμία του άρθρου 5, παράγραφος 6, της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται τρίμηνη.

Άρθρο 75

Τροποποίηση των παραρτημάτων

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει, μέσω πράξεων κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78, τροποποιήσεις των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού.
2. Όταν σε εφαρμογή της απόφασης 97/836/EK εκδίδονται νέοι κανονισμοί της ΟΕΕ/ΟΗΕ ή τροποποιήσεις των ισχυόντων κανονισμών της ΟΕΕ/ΟΗΕ στους οποίους έχει προσχωρήσει η Ένωση, η Επιτροπή τροποποιεί αναλόγως το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού μέσω πράξης κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με τα άρθρα 76, 77 και 78.

Άρθρο 76

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστη διάρκεια η εξουσία να εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 και 75.
2. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί συγχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
3. Οι εξουσίες για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ανατίθενται στην Επιτροπή υπόκεινται στις προϋποθέσεις που καθορίζονται στα άρθρα 77 και 78.

Άρθρο 77

Ανάκληση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 και 75 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.
2. Το θεσμικό όργανο που έχει κινήσει εσωτερική διαδικασία προκειμένου να αποφασιστεί κατά πόσο θα ανακληθεί η εξουσιοδότηση ενημερώνει το άλλο θεσμικό όργανο και την Επιτροπή, σε εύλογο χρονικό διάστημα πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης, αναφέροντας τις υπό εξουσιοδότηση εξουσίες που ενδέχεται να

αποτελέσουν αντικείμενο ανάκλησης, καθώς και τους λόγους της εν λόγω ανάκλησης.

3. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση εξουσιών που προσδιορίζονται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει αμέσως ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία την οποία διευκρινίζει. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη. Δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 78

Διατύπωση αντιρρήσεων έναντι των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων

1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δύνανται να διατυπώσουν αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης. Κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί κατά ένα μήνα.
2. Εάν κατά τη λήξη αυτής της προθεσμίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν διατύπωσαν αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, ή αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημέρωσαν αμφότερα την Επιτροπή με το ότι αποφάσισαν να μην εγείρουν αντιρρήσεις, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη αρχίζει να ισχύει κατά την ημερομηνία που προβλέπεται στις διατάξεις της.
3. Εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο διατυπώσουν αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η πράξη αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το όργανο που διατυπώνει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εκθέτει τους σχετικούς λόγους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIX ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 79

Μεταβατικές διατάξεις

1. Ο παρών κανονισμός δεν καθιστά άκυρη καμία έγκριση τύπου ΕΚ που χορηγήθηκε σε οχήματα ή σε συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 82 παράγραφος 2.
2. Οι εγκριτικές αρχές εξακολουθούν να χορηγούν επέκταση των εγκρίσεων στα εν λόγω οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες βάσει των όρων της οδηγίας 2002/24/ΕΚ και οποιασδήποτε οδηγίας που παρατίθενται στο άρθρο 81 παράγραφος 1.

Άρθρο 80

Έκθεση

1. Το αργότερο την 1 Ιανουαρίου 2018 τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
2. Με βάση τις παρασχεθείσες βάσει της παραγράφου 1 πληροφορίες, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, το αργότερο στις 1 Απριλίου 2019.

Άρθρο 81

Κατάργηση

1. Οι οδηγίες 93/14/ΕΟΚ, 93/30/ΕΟΚ, 93/33/ΕΟΚ, 93/93/ΕΟΚ, 95/1/ΕΚ, 97/24/ΕΚ, 2000/7/ΕΚ, 2002/24/ΕΚ, 2002/51/ΕΚ, 2009/62/ΕΚ, 2009/67/ΕΚ, 2009/78/ΕΚ, 2009/79/ΕΚ, 2009/80/ΕΚ και 2009/139/ΕΚ καταργούνται από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 82 παράγραφος 2.
2. Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες θεωρείται ότι γίνονται στον παρόντα κανονισμό και ερμηνεύονται, όσο αφορά την οδηγία 2002/24/ΕΚ, σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος ΙΧ.

Άρθρο 82

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου 2013.

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

[...]

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I – Κατηγορίες και υποκατηγορίες οχημάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Κατάλογος απαιτήσεων για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχήματος ΕΕ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III – Όρια για μικρές σειρές

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV – Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την έγκριση τύπου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V – Επισκόπηση των περιβαλλοντικών δοκιμών και απαιτήσεων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI – Οριακές τιμές εκπομπών για την έγκριση τύπου και τη συμμόρφωση της παραγωγής

- A) όρια εκπομπών ρύπων·
- B) όρια εκπομπών για τα διαγνωστικά συστήματα οχήματος·
- Γ) όρια εκπομπών λόγω εξάτμισης·
- Δ) όρια ηχοστάθμης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII – Διάρκεια ζωής των συσκευών ελέγχου της ρύπανσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII – Ενισχυμένες απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX- Πίνακας αντιστοιχίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
Κατηγορίες οχημάτων και τύποι οχημάτων

Κατηγορία	Ονομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L1e	Ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο όχημα	(1) δίκυκλα και κινούμενα με πρόωση όπως παρατίθενται άρθρο 4 παράγραφος 3 και (2) κυβισμός κινητήρα $\leq 50 \text{ cm}^3$ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα PI
Υποκατηγορίες	Ονομασία υποκατηγορίας	Συμπληρωματικά κριτήρια κατάταξης σε υποκατηγορία:
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	(3) πρωταρχικός σκοπός είναι η υποβοήθηση της ποδηλάτησης και το όχημα είναι εξοπλισμένο με βοηθητική μηχανή πρόωσης και (4) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα $\leq 25 \text{ km/h}$ και (5) η ισχύς της βοηθητικής μηχανής πρόωσης μειώνεται σταδιακά και στο τέλος διακόπτεται όταν το όχημα αναπτύξει ταχύτητα 25 km/h και (6) η βοηθητική μηχανή πρόωσης έχει μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$ και (7) μηχανοκίνητα τρίκυκλα ποδήλατα που συμμορφώνονται με τα συμπληρωματικά ειδικά κριτήρια κατάταξης (3), (4), (5) και (6) και ταξινομούνται ως ισοδύναμα από τεχνική άποψη με τα μηχανοκίνητα δίκυκλα ποδήλατα
L1Be	Δίκυκλο μοτοποδήλατο	(3) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα $\leq 25 \text{ km/h}$ και (4) μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύς ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

