

Βρυξέλλες, 30.3.2023  
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -  
{SWD(2023) 66 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί να καλύψει ένα κενό στη νομοθεσία της ΕΕ για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα. Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα είναι μια ευρεία κατηγορία μηχανημάτων που διαθέτουν το δικό τους μέσο πρόωσης. Τα μηχανήματα αυτά χρησιμοποιούνται τακτικά σε ορισμένους τομείς ή για συγκεκριμένους σκοπούς, για παράδειγμα χρησιμοποιούνται ως κατασκευαστικός, γεωργικός εξοπλισμός, εξοπλισμός κήπου, δημοτικός εξοπλισμός ή εξοπλισμός χειρισμού υλικών. Πολλές τεχνικές πτυχές των μη οδικών κινητών μηχανημάτων είναι εναρμονισμένες σε επίπεδο ΕΕ (π.χ. ασφάλεια των μηχανημάτων, ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα, εκπομπές θορύβου κατά τη διάρκεια των εργασιών του μηχανήματος, εκπομπές καυσαερίων κ.λπ.). Επιπλέον, ορισμένα από τα εν λόγω μηχανήματα πρέπει περιστασιακά να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, κυρίως για να μετακινηθούν από έναν τόπο εργασίας σε άλλον και, ως εκ τούτου, διατίθενται επίσης στην αγορά της Ένωσης για τον σκοπό αυτό. Ωστόσο, η θέσπιση απαιτήσεων, για παράδειγμα όσον αφορά την ασφάλεια, αποκλειστικά για την κυκλοφορία κινητών μηχανημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο εξακολουθεί να αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Το γεγονός ότι επί του παρόντος ισχύουν διαφορετικά εθνικά ρυθμιστικά καθεστώτα προκαλεί πρόσθετο κόστος και διοικητικό φόρτο στον τομέα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων. Μια μελέτη κόστους και οφέλους που εκπόνησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2019 έδειξε ότι η θέσπιση ενιαίων απαιτήσεων σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να βοηθήσει τον τομέα να εξοικονομήσει 18 % έως 22 % του κόστους συμμόρφωσης. Αναμένεται ότι, σε διάστημα 10 ετών, η πρόταση αυτή μπορεί να αποφέρει εξοικονόμηση έως και 846 εκατ. EUR για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Δεδομένου ότι το διοικητικό κόστος εκτιμάται στο 4 % του συνόλου, η συνολική **εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών** υπολογίζεται σε **3,38 εκατ. EUR ετησίως**. Ειδικότερα, η ανάγκη συμμόρφωσης με τις διάφορες εθνικές απαιτήσεις για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο κατά τον σχεδιασμό, τη δοκιμή και την κατασκευή των μηχανημάτων αυτών δημιουργεί πρόσθετο κόστος για τους κατασκευαστές. Η απουσία εναρμόνισης καθυστερεί την εισαγωγή νέων προϊόντων στην ΕΕ και αποτελεί φραγμό εισόδου στην αγορά [ιδίως για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ)]. Παρεμποδίζει επίσης την κυκλοφορία των κινητών μηχανημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ. Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης με τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα με σκοπό την ενίσχυση της ενιαίας αγοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας.

#### • Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Εδώ και πολλά χρόνια, διάφορες πτυχές του τομέα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων έχουν εναρμονιστεί σε επίπεδο ΕΕ, όπως οι βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας σχετικά με τον σχεδιασμό και την κατασκευή των μηχανημάτων (οδηγία 2006/42/ΕΚ)<sup>1</sup>, οι εκπομπές ρύπων από μη οδικά κινητά μηχανήματα [κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628]<sup>2</sup>, οι εκπομπές

<sup>1</sup> Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα.

θορύβου από ορισμένους τύπους μηχανημάτων (οδηγία 2000/14/ΕΚ)<sup>3</sup> και οι ηλεκτρομαγνητικές διαταραχές που προκαλούνται από τα μηχανήματα αυτά (οδηγία 2014/30/ΕΚ)<sup>4</sup>.

Η οδηγία 2006/42/ΕΚ για τα μηχανήματα αποτελεί την κύρια κανονιστική βάση για την ελεύθερη κυκλοφορία των μη οδικών κινητών μηχανημάτων στην ενιαία αγορά. Βάσει της εν λόγω οδηγίας απαιτείται τα εν λόγω κινητά μηχανήματα που διατίθενται στην ενιαία αγορά να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι. Οι απαιτήσεις αυτές καλύπτουν πτυχές της λειτουργίας των κινητών μηχανημάτων που κινούνται εκτός οδικού δικτύου, όπως η επιβράδυνση, η ακινητοποίηση, η πέδηση, οι θέσεις καθημένων, τα συστήματα συγκράτησης κ.λπ. Ωστόσο, οι βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας που ορίζονται στην οδηγία για τα μηχανήματα έχουν καταρτιστεί με σκοπό την αντιμετώπιση μόνο της επαγγελματικής ασφάλειας (δηλαδή όταν τα μηχανήματα εκτελούν εργασίες), αλλά δεν καλύπτουν τις πτυχές ασφάλειας που σχετίζονται με την κυκλοφορία των εν λόγω μηχανημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο<sup>5</sup>.

Πολλές πτυχές της τεχνικής ασφάλειας των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο, εναρμονίζονται σε επίπεδο ΕΕ με τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου οχημάτων, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους ή ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων. Ωστόσο, οι εν λόγω νομοθετικές πράξεις δεν καλύπτουν τα αυτοκινούμενα μη οδικά κινητά μηχανήματα.