Κατηγορία	Ονομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L2e	Τρίκυκλο μοτοποδήλατο	(1) τρίκυκλα και κινούμενα με πρόωση όπως παρατίθενται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και (2) κυβισμός κινητήρα $\leq 50 \text{ cm}^3$ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα PI και (3) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα $\leq 45 \text{ km/h}$ και (4) μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύς ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων του παραρτήματος

EL

EL

Κατηγορία	Όνομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L3e ⁽²⁾	Δίκυκλη μοτοσικλέτα	(1) δίκυκλα και κινούμενα με πρόωση όπως παρατίθενται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και (2) κυβισμός κινητήρα $\leq 50 \text{ cm}^3$ εάν η σύνθεση πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα PI (3) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα $> 45 \text{ km/h}$ και (4) μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.
Υποκατηγορίες	Όνομασία υποκατηγορίας	Συμπληρωματικά κριτήρια κατάταξης σε υποκατηγορία:
L3e - A1	Μοτοσικλέτα χαμηλής επίδοσης	(5) κυβισμός κινητήρα $\leq 125 \text{ cm}^3$ και (6) μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ και (7) λόγος ισχύος ⁽¹⁾ / βάρους $\leq 0.1 \text{ kW/kg}$.
L3e - A2	Μοτοσικλέτα μεσαίας επίδοσης	(5) μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ και (6) λόγος ισχύος ⁽¹⁾ / βάρους $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ και (7) δεν προέρχεται από όχημα εξοπλισμένο με κινητήρα υπερδιπλάσιο της ισχύος του ⁽¹⁾ .
L3e - A3	Μοτοσικλέτα υψηλής επίδοσης	(5) κάθε άλλο όχημα της κατηγορίας L3e που δεν μπορεί να ταξινομηθεί σύμφωνα με τα κριτήρια επίδοσης των υποκατηγοριών A1 ή A2.

Κατηγορία	Όνομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L4e	Δίκυκλη μοτοσικλέτα με καλάθι	(1) το βασικό μηχανοκίνητο όχημα πληροί τα κριτήρια κατάταξης και τα κριτήρια κατάταξης σε υποκατηγορία για τα οχήματα L3e και (2) το βασικό μηχανοκίνητο όχημα είναι εξοπλισμένο με καλάθι.

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων του παραρτήματος

EL

EL

Κατηγορία	Ονομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L5e	Μηχανοκίνητο τρίκυκλο	(1) τρίκυκλα και κινούμενα με πρόωση, όπως παρατίθενται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και (2) εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιέχει κινητήρα καύσης PI : κυβισμός κινητήρα > 50 cm ³ και (3) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα > 45 km/h και (4) μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς (1) > 4 kW.
Υποκατηγορίες	Ονομασία υποκατηγορίας	Συμπληρωματικά κριτήρια κατάταξης σε υποκατηγορία:
L5Ae	Τρίκυκλο	(5) μηχανοκίνητα τρίκυκλα άλλα εκτός από αυτά που συμμορφώνονται με τα ειδικά κριτήρια κατάταξης που ισχύουν για τα εμπορικά τρίκυκλα
L5Be	Εμπορικό τρίκυκλο	(5) είναι σχεδιασμένα και χρησιμοποιούνται ως εμπορικά οχήματα και χαρακτηρίζονται από κλειστά διαμερίσματα οδηγού και επιβατών η πρόσβαση στα οποία γίνεται από δύο ή περισσότερες πόρτες.
L5Be - U	Τρίκυκλα για επαγγελματική χρήση	(6) είναι σχεδιασμένα αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων με έναν ανοικτό ή κλειστό χώρο εναπόθεσης σχεδόν επίπεδο και οριζόντιο που πληροί ένα από τα εξής κριτήρια: (1) μήκος χώρου φόρτωσης x πλάτος χώρου φόρτωσης > 0.3 x μήκος οχήματος x πλάτος οχήματος ή (2) ισοδύναμος χώρος φόρτωσης όπως ορίζεται ανωτέρω ο οποίος χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση μηχανών και/ή εξοπλισμού.
L5Be - P	Τρίκυκλα για επαγγελματική χρήση	(6) εξοπλισμένα με δύο, τρεις ή τέσσερις θέσεις καθίσματος για επιβάτες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος για τον οδηγό, και όλες τις θέσεις καθίσματος είναι εξοπλισμένες με ζώνες ασφάλειας.

Κατηγορία	Όνομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L6e	Ελαφρό τετράκυκλο	(1) τετράτροχα και κινούμενα με πρόωση, όπως παρατίθενται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και (2) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα ≤ 45 km/h και (3) μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 350 kg, στην οποία δεν περιλαμβάνεται: α) η μάζα των συσσωρευτών στην περίπτωση υβριδικού ή πλήρως ηλεκτροκίνητου οχήματος ούτε β) το βάρος του συστήματος αέριων καυσίμων συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενών για την αποθήκευση αέριου καυσίμου στην περίπτωση οχήματος μονού, διπλού ή πολλαπλού καυσίμου ούτε γ) το βάρος της(των) δεξαμενής(ων) για την αποθήκευση συμπιεσμένου αέρα στην περίπτωση πρόωσης με προσυμπιεσμένο αέρα.
Υποκατηγορίες	Όνομασία υποκατηγορίας	Συμπληρωματικά κριτήρια κατάταξης σε υποκατηγορία:
L6Ae	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	(4) Οχήματα της κατηγορίας L6e που δεν πληρούν τα ειδικά κριτήρια κατάταξης στην υποκατηγορία οχημάτων L6Be και έχουν (5) μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ ⁽¹⁾ ≤ 4 kW και (6) κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm ³ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα P.
L6Be	Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο	(4) κλειστό διαμέρισμα οδηγού και επιβατών με πρόσβαση από δύο ή περισσότερες πόρτες και (5) μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύ ⁽¹⁾ ≤ 6 kW και (6) κυβισμός κινητήρα ≤ 50 cm ³ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα PI και (7) Μήκος οχήματος x πλάτος οχήματος ≤ 4.4 m ² με μέγιστο πλάτος οχήματος ≤ 1.5 m.
L6Be - U	Ελαφριά μίνι αυτοκίνητα για επαγγελματική χρήση	(8) είναι σχεδιασμένα αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων με έναν ανοικτό ή κλειστό χώρο εναπόθεσης σχεδόν επίπεδο και οριζόντιο που πληροί ένα από τα εξής κριτήρια: α) Μήκος χώρου φόρτωσης x πλάτος χώρου φόρτωσης > 0.3 x μήκος οχήματος x πλάτος οχήματος ή β) ισοδύναμος χώρος φόρτωσης όπως ορίζεται ανωτέρω ο οποίος χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση μηχανών και/ή εξοπλισμού.
L6Be - P	Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο για τη μεταφορά επιβατών	(8) οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών, χαρακτηρίζονται από το ότι διαθέτουν δύο θέσεις για επιβάτες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού, εκ των οποίων και οι δύο διαθέτουν ζώνες ασφαλείας.