Η πρόταση ακολουθεί, στο μέτρο του δυνατού, την προσέγγιση και τη δομή του πλαισίου έγκρισης τύπου της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα [κανονισμός (ΕΕ) 2018/858]<sup>6</sup> και τα γεωργικά και δασικά οχήματα [κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013]<sup>7</sup>, ώστε να μεγιστοποιηθεί η συνοχή με την ισχύουσα νομοθεσία για τα οχήματα. Όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διατάξεις, η πρόταση βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013. Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς, η πρόταση ακολουθεί παρόμοιες διατάξεις με εκείνες που περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΕ)

<sup>3</sup> Οδηγία 2000/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους.

<sup>4</sup> Οδηγία 2014/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα.

<sup>5</sup> Στις 21 Απριλίου 2021 η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση νέου κανονισμού σχετικά με τα μηχανολογικά προϊόντα, ο οποίος θα αντικαταστήσει την ισχύουσα οδηγία για τα μηχανήματα. Όπως και η ισχύουσα οδηγία, ο προτεινόμενος κανονισμός δεν θα καλύπτει τις πτυχές ασφάλειας που σχετίζονται με την κυκλοφορία κινητών μηχανημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Οι διοργανικές διαπραγματεύσεις σχετικά με τον προτεινόμενο κανονισμό είναι σε εξέλιξη. Ο προτεινόμενος κανονισμός διατίθεται στη διεύθυνση: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508>.

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

2018/858, οι οποίες βασίζονται επίσης στο νέο νομοθετικό πλαίσιο<sup>8</sup>. Επιπλέον, θεσπίζει επίσης ένα φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο της εφαρμογής για την παροχή βοήθειας στις εθνικές αρχές κατά την εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού με ομοίμορφο τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού και αποφεύγεται η εφαρμογή αποκλινουσών πρακτικών σε ολόκληρη την Ένωση.

Η πρόταση δεν επηρεάζει τη δυνατότητα εφαρμογής άλλης ενωσιακής νομοθεσίας που ισχύει για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και συμπληρώνει, μεταξύ άλλων, τη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με:

- α) τις βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατασκευή μηχανημάτων, όπως η οδηγία 2006/42/EK,
- β) τις εκπομπές ρύπων των μη οδικών κινητών μηχανημάτων, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628,
- γ) τις εκπομπές θορύβου, όπως η οδηγία 2000/14/EK,
- δ) την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα, όπως η οδηγία 2014/30/ΕΕ ή η οδηγία 2014/53/ΕΕ.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρωτοβουλία είναι συνεπής και συμπληρωματική προς τα υφιστάμενα νομοθετικά πλαίσια της νομοθεσίας εναρμόνισης της ΕΕ, ιδίως το πλαίσιο για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς οχημάτων και το νέο νομοθετικό πλαίσιο, όπως αναφέρεται ανωτέρω.

Συμβάλλει επίσης στην εφαρμογή των στρατηγικών της ΕΕ σχετικά με τη νομοθεσία για την ενιαία αγορά και τη βιομηχανική στρατηγική της ΕΕ. Θα απλουστεύσει τις κανονιστικές απαιτήσεις για τους κατασκευαστές μη οδικών κινητών μηχανημάτων σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής *Ενημέρωση και απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου*<sup>9</sup>, η οποία προσδιόρισε το σύστημα έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα ως τομέα προτεραιότητας για την απλούστευση της κοινοτικής νομοθεσίας. Πράγματι, η πρωτοβουλία αυτή αφορά μία από τις τελευταίες εναπομένουσες κατηγορίες οχημάτων για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο. Η πρωτοβουλία αποτελεί επίσης μέρος των προσπαθειών για την επιτάχυνση του πράσινου και του ψηφιακού μετασχηματισμού της βιομηχανίας της ΕΕ, όπως ενθαρρύνθηκε από την επικαιροποίηση της βιομηχανικής στρατηγικής του Μαΐου 2021<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Το 2008 εγκρίθηκε νέο νομοθετικό πλαίσιο για τη βελτίωση της ενιαίας αγοράς αγαθών και την ενίσχυση των προϋποθέσεων για τη διάθεση ευρέος φάσματος προϊόντων στην αγορά της ΕΕ. Αυτή η δέσμη μέτρων αποσκοπεί στη βελτίωση της εποπτείας της αγοράς και στη βελτίωση της ποιότητας των αξιολογήσεων της συμμόρφωσης. Αποσαφηνίζει επίσης τη χρήση της σήμανσης CE και δημιουργεί μια εργαλειοθήκη μέτρων για χρήση στη νομοθεσία για τα προϊόντα ([https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_en)).

<sup>9</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών *Ενημέρωση και απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου*, 11.2.2003, [COM(2003) 71 τελικό] (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:el:PDF>).

<sup>10</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών *Επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης*, COM(2021) 350 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM%3A2021%3A350%3AFIN>).

Τέλος, η πρόταση συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της ΕΕ για ασφαλέστερη οδική ασφάλεια, όπως περιγράφεται ιδίως στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής *Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 - Επόμενα βήματα προς την επίτευξη του “Οράματος μηδενικών απωλειών”*<sup>11</sup>. Η Επιτροπή ενέκρινε το παρόν έγγραφο εργασίας στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση» τον Μάιο του 2018. Το έγγραφο καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια μετουσιώνεται σε δράση.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **• Νομική βάση**

Νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

### **• Επικουρικότητα**

Η πρόταση δημιουργεί ένα εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, το οποίο αντικαθιστά, μετά από μια μεταβατική περίοδο, τα διαφορετικά ρυθμιστικά καθεστώτα που ισχύουν επί του παρόντος στα κράτη μέλη. Αποσκοπεί στη βελτίωση της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Τα διαφορετικά ρυθμιστικά καθεστώτα στα κράτη μέλη έχουν δημιουργήσει αποκλίσεις στην ενιαία αγορά, δημιουργούν επιβαρύνσεις από οικονομική και διοικητική άποψη καθώς και εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των μη οδικών κινητών μηχανημάτων. Η εναρμόνιση των κανόνων ασφάλειας για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των μη οδικών κινητών μηχανημάτων και η διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας τους ως προς τις πτυχές αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο σε επίπεδο ΕΕ.