Κατηγορία	Όνομασία κατηγορίας	Κοινά κριτήρια κατάταξης
L7e	Βαρύ τετράκυκλο	<p>(1) τετράτροχο μηχανοκίνητο με πρόωση όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και</p> <p>(2) μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα > 45 km/h και</p> <p>(3) μάζα σε κατάσταση έτοιμου προς κυκλοφορία:</p> <p>α) ≤ 400 kg για μεταφορά επιβατών·</p> <p>β) ≤ 550 kg για μεταφορά εμπορευμάτων.</p> <p>Η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς λειτουργία δεν περιλαμβάνει:</p> <p>(1) τη μάζα των συσσωρευτών στην περίπτωση υβριδικού ή πλήρως ηλεκτροκίνητου οχήματος ούτε</p> <p>(2) το βάρος των δεξαμενών υγρού καυσίμου για την αποθήκευση υγρού καυσίμου στην περίπτωση οχήματος που λειτουργεί με ένα καύσιμο, δύο καύσιμα ή πολλαπλά καύσιμα ούτε</p> <p>(3) το βάρος της/των δεξαμενής/δεξαμενών για την αποθήκευση συμπιεσμένου αέρα στην περίπτωση προώθησης με προσυμπιεσμένο αέρα·</p> <p>(4) μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς ⁽¹⁾ ≤ 15 kW.</p>
Υποκατηγορίες	Όνομασία υποκατηγορίας	Συμπληρωματικά κριτήρια κατάταξης σε υποκατηγορία:
L7Ae	Βαριά τετράτροχη μοτοσυκλέτα (quad)	<p>(5) οχήματα της κατηγορίας L7e τα οποία δεν πληρούν τα ειδικά κριτήρια κατάταξης στην υποκατηγορία L7Be και</p> <p>(6) διαθέτουν μία ή δύο θέσεις καθίσματος για επιβάτες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.</p>
L7Be	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο	<p>(5) κλειστό διαμέρισμα οδηγού και επιβατών με πρόσβαση από δύο ή περισσότερες πόρτες</p> <p>(6) διαθέτουν δύο, τρεις ή τέσσερις θέσεις καθίσματος για επιβάτες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.</p>
L7Be - U	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο επαγγελματικής χρήσης	<p>(7) είναι σχεδιασμένα αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων με έναν ανοικτό ή κλειστό χώρο εναπόθεσης σχεδόν επίπεδο και οριζόντιο που πληροί ένα από τα εξής κριτήρια:</p> <p>α) μήκος χώρου φόρτωσης x πλάτος χώρου φόρτωσης > 0.3 x μήκος οχήματος x πλάτος οχήματος ή</p> <p>β) ισοδύναμος χώρος φόρτωσης όπως ορίζεται ανωτέρω ο οποίος χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση μηχανών και/ή εξοπλισμού.</p>
L7Be - P	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο για τη μεταφορά επιβατών	<p>(7) οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών, χαρακτηρίζονται από το ότι διαθέτουν το ανώτερο τέσσερις θέσεις καθίσματος για επιβάτες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού και όλες οι θέσεις καθίσματος διαθέτουν ζώνες ασφαλείας.</p>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κατάλογος απαιτήσεων για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχήματος ΕΕ

Αριθ.	Άρθρο	Αντικείμενο	Αναφορά εγγράφου	Κατηγορίες οχήματος										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
I	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΠΡΩΩΣΗΣ													
1		ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC)·		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 & 22	διαδικασίες περιβαλλοντικών δοκιμών που αφορούν τις εκπομπές καυσαερίων, τις εκπομπές λόγω εξάτμισης, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση καυσίμου·		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του κινητήρα, μέγιστη ροπή και μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα,		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Διαδικασίες δοκιμής που αφορούν τον ήχο		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Αριθ.	Άρθρο	Αντικείμενο	Αναφορά εγγράφου	Κατηγορίες οχήματος										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
II	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ													
1	20	όργανα ηχητικής προειδοποίησης		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		πέδηση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αντιμεπλοκής και συνδυασμένης πέδησης ⁽³⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		ηλεκτρική ασφάλεια		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		δοκιμή αντοχής των συστημάτων λειτουργικής ασφάλειας												
5		εμπρόσθιες ή οπίσθιες προστατευτικές δομές									X	X	X	X
6		υαλοπίνακες, υαλοκαθαριστήρες και πλυντηρίδες ανεμοθώρακα και διατάξεις αποπάγωσης και αποθάμβωσης									X		X	
7		αναγνώριση των χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένης της διάταξης αυτόματης ενεργοποίησης του φωτισμού		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		οπίσθια ορατότητα		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		αγκυρώσεις ζωνών ασφάλειας και ζώνες ασφάλειας									X	X	X	X
11		θέση καθήμενου (σέλες και καθίσματα)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		κατευθυντικότητα, συμπεριφορά στις στροφές και διάμετρος στροφής		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		ελαστικά		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		πινακίδα μέγιστου ορίου ταχύτητας του οχήματος και θέση επί του οχήματος									X	X	X	X
15		τα συστήματα προστασίας των επιβατών,									X	X	X	X

		συμπεριλαμβανομένου του εσωτερικού εξοπλισμού, του υποστηρίγματος της κεφαλής και των θυρών του οχήματος												
16		όριο σχεδιαστικής ταχύτητας του οχήματος		X	X	X					X	X		
17		ακεραιότητα της δομής του οχήματος		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Αριθ.	Άρθρο	Αντικείμενο	Αναφορά εγγράφου	Κατηγορίες οχήματος										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
III	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ													
1	18 & 19	μέτρα κατά των παρεμβάσεων παραποίησης του οχήματος		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		διατάξεις ζεύξης και εξαρτήματα στερέωσης		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		συσκευές προστασίας από μη εγκεκριμένη χρήση		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		εξωτερικές προεξοχές		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		αποθήκη καυσίμων		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		εξέδρες φόρτωσης				X				X		X		X
7		μάζες και διαστάσεις		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		διαγνωστικό σύστημα οχήματος			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		χειρολαβές και υποπόδια για τους επιβάτες		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		θέση της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		πληροφορίες σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		στρίποδα		X	X		X							
13		υποχρεωτικά σήματα		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Αριθ.	Άρθρο	Αντικείμενο	Αναφορά εγγράφου	Κατηγορίες οχήματος											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
IV	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ														
1	36	πιστοποιητικό συμμόρφωσης		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2	31	συμμόρφωση με τις απαιτήσεις παραγωγής		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	25	φάκελος πληροφοριών και απαιτήσεις όσον αφορά τα έγγραφα		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	37	απαιτήσεις σήμανσης		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	30	απαιτήσεις αυτόματων ελέγχων και εικονικών δοκιμών		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	28	πιστοποιητικό έγκρισης τύπου		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	27	αρίθμηση έγκρισης τύπου		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	23	διαδικασίες έγκρισης τύπου		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	60	συστήματα ταυτοποίησης οχήματος και κινητήρα		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
I	Περιβαλλοντικές απαιτήσεις και απαιτήσεις επίδοσης πρόωσης														

Παράρτημα III

Όρια για μικρές σειρές

Κατηγορία οχήματος	Όχημα κατηγορίας οχήματος Κλάση πρόωσης	Μικρές σειρές (μονάδες για κάθε τύπο που πωλείται, ταξινομείται και τίθεται σε κυκλοφορία ετησίως)
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	20
L1Be	Δίκυκλο μοτοποδήλατο	
L2e	Τρίκυκλο μοτοποδήλατο	50
L3e	Δίκυκλη μοτοσικλέτα	
L4e	Δίκυκλη μοτοσικλέτα με	100

	καλάθι	
L5Ae	Τρίκυκλο	50
L5Be	Εμπορικό τρίκυκλο	100
L6Ae	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	20
L6Be	Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο	100
L7Ae	Βαριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	20
L7Be	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο	100

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την έγκριση τύπου

Κατηγορία οχήματος	Επίπεδο Euro	Ημερομηνία έναρξης ισχύος		
		Νέοι τύποι οχημάτων Προαιρετική	Νέοι τύποι οχημάτων Υποχρεωτική	Υπάρχοντες τύποι οχημάτων Υποχρεωτική
L1e — L7e	Euro 3 ⁽⁴⁾	1η Ιουλίου 2013	1η Ιανουαρίου 2014	1η Ιανουαρίου 2015
	Euro 4 ⁽⁵⁾	1η Ιανουαρίου 2015	1η Ιανουαρίου 2017	1η Ιανουαρίου 2018
	Euro 5 ⁽⁶⁾	1η Ιανουαρίου 2018 ⁽⁷⁾	1η Ιανουαρίου 2020 ⁽⁷⁾	1η Ιανουαρίου 2021 ⁽⁷⁾

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την εξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Περιβαλλοντικές δοκιμές και απαιτήσεις

Τα οχήματα της κατηγορίας L εγκρίνονται μόνον εάν συμμορφώνονται με τις ακόλουθες περιβαλλοντικές απαιτήσεις:

Τύπος δοκιμής	Περιγραφή	Απαιτήσεις: οριακές τιμές	Απαιτήσεις: Διαδικασίες δοκιμών
I	Εκπομπές απόληξης εξαγωγής ύστερα από κρύα εκκίνηση	Παράρτημα VI(A)	.
II	- PI ή υβριδικό ⁽⁸⁾ οροδιασμένο με PI: εκπομπές CO στο ραλεντί και αυξημένη ταχύτητα ραλεντί - CI ή υβριδικό με κινητήρα CI: δοκιμή ελεύθερης επιτάχυνσης	Οδηγία 96/96/ΕΚ ⁽⁹⁾ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/40/ΕΚ ⁽¹⁰⁾	Οδηγία 96/96/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/40/ΕΚ
III	Εκπομπές αερίων από τον στροφαλοθάλαμο	Μηδενικές εκπομπές, κλειστός στροφαλοθάλαμος. Οι εκπομπές από τον στροφαλοθάλαμο δεν επιτρέπεται να απορρίπτονται απευθείας στην ατμόσφαιρα από οποιοδήποτε όχημα κατά την ωφέλιμη ζωή του.	
IV	Εκπομπές λόγω εξάτμισης καυσίμου	Παράρτημα VI(Γ)	
V	Διάρκεια ζωής των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης	Παραρτήματα VI και VII	
VI	Δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
VII	Εκπομπές CO ₂ / κατανάλωση καυσίμου	Μέτρηση και αναφορά, δεν υπάρχει οριακή τιμή για σκοπούς έγκρισης τύπου	
VIII	Διαγνωστικό σύστημα του οχήματος (OBD)	Παράρτημα VI(B)	
IX	Ηχοστάθμη	Παράρτημα VI(Δ)	
X	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 10 ⁽¹¹⁾	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 10

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Οριακές τιμές εκπομπών ρύπων, όρια εκπομπών για τα OBD και οριακές τιμές ηχοστάθμης για την έγκριση τύπου και τη συμμόρφωση της παραγωγής