Χωρίς δράση της ΕΕ, η ενιαία αγορά θα εξακολουθήσει να είναι κατακερματισμένη, με αποτέλεσμα ολόένα και πιο αποκλίνουσες απαιτήσεις κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο για τα κινητά μηχανήματα στην ΕΕ.

Η δημιουργία ενός πλαισίου έγκρισης τύπου ΕΕ για τα κινητά μηχανήματα και ενός αντίστοιχου πλαισίου εποπτείας της αγοράς είναι το μόνο μέσο για την επίτευξη μιας δικαιότερης και βαθύτερης ενιαίας αγοράς για τον τομέα. Τα αποτελέσματα αυτά δεν μπορούν να επιτευχθούν σε συγκρίσιμο βαθμό από την εθνική νομοθεσία. Πράγματι, οι διαφορετικές προσεγγίσεις σε εθνικό επίπεδο δημιουργούν φραγμούς εισόδου στην αγορά για τους κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι σε ένα κράτος μέλος και επιθυμούν να εξάγουν σε άλλα κράτη μέλη. Αυτό σημαίνει ότι οι εν λόγω κατασκευαστές πρέπει να προσαρμόζουν τα προϊόντα τους στις ειδικές εθνικές απαιτήσεις κάθε κράτους μέλους και να επωμίζονται το σχετικό κανονιστικό κόστος.

### **• Αναλογικότητα**

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, καθώς δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για να επιτευχθούν οι στόχοι της εξασφάλισης της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υψηλό επίπεδο ασφάλειας στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

Η πρόταση ακολουθεί τη λογική, με ορισμένες προσαρμογές, του καθιερωμένου πλαισίου έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα γεωργικά και δασικά οχήματα, όπως αναφέρεται ανωτέρω. Το εν λόγω πλαίσιο αναφοράς έχει αποδείξει την καταλληλότητά του

<sup>11</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής [SWD(2019) 283 final] (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

για την τόνωση μιας ενιαίας αγοράς για τα εν λόγω οχήματα. Η διατήρηση υψηλού επιπέδου ομοιότητας μεταξύ της πρότασης και του πλαισίου έγκρισης τύπου της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο που συνεπάγεται η εφαρμογή της πράξης. Όπου είναι εφικτό και δεόντως αιτιολογημένο, το πλαίσιο απλουστεύθηκε ώστε να ληφθεί υπόψη το ότι διάφορες πτυχές ασφάλειας των εν λόγω μηχανημάτων ρυθμίζονται ήδη από τις βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας που ορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας για τα μηχανήματα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η χρήση κανονισμού θεωρείται κατάλληλη και αναγκαία, διότι παρέχει διαβεβαιώσεις σχετικά με την άμεση και εναρμονισμένη εφαρμογή των διαδικασιών και των απαιτήσεων που καθορίζονται στην παρούσα πράξη. Μια οδηγία με απαιτήσεις μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο ενέχει τον κίνδυνο της χρήσης σημαντικών πόρων από τις εθνικές διοικήσεις χωρίς προστιθέμενη αξία όσον αφορά την οδική ασφάλεια. Ο τεχνικός και λεπτομερής χαρακτήρας της εναρμόνισης και η συχνή προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο περιορίζουν τις πρακτικές δυνατότητες των εθνικών διοικήσεων να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας πρότασης.

Η πρόταση εξακολουθεί να στηρίζεται στην «προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων» που έχει ήδη εισαχθεί στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου της ΕΕ για μηχανοκίνητα οχήματα. Η προσέγγιση αυτή προβλέπει νομοθεσία σε τρία στάδια:

- οι θεμελιώδεις διατάξεις και το πεδίο εφαρμογής καθορίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σε κανονισμό βάσει του άρθρου 114 της ΣΛΕΕ σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,
- οι λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που βασίζονται στις θεμελιώδεις διατάξεις θα καθοριστούν σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που θα εκδώσει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ, και
- οι εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις διοικητικές διατάξεις, όπως το υπόδειγμα για το δελτίο πληροφοριών και τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης κ.λπ. θα εκδοθούν από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 291 της ΣΛΕΕ.