A) Εκπομπές της απόληξης της εξαγωγής ύστερα από κρύα εκκίνηση

(A1) Euro 3⁽⁴⁾

Κατηγορία οχήματος	Όνομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)	Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx)	Μάζα σωματιδιακής ύλης (PM)	Άθροισμα μάζας συνολικών υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου	Κύκλος δοκιμής
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	L ₅ (mg / km)	
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 3	560	100	130	-	-	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 47 ⁽¹²⁾
L1Be	Δίκυκλο μοτοποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 3	1000	-	-	-	1200	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 47
L2e	Τρίκυκλο μοτοποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 3	3500	-	-	-	1200	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 47
L3e ⁽⁴⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	-Δίκυκλη μοτοσικλέτα με ή χωρίς καλάθι -Τρίκυκλο - Βαριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC, στάδιο 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC, στάδιο 2
		CI / Υβριδικό	Euro 3	1000	100	570	100 ⁽¹⁵⁾	-	WMTC, στάδιο 2
L5Be	Εμπορικό τρίκυκλο tricycle	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 40 ⁽¹³⁾
		CI / Υβριδικό	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 40
L6Ae L6Be	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad) Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο	PI	Euro 3	3500				1200	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 47
		CI / Υβριδικό	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 47
L7Be	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 40
		CI / Υβριδικό	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 40

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

A2) Euro 4⁽⁵⁾

Κατηγορία οχήματος	Ονομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)	Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx)	Μάζα σωματιδιακής ύλης (PM)	Κύκλος δοκιμής
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 4	560	100	70		Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 47
L1Be	Δίκυκλο μοτοποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 4	1000	630	170	-	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 47
L2e	Τρίκυκλο μοτοποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 4	1900	730	170	-	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	-Δίκυκλη μοτοσυκλέτα με ή χωρίς καλάθι -Τρίκυκλο - Βαριά τετράτροχη μοτοσυκλέτα (quad)	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, στάδιο 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, στάδιο 2
		CI / Υβριδικό	Euro 4	1000	100	300	80 ⁽¹⁵⁾	WMTC, στάδιο 2
L5Be	Εμπορικό τρίκυκλο	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 40
		CI / Υβριδικό	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 40
L6Ae L6Be	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσυκλέτα (quad) Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο	PI	Euro 4	1900	730	170		Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 47
		CI / Υβριδικό	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 47
L7Be	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 40
		CI / Υβριδικό	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Κανονισμός OEE/OHE αριθ. 40

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

A3) Euro 5⁽⁶⁾

Κατηγορία οχήματος	Ονομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro ⁽⁷⁾	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)	Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)	Μάζα υδρογονανθράκων εκτός από μεθάνιο (NMHC)	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx)	Μάζα σωματιδιακής ύλης (PM)	Κύκλος δοκιμής
				L ₁ (mg / km)	L _{2A} (mg / km)	L _{2B} (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	PI / CI / Υβριδικό	Euro 5	500	100	68	60	4.5 ⁽¹⁶⁾	Αναθεωρημένο WMTC ⁽¹⁷⁾
L1Be - L7e ⁽⁶⁾	Όλα τα οχήματα της κατηγορίας L	PI	Euro 5 ⁽⁶⁾	1000	100	68	60	4.5 ⁽¹⁶⁾	Αναθεωρημένο WMTC
		CI / Υβριδικό		500	100	68	90	4.5	Αναθεωρημένο WMTC

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

B) Όρια εκπομπών για τα διαγνωστικά συστήματα οχήματος:

B1) Euro 4⁽⁵⁾, OBD στάδιο I.

Κατηγορία οχήματος	Ονομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)	Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx)	Κύκλος δοκιμής
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Δίκυκλο μοτοποδήλατο - Τρίκυκλο μοτοποδήλατο -Ελαφριά τετράτροχη μηχανή (quad)	PI, CI ή Υβριδικό	Euro 4	3610	2690	850	Κανονισμός OEE/OHE αρθ. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	-Δίκυκλη μοτοσυκλέτα με ή χωρίς καλάθι -Τρίκυκλο - Βαριά τετράτροχη μοτοσυκλέτα (quad)	PI v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2170	1400	350	WMTC, στάδιο 2
L5Ae		PI v _{max} ≥ 130 km/h		2170	630	450	WMTC, στάδιο 2
L7Ae		CI ή Υβριδικό		2170	630	900	WMTC, στάδιο 2

B2) Euro 5⁽⁶⁾, OBD στάδιο I, και ⁽⁷⁾ OBD στάδιο II

Κατηγορία οχήματος	Ονομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)	Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC)	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx)	Μάζα σωματιδιακής ύλης (PM)	Κύκλος δοκιμής
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L1Be — L7e ⁽⁶⁾	Όλα τα οχήματα της κατηγορίας L εκτός από την κατηγορία L1Ae	PI	Euro 5	1900	250	300	50	Αναθεωρημένο WMTC
		CI ή Υβριδικό	Euro 5	1900	320	540	50	Αναθεωρημένο WMTC

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

Γ) Όρια εκπομπών λόγω εξάτμισης καυσίμου

Γ1) Euro 4⁽⁵⁾

Κατηγορία οχήματος	Όνομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro	Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC) (mg / test)	Κύκλος δοκιμής
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Δίκυκλη μοτοσικλέτα ⁽²⁰⁾ με ή χωρίς καλάθι	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Τρίκυκλο	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L6Ae	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L7Ae	Βαριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 4		

Γ2) Euro 5⁽⁶⁾

Κατηγορία οχήματος ⁽¹⁹⁾	Όνομασία κατηγορίας οχήματος	Κλάση πρόωσης	Επίπεδο Euro	Δοκιμή διαπέρασης (mg / m ² / ημέρα)		Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC) στη δοκιμή SHED (mg / test)
				Δεξαμενή καυσίμου	Σωλήνας καυσίμου	Όχημα
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Δίκυκλο μοτοποδήλατο		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Τρίκυκλο μοτοποδήλατο		Euro 5	1500	15000	1500
L3e ⁽⁶⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Δίκυκλη μοτοσικλέτα με ή χωρίς καλάθι		Euro 6			1500
L5Ae	Τρίκυκλο		Euro 5			1500
L5Be	Εμπορικό τρίκυκλο		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)		Euro 5			1500

L6Be	Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο		Euro 5	1500	15000	1500
L7Ae	Βαριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)		Euro 5			1500
L7Be	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο		Euro 5	1500	15000	1500