### **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Με την πάροδο του χρόνου, πραγματοποιήθηκαν πολυάριθμες διαβουλεύσεις σχετικά με τον εν λόγω φάκελο:

Το 2016 πραγματοποιήθηκαν έρευνες με τη συμμετοχή 35 ενδιαφερόμενων μερών ως συμβολή σε μελέτη σχετικά με την εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ των απαιτήσεων για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων<sup>12</sup>,

<sup>12</sup> «Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery» (Μελέτη για την εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ των απαιτήσεων για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων). ECORYS, 2016. Διατίθεται στη διεύθυνση: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery\\_el](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_el)



Το 2017 ελήφθησαν παρατηρήσεις σχετικά με την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων<sup>13</sup> και διοργανώθηκε εργαστήριο με στόχο τη συλλογή απόψεων από τις εθνικές αρχές (υπουργεία μεταφορών) σχετικά με τις πιθανές μελλοντικές επιλογές πολιτικής,

Το 2018 διοργανώθηκε 2ο εργαστήριο για διεξοδικότερη εξέταση της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής και για την έναρξη συζήτησης σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις<sup>14</sup>,

Το 2019 πραγματοποιήθηκαν έρευνες με τη συμμετοχή 90 ενδιαφερόμενων μερών ως συμβολή σε μελέτη κόστους και οφέλους<sup>15</sup>, μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου 2019 έλαβε χώρα στοχευμένη διαβούλευση για τα κράτη μέλη σε 23 γλώσσες της ΕΕ μέσω έρευνας της ΕΕ<sup>16</sup>, ενώ τον Δεκέμβριο του 2019 διοργανώθηκε εργαστήριο που απευθυνόταν στις αρχές, τις τεχνικές υπηρεσίες, τους κοινοποιημένους οργανισμούς των κρατών μελών και στις οργανώσεις ενδιαφερόμενων μερών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με σκοπό την ανταλλαγή των αποτελεσμάτων της μελέτης κόστους και οφέλους και της στοχευμένης διαβούλευσης, καθώς και για την περαιτέρω εξέταση των επιλογών πολιτικής, του πεδίου εφαρμογής και των τεχνικών απαιτήσεων<sup>17</sup>,

Το 2020 δρομολογήθηκε δημόσια διαβούλευση σε 23 γλώσσες της ΕΕ μέσω έρευνας της ΕΕ, η οποία διήρκεσε 12 εβδομάδες, από τον Νοέμβριο του 2020 έως τον Φεβρουάριο του 2021<sup>18</sup>,

Το 2021 διοργανώθηκε εργαστήριο με όλα τα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη, με σκοπό την ανταλλαγή των κύριων διαπιστώσεων της διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης και την επίτευξη προόδου όσον αφορά τις επιλογές πολιτικής, το πεδίο εφαρμογής και τις τεχνικές απαιτήσεις<sup>19</sup>,

Το 2022 διοργανώθηκε εργαστήριο με όλα τα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη, με σκοπό την ανταλλαγή και τη συγκέντρωση παρατηρήσεων σχετικά με τα κύρια χαρακτηριστικά της υπό

---

<sup>13</sup> Διατίθεται στη διεύθυνση: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_el).

<sup>14</sup> Τα έγγραφα εργασίας είναι διαθέσιμα στο τμήμα βιβλιοθήκης της ομάδας ενδιαφέροντος CIRCABC «New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery».

<sup>15</sup> «Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery», PPMI, 2019. Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>.

<sup>16</sup> Έγγραφο εργασίας «NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback» στο οποίο συνοψίζονται οι διαπιστώσεις της στοχευμένης διαβούλευσης που διεξήγαγε η Επιτροπή σχετικά με τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων έγκρισης των κρατών μελών για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων. Διατίθενται στο τμήμα βιβλιοθήκης της ομάδας ενδιαφέροντος CIRCABC «New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery».

<sup>17</sup> Έγγραφο εργασίας, όπως το «NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1» στα οποία συνοψίζονται οι συζητήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, είναι διαθέσιμα στο τμήμα βιβλιοθήκης της ομάδας ενδιαφέροντος CIRCABC «New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery».

<sup>18</sup> Τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης είναι διαθέσιμα στη διεύθυνση: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery-public-consultation\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery-public-consultation_en).

<sup>19</sup> Έγγραφο εργασίας, όπως το «NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021», στα οποία συνοψίζονται οι συζητήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, είναι διαθέσιμα στο τμήμα βιβλιοθήκης της ομάδας ενδιαφέροντος CIRCABC «New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery».

προετοιμασία νομοθετικής πρότασης για την έγκριση μη οδικών κινητών μηχανημάτων για οδική εφαρμογή<sup>20</sup>.

Επιπλέον, διοργανώθηκαν αρκετές διμερείς συναντήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη για τη βαθύτερη ανάλυση ορισμένων πτυχών του φακέλου.

Μια σύγκριση των απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τις επιλογές πολιτικής (πλειονότητα των απόψεων) συνοψίζεται κατωτέρω:

Επιλογή πολιτικής	Αρχές έγκρισης των κρατών μελών για οδική εφαρμογή	Κατασκευαστές και διανομείς	Εταιρείες ενοικίασης και τελικοί χρήστες	Τεχνικές υπηρεσίες
ΕΠ 0: Βασικό σενάριο	—	—	—	—
ΕΠ 1α: Έγκριση τύπου	—	—	—	Προτιμώμενη
<b>ΕΠ 1β: Απλουστευμένη έγκριση τύπου</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	—
ΕΠ 2: Σήμανση CE	—	—	—	—
Οδηγία	—	—	—	—
<b>Κανονισμός</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	<b>Προτιμώμενη</b>
<b>Υποχρεωτική</b>	<b>Προτιμώμενη προαιρετική αρχικά και υποχρεωτική μετέπειτα</b>	—	—	Προτιμώμενη
<b>Προαιρετική</b>		<b>Προτιμώμενη</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	—
Αυτοκινούμενα και ρυμουλκούμενα μηχανήματα στο πεδίο εφαρμογής	—	Προτιμώμενη	—	—
<b>Μόνο αυτοκινούμενα μηχανήματα στο πεδίο εφαρμογής</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	—	<b>Προτιμώμενη</b>	—
Δεν υπάρχει ανώτατο όριο εκ κατασκευής ταχύτητας	—	Προτιμώμενη	—	—
<b>Ανώτατο όριο εκ κατασκευής ταχύτητας 40 Km/h</b>	<b>Προτιμώμενη</b>	—	<b>Προτιμώμενη</b>	—

#### • Εκτίμηση επιπτώσεων

Η παρούσα πρόταση υποστηρίζεται από εκτίμηση επιπτώσεων. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στη διεύθυνση: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_el).

Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν παρατίθενται κατωτέρω.

- Επιλογή 0 – βασικό σενάριο. Καμία δράση.
- Επιλογή 1 – Έγκριση της ΕΕ ολόκληρου του κινητού μηχανήματος χορηγούμενη από τις αρχές των κρατών μελών (παλαιά προσέγγιση). Η εν λόγω επιλογή πολιτικής ακολουθεί

<sup>20</sup> Έγγραφο εργασίας «NRMM-2022.02 220608\_Presentation Workshop NRMM 08.06», το οποίο διατίθεται στο τμήμα βιβλιοθήκης της ομάδας ενδιαφέροντος CIRCABC «New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery».



τις αρχές της νομοθεσίας της ΕΕ για τα οχήματα, όπου οι τεχνικές προδιαγραφές για τη συμμόρφωση με τις γενικές απαιτήσεις ενσωματώνονται στη νομοθεσία.

— 1.α – έγκριση τύπου. Για τα περισσότερα κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες, η έγκριση για οδική εφαρμογή θα περιλαμβάνει τρίτο μέρος.

— 1.β – απλουστευμένη έγκριση τύπου. Για τα κατασκευαστικά στοιχεία, τα συστήματα και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που είναι περισσότερο κρίσιμης σημασίας για την οδική ασφάλεια, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα περιλαμβάνει τρίτο μέρος (ανεξάρτητος εξουσιοδοτημένος φορέας). Για κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες που είναι λιγότερο κρίσιμης σημασίας για την οδική ασφάλεια, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα βασίζεται σε εκθέσεις ή αυτοπιστοποίηση από τον κατασκευαστή.

- Επιλογή 2 – Σήμανση CE ολόκληρου του κινητού μηχανήματος χορηγούμενη από τον κατασκευαστή (νέα προσέγγιση). Η εν λόγω επιλογή πολιτικής ακολουθεί τις αρχές της νέας νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τη μη οδική χρήση κινητών μηχανημάτων (π.χ. η οδηγία για τα μηχανήματα), όπου στη νομοθεσία ενσωματώνονται μόνο οι βασικές απαιτήσεις ασφαλείας και όχι οι λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές.

Καταρχήν, όλες οι επιλογές μπορούν να εφαρμοστούν με την έκδοση είτε οδηγίας είτε κανονισμού.

Αξιολογήθηκαν επίσης οι ακόλουθες πτυχές της νομοθεσίας: i) να καταστεί υποχρεωτική (αντικαθιστώντας τους ισχύοντες 27 εθνικούς κανόνες) ή προαιρετική (εναλλακτική λύση σε σχέση με τους ισχύοντες 27 εθνικούς κανόνες)· ii) η συμπερίληψη (ή όχι) ρυμουλκούμενου εξοπλισμού στο πεδίο εφαρμογής· και iii) ο περιορισμός (ή όχι) του πεδίου εφαρμογής στα μη οδικά κινητά μηχανήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 40 km/h.

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής είναι η 1.β (απλουστευμένη έγκριση τύπου), η οποία είναι υποχρεωτική (μετά από μεταβατική περίοδο) και η οποία καλύπτει μόνο τα αυτοκινούμενα μηχανήματα (μη ρυμουλκούμενα), με ανώτατο όριο εκ κατασκευής ταχύτητας 40 km/h, με τη μορφή κανονισμού.

Το σύστημα έγκρισης τύπου που περιγράφει λεπτομερώς τις τεχνικές προδιαγραφές στη νομοθεσία είναι το ευρέως αποδεκτό και αξιόπιστο πλαίσιο για την οδική ασφάλεια στην ΕΕ. Θα πρέπει να απλουστευθεί ώστε να είναι αναλογικό και να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά των μη οδικών κινητών μηχανημάτων (χαμηλή συχνότητα κυκλοφορίας). Η εφαρμογή υποχρεωτικής πολιτικής φαίνεται καταλληλότερη μετά από μεταβατική περίοδο, κατά τη διάρκεια της οποίας οι κατασκευαστές θα έχουν την επιλογή να υποβάλουν αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ (και να επωφεληθούν από την ελεύθερη κυκλοφορία) ή να υποβάλουν αίτηση στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας (ισχύει μόνο για τη συγκεκριμένη χώρα).

Οι κανόνες θα καλύπτουν μόνο τα αυτοκινούμενα μηχανήματα, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειονότητα του ρυμουλκούμενου εξοπλισμού μπορεί ήδη να λάβει έγκριση τύπου για άλλες κατηγορίες οχημάτων. Τα μηχανήματα που καλύπτονται από τον κανονισμό θα έχουν μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα 40 km/h. Ο καθορισμός υψηλότερης ταχύτητας δεν κρίνεται αναγκαίος ούτε σκόπιμος για αυτού του είδους τα μηχανήματα. Πράγματι, οι κατασκευαστές ταχύτερων οχημάτων μπορούν καταρχήν να επιλέξουν τις διαθέσιμες επί του παρόντος διαδικασίες έγκρισης τύπου για τις άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Δεδομένου ότι οι εκπομπές θορύβου των περισσότερων από τα εν λόγω μη οδικά κινητά μηχανήματα καλύπτονται ήδη από την οδηγία 2000/14/EK<sup>21</sup>, το εν λόγω μη οδικά κινητά μηχανήματα αντιπροσωπεύουν πολύ μικρό μέρος των οχημάτων στους δρόμους της ΕΕ και ότι η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα στο πεδίο εφαρμογής θα περιοριστεί στα 40 km/h, δεν φαίνεται αναγκαίο να προβλεφθούν ειδικές απαιτήσεις θορύβου επιπλέον εκείνων που ήδη ισχύουν.

Τέλος, δεδομένου ότι οι τεχνικές απαιτήσεις θα είναι ιδιαίτερα λεπτομερείς και δεν θα αφήνουν πρακτικά κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη κατά τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο, προτιμάται ο κανονισμός.

Η εναρμονισμένη απλουστευμένη πολιτική έγκρισης τύπου για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο θα έχει τις ακόλουθες επιπτώσεις για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

- Οι κατασκευαστές και οι διανομείς: i) θα εισέρχονται ευκολότερα στην αγορά· ii) θα απαλλαγούν από τις καθυστερήσεις που συνδέονται με πολλαπλές εγκρίσεις χωρών της ΕΕ· iii) θα επωφεληθούν από μείωση του κόστους συμμόρφωσης κατά το ένα πέμπτο· iv) θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους εντός και εκτός της ΕΕ.
- Οι εταιρείες ενοικίασης και οι τελικοί χρήστες: i) θα επωφεληθούν από μείωση του κόστους συμμόρφωσης κατά το ένα πέμπτο· ii) θα χρησιμοποιούν και θα μεταπωλούν εύκολα μηχανήματα διαμέσου των συνόρων εντός της ΕΕ· iii) θα έχουν περισσότερες επιλογές μη οδικών κινητών μηχανημάτων· iv) θα έχουν πρόσβαση σε πιο καινοτόμους σχεδιασμούς.
- Οι αρχές των κρατών μελών: θα χρειαστεί να προσαρμοστούν στα νέα συστήματα, ωστόσο αυτό δεν θεωρείται πρόβλημα ούτε σημαντική επιβάρυνση από τις θιγόμενες αρχές.
- Οι τεχνικές υπηρεσίες: θα χρειαστεί να προσαρμοστούν στο νέο σύστημα, θα αντιμετωπίσουν αυξημένο φόρτο εργασίας και θα έχουν αυξημένα έσοδα, μολονότι αυτό μπορεί να μετριαστεί από το γεγονός ότι ο αριθμός των εγκρίσεων είναι πιθανό να μειωθεί, δεδομένου ότι οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποβληθούν στη σχετική διαδικασία έγκρισης μόνο σε μία χώρα της ΕΕ.
- Οι χρήστες του οδικού δικτύου: θα επωφεληθούν από εναρμονισμένους κανόνες που διασφαλίζουν υψηλή οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την ΕΕ.

Τα συνολικά οφέλη για τους οικονομικούς φορείς είναι τα ακόλουθα: εκτιμώμενη καθαρή εξοικονόμηση 846 εκατ. EUR σε διάστημα 10 ετών, εκ των οποίων 502 εκατ. EUR για τους κατασκευαστές και τους διανομείς και 344 εκατ. EUR για τις εταιρείες ενοικίασης και τους τελικούς χρήστες. Ο αυξημένος κύκλος εργασιών για τις τεχνικές υπηρεσίες αντισταθμίζεται εν μέρει από τη μείωση του συνολικού αριθμού εγκρίσεων.

Το εκτιμώμενο κόστος για τους κατασκευαστές, τους διανομείς, τις εταιρείες ενοικίασης και τους τελικούς χρήστες αντισταθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από την εκτιμώμενη εξοικονόμηση. Η καθαρή εξοικονόμηση εκτιμάται ανωτέρω.

Στον τομέα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων, το 98 % των εταιρειών είναι ΜΜΕ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 18 % των εσόδων και το 30 % της απασχόλησης. Πολλές ΜΜΕ

<sup>21</sup> Οδηγία 2000/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους.

είναι σημαντικοί εξαγωγείς και θα επωφεληθούν σημαντικά από την απλούστευση των κανόνων σε επίπεδο ΕΕ. Άλλες θα έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν να εφαρμόζουν τους εθνικούς κανόνες. Η καθαρή εξοικονόμηση για τις ΜΜΕ εκτιμάται σε 152 εκατ. EUR σε διάστημα 10 ετών.

Εκτιμάται ότι τα κοινωνικά οφέλη θα συνίστανται στην υψηλότερη οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η ΕΡΕ (επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου) εξέδωσε τη γνώμη της στις 10/12/2021, μετά την οποία η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων αναθεωρήθηκε ως εξής:

Συστάσεις της ΕΡΕ	Αναθεωρήσεις που έγιναν
<b>Β) Σύνοψη των διαπιστώσεων</b>	
<p>1) Η έκθεση δεν εξηγεί επαρκώς τους λόγους για τους οποίους η αμοιβαία αναγνώριση δεν λειτουργεί σε αυτόν τον τομέα καθώς και τους λόγους για τους οποίους η προώθηση της τήρησης της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης δεν αποτελεί μία από τις επιλογές πολιτικής.</p>	<p>Στο τμήμα 2 σχετικά με την περιγραφή του προβλήματος εξετάζονται πλέον λεπτομερέστερα οι λόγοι για τους οποίους η αμοιβαία αναγνώριση δεν λειτουργεί στον τομέα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων, παρά το γεγονός ότι αποτελεί τομέα τεχνικών κανονιστικών ρυθμίσεων χωρίς εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ. Επιπλέον, η ανάλυση σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η αμοιβαία αναγνώριση δεν λειτουργεί και δεν θα λειτουργήσει στο μέλλον επεκτάθηκε περαιτέρω στα τμήματα 5.1 και 5.3, όπου εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους απορρίφθηκε μια επιλογή πολιτικής με στόχο την προώθηση της πρακτικής εφαρμογής της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.</p>
<p>2) Η έκθεση δεν παρέχει πειστικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η έλλειψη εναρμονισμένων κανόνων έχει ως αποτέλεσμα περισσότερα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μη οδικά κινητά μηχανήματα. Δεν αιτιολογεί το γιατί η πρωτοβουλία αποσκοπεί σε ίδιες απαιτήσεις και τεχνικές λύσεις για την οδική ασφάλεια.</p>	<p>Στο τμήμα 7 επεξηγούνται καλύτερα οι λόγοι για τους οποίους οι εναρμονισμένες απαιτήσεις είναι πιθανό να αυξήσουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας των μη οδικών κινητών μηχανημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ και οι λόγοι για τους οποίους η οδική ασφάλεια απαιτεί ίδιες απαιτήσεις και τεχνικές λύσεις, και όχι μόνο επαρκώς υψηλές απαιτήσεις. Με αυτόν τον τρόπο στηρίζεται η προτιμώμενη επιλογή, δεδομένου ότι βασικός καθοριστικός παράγοντας είναι η υψηλότερη βαθμολογία της όσον αφορά την οδική ασφάλεια.</p> <p>Η αξιολόγηση των επιλογών στο τμήμα 6 εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο η πρωτοβουλία αυτή θα συμβάλει ειδικά στην οδική ασφάλεια και προσδιορίζει το αν όλες οι επιλογές μπορούν να επιτύχουν τους στόχους. Στο τμήμα 4 σχετικά με τον ειδικό στόχο εξετάζονται οι περιορισμοί της οδικής ασφάλειας ως στόχος της νέας πολιτικής καθώς και ο τρόπος με τον οποίο, παρά ταύτα, η οδική ασφάλεια θα ενισχυθεί με την έγκριση της προτεινόμενης πολιτικής.</p>
<p>3) Η έκθεση δεν είναι σαφής όσον αφορά τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για την εκτίμηση του κόστους και της εξοικονόμησης κόστους. Δεν παρουσιάζει την αξιοπιστία και τον ισχυρό χαρακτήρα της βάσης τεκμηρίωσης.</p>	<p>Στο τμήμα 2 σχετικά με την περιγραφή του προβλήματος παρέχεται πλέον σαφής επισκόπηση των διαφόρων κατηγοριών κόστους, καθώς περιγράφεται λεπτομερέστερα το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται καθεμία από τις επηρεαζόμενες ομάδες (κατασκευαστές, διανομείς, εταιρείες ενοικίασης, τελικοί χρήστες και αρχές). Στο τμήμα 2 εξηγείται, επίσης, ο τρόπος με τον οποίο εκτιμώνται οι έμμεσες δαπάνες και εξετάζεται το αν είναι ρεαλιστικές ή υπάρχει κίνδυνος να υπερεκτιμηθούν, και προσδιορίζεται σε ποιες δαπάνες και εξοικονομήσεις αντιστοιχούν. Πρόσθετες διευκρινίσεις σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για την εκτίμηση του κόστους και της εξοικονόμησης κόστους, τις πηγές πληροφοριών και τις βασικές</p>