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

Δ) Όρια ηχοστάθμης — Euro 3⁽⁴⁾, Euro 4⁽⁵⁾, Euro 5⁽⁶⁾

Κατηγορία οχήματος	Όνομασία κατηγορίας οχήματος	Euro 3 ⁽⁴⁾ ηχοστάθμη ⁽²¹⁾ (dB(A))	Euro 3 ⁽⁴⁾ Διαδικασία δοκιμής ⁽²³⁾	Euro 4 ⁽⁵⁾ ηχοστάθμη ⁽²¹⁾ (dB(A))	Euro 4 ⁽⁵⁾ διαδικασία δοκιμής ⁽²³⁾	Euro 5 ⁽⁶⁾ ηχοστάθμη ⁽²²⁾ (dB(A))	Euro 5 ⁽⁶⁾ διαδικασία δοκιμής
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	63	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 63	63 ⁽²¹⁾	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 63		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 63
L1Be	Δίκυκλο μοτοποδήλατο $v_{max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Δίκυκλο μοτοποδήλατο $v_{max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Τρίκυκλο μοτοποδήλατο	76	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9	76	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9
L3e	Δίκυκλη μοτοσυκλέτα Κυβισμός ≤ 80 cm ³	75	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 41	75	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 41		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 41
	Δίκυκλη μοτοσυκλέτα 80 cm ³ < Κυβισμός κινητήρα ≤ 175 cm ³	77		77			
	Δίκυκλη μοτοσυκλέτα Κυβισμός κινητήρα > 175 cm ³	80		80			
L4e	Δίκυκλη μοτοσυκλέτα με καλάθι	80		80			
L5Ae	Τρίκυκλο	80	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9	80	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9
L5Be	Εμπορικό τρίκυκλο	80		80			
L6Ae	Ελαφριά τετράτροχη μοτοσυκλέτα (quad)	80	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 63	80	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 63		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 63
L6Be	Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο	80	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9	80	Κατ' εξουσιοδότηση πράξη / Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9		Κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9
L7Ae	Βαριά τετράτροχη μοτοσυκλέτα (quad)	80		80			
L7Be	Βαρύ μίνι αυτοκίνητο	80		80			

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Διάρκεια ζωής των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης

A) Διάρκεια ζωής των οχημάτων της κατηγορίας L ανά διανυθείσα απόσταση (σε χλμ)

Κατηγορία οχήματος	Ονομασία κατηγορίας οχήματος	Euro 3 ⁽⁴⁾ Διάρκεια ζωής των οχημάτων της κατηγορίας L ανά διανυθείσα απόσταση σε (km)	Euro 4 ⁽⁵⁾ Διάρκεια ζωής των οχημάτων της κατηγορίας L ανά διανυθείσα απόσταση σε (km)	Euro 5 ⁽⁶⁾ Διάρκεια ζωής των οχημάτων της κατηγορίας L ανά διανυθείσα απόσταση σε ⁽⁷⁾ (km)
L1Ae	Μηχανοκίνητο ποδήλατο	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Δίκυκλο μοτοποδήλατο - Τρίκυκλο μοτοποδήλατο -Ελαφριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	10 000	11 000	12 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L5e L6Be L7Be	-Δίκυκλη μοτοσικλέτα με ή χωρίς καλάθι (v _{max} < 130 km/h) -Τρίκυκλο -Ελαφρύ μίνι αυτοκίνητο -Βαρύ μίνι αυτοκίνητο	18 000	20 000	30 000
L3e L4e(14) L7Ae	Δίκυκλη μοτοσικλέτα με ή χωρίς καλάθι (v _{max} ≥ 130 km/h) Βαριά τετράτροχη μοτοσικλέτα (quad)	30 000	35 000	50 000

B) Συντελεστές επιδείνωσης (DF)

Κατηγορία οχήματος	Ονομασία κατηγορίας οχήματος	Euro 3 ⁽⁴⁾ DF (-)				Euro 4 ⁽⁵⁾ DF (-)				Euro 5 ⁽⁶⁾ DF ⁽⁷⁾ (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM ⁽²⁴⁾ (7)
											PI	CI ⁽²⁵⁾	PI	CI	PI	CI	CI

L1e—L7e	Όλες	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0
---------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------------	------------

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των παραρτημάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Ενισχυμένες απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας

Αντικείμενο	Ημερομηνία εφαρμογής	Απαιτήσεις
Υποχρεωτική τοποθέτηση προηγμένων συστημάτων πέδησης ⁽²⁶⁾	Τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 82.	α) οι νέες μοτοσικλέτες ⁽²⁷⁾ της υποκατηγορίας L3e-A1 οι οποίες πωλούνται, ταξινομούνται και τίθενται σε κυκλοφορία ⁽²⁸⁾ πρέπει να εξοπλίζονται με σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση ⁽²⁸⁾ ή με σύστημα συνδυασμένης πέδησης ή και με δύο τύπους ⁽²⁸⁾ ή και με τους δύο τύπους προηγμένων συστημάτων πέδησης, κατ' επιλογή του κατασκευαστή του οχήματος· β) οι νέες μοτοσικλέτες των υποκατηγοριών L3e-A2 και L3e-A3 οι οποίες πωλούνται, ταξινομούνται και τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά πρέπει να είναι εξοπλισμένες με σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση.
Ασφαλής στροφή σε δρόμους σκληρής επιφάνειας	Η ημερομηνία που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 82.	Τα οχήματα της κατηγορίας L πρέπει να κατασκευάζονται με τρόπο ώστε οι τροχοί να περιστρέφονται σε διαφορετικές ταχύτητες σε κάθε στιγμή για να επιτρέπεται η ασφαλής στροφή σε δρόμους σκληρής επιφάνειας. Εάν ένα τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα είναι εξοπλισμένο με διαφορικό που κλειδώνει, πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να είναι υπό κανονικές συνθήκες ξεκλειδωτο.
Βελτίωση της ορατότητας του οχήματος και του οδηγού με αυτόματη έναρξη λειτουργίας φωτισμού ⁽³⁰⁾	Η ημερομηνία που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 82.	Για να βελτιωθεί η ορατότητα, τα οχήματα της κατηγορίας L πρέπει να εξοπλίζονται με ένα από τα εξής στοιχεία: α) για τα οχήματα for L1e: διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης σύμφωνα με τον κανονισμό OEE/OHE αριθ. 74 αναθ. 2, που απαιτεί την αυτόματη ενεργοποίηση της διάταξη φωτισμού· β) για τα οχήματα L3e : Κατ' επιλογή του κατασκευαστή του οχήματος, είτε τοποθετούνται διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης σύμφωνα με τον κανονισμό OEE/OHE αριθ. 53 αναθ. 2 και τις τροποποιήσεις της 1 και 2, είτε ειδικά φώτα πορείας για την ημέρα (DRL) σύμφωνα με τον κανονισμό OEE/OHE αριθ. 87 αναθ.2 και τις τροποποιήσεις του 1 και 2· γ) για όλες τις άλλες υποκατηγορίες των οχημάτων της κατηγορίας L: σύστημα φωτισμού που ενεργοποιείται αυτόματα είτε, κατ' επιλογή του κατασκευαστή, ειδικά φώτα πορείας για την ημέρα που ενεργοποιούνται αυτόματα ⁽³¹⁾

Σημ. Ανατρέξτε στην τελευταία σελίδα του παραρτήματος VIII για την επεξήγηση των σημειώσεων των

παρτημάτων

Επεξηγηματικές σημειώσεις στα παραρτήματα I έως VIII

- (1) Τα όρια ισχύος στο παράρτημα I βασίζονται στη μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ ανεξάρτητα από τη διάταξη πρόωσης του οχήματος
- (2) Η κατάταξη ενός οχήματος στην υποκατηγορία L3e ανάλογα με το εάν έχει σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος μικρότερη ή ίση με 130 km/h A3 ή μεγαλύτερη από 130 km/h είναι ανεξάρτητη από την κατάταξή του στις κλάσεις απόδοσης πρόωσης A1 (αν και δεν είναι πιθανό να αναπτύξει ταχύτητα 130 km/h), A2 ή A3.
- (3) Τα προηγμένα συστήματα πέδησης είναι υποχρεωτικά μόνον για τα οχήματα L3e, όπως ορίζεται στο παράρτημα VIII
- (4) Κατηγορία L3e: Euro 4.
- (5) Κατηγορία L3e: Euro 5.
- (6) Κατηγορία L3e: Euro 6.
- (7) Παραπομπή στο άρθρο 21 παράγραφοι 4 και 5.
- (8) Εάν ο(οι) υβριδικός (-οι) κινητήρας (-ες) είναι εξοπλισμένος(-οι) με διάταξη παύσης / εκκίνησης, ο κατασκευαστής πρέπει να διασφαλίζει ότι ο κινητήρας καύσης λειτουργεί σε βραδυπορεία και σε αυξημένη ταχύτητα βραδυπορείας. Το όχημα πρέπει να μπορεί να εκτελεί τη δοκιμή ελεύθερης επιτάχυνσης για προωθήσεις συμπεριλαμβανομένου του κινητήρα CI
- (9) EE L 282 της 01.11.1996, σ. 64.
- (10) EE L 141 της 06.06.2009, σ. 12.
- (11) EE L 116 της 8.5.2010, σ. 1.
- (12) EE C [...] της [...], σ. [...], συμπεριλαμβανομένης της στάθμισης εν ψυχρώ.
- (13) EE C [...] της [...], σ. [...].
- (14) Μόνον η βασική δίκυκλη μοτοσυκλέτα στην οποία τοποθετείται καλάθι πρέπει να συμμορφώνεται με τα προβλεπόμενα όρια εκπομπών.
- (15) Μόνον κινητήρες CI, και εάν π.χ. ένα υβριδικό σχέδιο περιλαμβάνει κινητήρα CI.
- (16) Ισχύει μόνον για τους βενζινοκινητήρες απευθείας έγχυσης (DI)
- (17) Η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 θα αξιολογήσει επίσης κατά πόσον είναι πρακτικά δυνατό τα οχήματα της κατηγορίας L εκτός των -L3e, L5Ae και L7Ae πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές για εκπομπές βάσει του αναθεωρημένου WMTC
- (18) Οι κινητήρες PI λειτουργούν με βενζίνη, μείγματα βενζίνης και αιθανόλη.
- (19) Η αποδοτικότητα από άποψη κόστους του ελέγχου των εκπομπών λόγω εξάτμισης καυσίμου θα αξιολογηθεί στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα διενεργηθεί για λογαριασμό της Επιτροπής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 5. Στη μελέτη αυτή θα αξιολογηθεί η δυνατότητα διενέργειας μιας αποδοτικής από άποψη κόστους δοκιμής διαπερατότητας της δεξαμενής και του συστήματος τροφοδοσίας καυσίμου για τις εκπομπές λόγω εξάτμισης ως εναλλακτική επιλογή για τη δοκιμή SHED για τα οχήματα των υποκατηγοριών που δεν υποβάλλονται ακόμα στη δοκιμή για τις εκπομπές λόγω εξάτμισης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφοι 4 και 5.
- (20) $v_{\max} \geq 130 \text{ km/h}$.
- (21) Έως ότου η ΕΕ προσχωρήσει στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9, 41 και 63 και εγκρίνει τους εν λόγω κανονισμούς στο UNECE WP29 και στην ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών ισοδύναμων ορίων ήχου

για τα στάδια Euro3 και Euro4, τα οχήματα συμμορφώνονται με τα όρια όπως παρατίθενται στο παράρτημα VI(D) . Όταν εγκριθούν στην ΕΕ οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9, 41 και 63, θα καταστούν υποχρεωτικοί και θα προβλέπουν όρια ήχου ισοδύναμα προς τα όρια που προβλέπονται στο παράρτημα VI(D) και θα αντικαταστήσουν τις διαδικασίες δοκιμών που προβλέπει η κατ' εξουσιοδότηση πράξη .

- (22) Τα όρια ήχου TBD Euro 5 θα τροποποιηθούν σε χωριστή πράξη συναπόφασης.
- (23) Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη του παρόντος κανονισμού περιέχει τις διαδικασίες για τις δοκιμές ελέγχου του ήχου και θα αντικατασταθεί από τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 9, 41 και 63.
- (24) Μόνον για κινητήρες PI DI και CI
- (25) Ισχύει και για υβριδικά οχήματα
- (26) 'Προηγμένο σύστημα πέδησης» σημαίνει σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση, σύστημα συνδυασμένης πέδησης ή και τα δύο Η επίδοση των προηγμένων συστημάτων πέδησης υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην κατ'εξουσιοδότηση πράξη.
- (27) Τα οχήματα της κατηγορίας L4e (μοτοσυκλέτες με καλάθι) αποκλείονται από τις απαιτήσεις α) και β) όσον αφορά την υποχρεωτική τοποθέτηση προηγμένων συστημάτων πέδησης.
- (28) «σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση» σημαίνει ένα σύστημα που αντιλαμβάνεται την ολίσθηση του τροχού και αυτομάτως προσαρμόζει την πίεση που παράγει τις δυνάμεις πέδησης στον τροχό/στους τροχούς για περιορίσει το βαθμό της ολίσθησης του τροχού.
- (29) «συνδυασμένο σύστημα πέδησης» σημαίνει:
- α) για τις κατηγορίες οχημάτων L1e και L3e: σύστημα πέδησης στο οποίο τουλάχιστον δύο πέδες τοποθετημένες σε διαφορετικούς τροχούς τίθενται σε λειτουργία με την ενεργοποίηση ενός και μόνο χειριστηρίου·
- β) για την κατηγορία οχημάτων L4e: Ένα σύστημα πέδησης στο οποίο οι πέδες που είναι τοποθετημένες τουλάχιστον στο εμπρόσθιο και τον οπίσθιο τροχό τίθενται σε λειτουργία με την ενεργοποίηση ενός μόνο χειριστηρίου (εάν η πέδηση του πίσω τροχού και του τροχού του καλάθιού γίνεται με το ίδιο σύστημα πέδησης, θεωρείται ως οπίσθια πέδη)·
- γ) για τις κατηγορίες οχημάτων L2e, L5e, L6e και L7e: σύστημα πέδησης στο οποίο όλες οι πέδες σε όλους τους τροχούς τίθενται σε λειτουργία με την ενεργοποίηση ενός μόνο χειριστηρίου.
- (30) «αυτόματη ενεργοποίηση» σημαίνει ότι το σύστημα φωτισμού ενεργοποιείται όταν ο διακόπτης ανάφλεξης ή ο διακόπτης εκκίνησης- διακοπής του κινητήρα βρίσκεται σε θέση λειτουργίας.
- (31) Για να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας καύσης, μπορεί να διακοπεί η λειτουργία του συστήματος φωτισμού κατά τις πρώτες στροφές του κινητήρα για συνεχή περίοδο μικρότερη από ή ίση με 10 s.

Παράρτημα ΙΧ

Πίνακας αντιστοιχίας⁽³²⁾

Οδηγία 2002/24/ΕΚ	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 1 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 2 παράγραφος 2
Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i)	Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο β)
Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο ii)	Άρθρο 4(2)(b)
Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ), Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ)	Άρθρο 4 στοιχείο ε)
Άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α)	Άρθρο 4 στοιχείο στ)
Άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α)	Άρθρο 4 ζ)
Άρθρο 2	Άρθρο 3
Άρθρο 3	Άρθρο 23
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Άρθρο 27 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 27 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 5 παράγραφος 4
Άρθρο 4 παράγραφος 4	=
Άρθρο 4 παράγραφος 5	Άρθρο 31 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 6	Άρθρο 27 παράγραφος 3
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 27 παράγραφος 10
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 28 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 27 παράγραφος 5
Άρθρο 6 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 27 παράγραφος 7
Άρθρο 6 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 27 παράγραφος 8
Άρθρο 7 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 36 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 36 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 2	Άρθρο 36 παράγραφος 2
Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 36 παράγραφος 5
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 37 παράγραφος 2

Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο59 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 6	Άρθρο 59 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 37 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 37 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 37 παράγραφος 3

Σημείωση (32): Αναφέρεται στο άρθρο 81.

Οδηγία 2002/24/ΕΚ	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 46
Άρθρο 9 παράγραφος 2	Άρθρο 32 παράγραφος 1
Άρθρο 9 παράγραφος 3	Άρθρο 32 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 4	Άρθρο 33
Άρθρο 9 παράγραφος 5	Άρθρο 34 παράγραφος 3
Άρθρο 10 παράγραφος 1	Άρθρο 31 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 51 παράγραφος 3
Άρθρο 10 παράγραφος 3	Άρθρο 35 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 4	Άρθρο 51 παράγραφος 7
Άρθρο 11	-
Άρθρο 12	Άρθρο 50 παράγραφος 1
Άρθρο 13	-
Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i)	Άρθρο 66 παράγραφος 9
Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii)	Άρθρο 64 παράγραφος 8
Άρθρο 14 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	-
Άρθρο 14 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 66 παράγραφος 10
Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 45
Άρθρο 15 παράγραφος 2	Άρθρο 47
Άρθρο 15 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) σημείο i)	Άρθρο 40
Άρθρο 15 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) σημείο ii)	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο ε)
Άρθρο 15 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	-
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο β) πρώτο εδάφιο	-
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο β) δεύτερο εδάφιο	-
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο β) τρίτο εδάφιο	-
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο β) τέταρτο εδάφιο	-

Άρθρο 15 παράγραφος 4	-
Άρθρο16 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	-
Άρθρο 16 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	-
Άρθρο16 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	-
Άρθρο 16 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	-
Άρθρο 16 παράγραφος 3	Άρθρο 38
Άρθρο 17	Άρθρο 39
Άρθρο 18 παράγραφος 1	Άρθρο 74 παράγραφος 1
Άρθρο 18 παράγραφος 2	Άρθρο 74 παράγραφος 2
Άρθρο 18 παράγραφος 3	-
Άρθρο 19	Άρθρο 81
Άρθρο 20	Άρθρο 82 παράγραφος 2
Οδηγία 2002/24/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 21	Άρθρο 79 παράγραφος 1
Άρθρο 22	-
Άρθρο 23	Άρθρο 82 παράγραφος 1
Άρθρο 24	-