	<p>παραδοχές, προστέθηκαν στα τμήματα 2 και 6, καθώς και στο παρόν παράρτημα 1, όπου αξιολογήθηκε η αξιοπιστία των εκτιμήσεων, καθώς και οι πιθανές αβεβαιότητες που επηρεάζουν τη βάση τεκμηρίωσης.</p>
<p>4) Δεν είναι σαφές το γιατί η έκθεση δεν αξιολογεί τα πρόσθετα στοιχεία σχεδιασμού στο πλαίσιο των κύριων επιλογών πολιτικής. Δεν εξηγεί σε ποιο βαθμό η εκτίμηση των επιπτώσεων και η επιλογή της προτιμώμενης επιλογής θα μεταβάλλονταν, εάν στην ανάλυση λαμβάνονταν υπόψη τα εν λόγω στοιχεία σχεδιασμού.</p>	<p>Η έκθεση παρουσιάζει στο τμήμα 6 τους λόγους για τους οποίους πρόσθετα στοιχεία σχεδιασμού που επηρεάζουν τον υποχρεωτικό χαρακτήρα, καθώς και το πεδίο εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων, αξιολογούνται χωριστά από τις κύριες επιλογές πολιτικής. Στο τμήμα 7, υπολογίζονται, επίσης, οι επιπτώσεις των επιλογών που έγιναν για τα εν λόγω στοιχεία σχεδιασμού. Ειδικότερα, η έκθεση εξετάζει στο τμήμα 7 τον τρόπο με τον οποίο θα μεταβληθούν οι εκτιμώμενες επιπτώσεις εάν συνυπάρχουν ενωσιακοί και εθνικοί κανόνες ή εάν περιοριστεί το πεδίο εφαρμογής. Διευκρινίζεται, επίσης, ότι η εν λόγω επιλογή θα εξακολουθήσει να είναι η προτιμώμενη υπό το πρίσμα των εν λόγω συγκεκριμένων στοιχείων σχεδιασμού. Το κόστος και τα οφέλη στον τυποποιημένο πίνακα του παραρτήματος 3 τροποποιήθηκαν ώστε να ενσωματωθούν τα πρόσθετα στοιχεία σχεδιασμού που αποτελούν μέρος της προτιμώμενης επιλογής.</p>
<p><b>Γ) Στοιχεία προς βελτίωση</b></p>	
<p>1) Αμοιβαία αναγνώριση</p>	<p>Στο τμήμα 2 της περιγραφής του προβλήματος εξετάζονται λεπτομερέστερα οι λόγοι για τους οποίους η αμοιβαία αναγνώριση δεν λειτουργεί στον τομέα των κινητών μηχανημάτων, παρά το γεγονός ότι πρόκειται για τομέα τεχνικών κανονιστικών ρυθμίσεων χωρίς εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και οι λόγοι για τους οποίους δεν υπάρχει, κατά συνέπεια, επιλογή πολιτικής που να αποσκοπεί στην προώθηση της πρακτικής εφαρμογής της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.</p>
<p>2) Η περιγραφή του προβλήματος θα πρέπει να περιλαμβάνει σαφή επισκόπηση των διαφόρων κατηγοριών κόστους.</p>	<p>Στο τμήμα 2 της περιγραφής του προβλήματος περιγράφεται λεπτομερέστερα το κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι κατασκευαστές λόγω των καθυστερήσεων εισόδου στην αγορά μέσω της σαφούς διάκρισής του από το άμεσο κόστος, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο εκτιμάται, για καθεμία από τις επηρεαζόμενες ομάδες (κατασκευαστές, διανομείς, χρήστες, εταιρείες ενοικίασης και αρχές). Τα παραρτήματα 1 και 4 περιλαμβάνουν περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τους περιορισμούς των δεδομένων και τις μεθόδους υπολογισμού.</p>
<p>3) Αιτιολόγηση της ανάγκης ύπαρξης εναρμονισμένων απαιτήσεων</p>	<p>Στο τμήμα 6 επεξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους οι εναρμονισμένες απαιτήσεις είναι πιθανό να αυξήσουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας των οδικών κινητών μηχανημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ, καθώς και οι λόγοι για τους οποίους η οδική ασφάλεια απαιτεί ίδιες απαιτήσεις και τεχνικές λύσεις, και όχι μόνο επαρκώς υψηλές απαιτήσεις.</p>
<p>4) Η οδική ασφάλεια ως δευτερεύων στόχος</p>	<p>Στο τμήμα 4 διευκρινίζεται σαφώς ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί δευτερεύοντα στόχο και όχι έναν από τους κύριους ειδικούς στόχους. Στο τμήμα 6 διευκρινίζεται ο τρόπος με τον οποίο η παρούσα πρωτοβουλία θα συμβάλει ειδικά στην οδική ασφάλεια, καθώς και ο τρόπος και ο βαθμός στον οποίο καθεμία από τις επιλογές μπορεί να επιτύχει τους στόχους που έχουν τεθεί.</p>
<p>5) Νέα πολιτική έναντι εκτελεστικών νομοθετικών</p>	<p>Στο τμήμα 8 διευκρινίζεται το τι αποφασίζεται τώρα, με βάση την παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων, και το τι θα αποφασιστεί αργότερα</p>

πράξεων.	μέσω εκτελεστικών νομοθετικών πράξεων.
6) Χρησιμοποιηθείσα μέθοδος για τον ποσοτικό προσδιορισμό του κόστους και της εξοικονόμησης	Στο τμήμα 6 παρουσιάζονται οι πηγές πληροφοριών και οι βασικές παραδοχές, παρέχονται περισσότερες λεπτομέρειες στα παραρτήματα 1 και 4 και αξιολογείται η αξιοπιστία των εκτιμήσεων και οι πιθανές αβεβαιότητες που επηρεάζουν τη βάση τεκμηρίωσης.
7) Αξιολόγηση των πρόσθετων στοιχείων σχεδιασμού	Στο τμήμα 6 εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους τα πρόσθετα στοιχεία σχεδιασμού που επηρεάζουν το πεδίο εφαρμογής και την υιοθέτηση των εναρμονισμένων κανόνων αξιολογούνται χωριστά από την ανάλυση των κύριων επιλογών πολιτικής και εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίο θα αλλάξουν οι επιπτώσεις ως αποτέλεσμα των επιλογών που έγιναν για τα εν λόγω στοιχεία σχεδιασμού. Ο πίνακας κόστους και οφέλους του παραρτήματος 4 περιλαμβάνει τα πρόσθετα στοιχεία σχεδιασμού που αποτελούν μέρος της προτιμώμενης επιλογής.

#### 4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Τα κράτη μέλη θα αντιμετωπίσουν ορισμένο κόστος προσαρμογής για να προσαρμοστούν στον νέο κανονισμό. Ωστόσο, δεδομένου ότι διαχειρίζονται ήδη διάφορα πλαίσια έγκρισης τύπου για άλλα οχήματα, διαθέτουν τη δομή και τις τεχνικές υπηρεσίες για να χειριστούν τον εν λόγω πρόσθετο κανονισμό χωρίς αυτό να συνεπάγεται σημαντική επιβάρυνση.

Η παρούσα πρωτοβουλία δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

#### 5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Μόλις εφαρμοστεί, οι πραγματικές επιπτώσεις της επιλεγείσας επιλογής πολιτικής πρέπει να παρακολουθούνται και να συγκρίνονται με τους στόχους και τις αναμενόμενες επιπτώσεις. Μια ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής θα συνεδριάζει τακτικά και θα συγκεντρώνει εμπειρογνωσία από τον τομέα των κινητών μηχανημάτων, προκειμένου να αναλύει τη δυνατότητα εφαρμογής και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε όλες τις χώρες της ΕΕ.

Για τη συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών, προτείνονται τουλάχιστον οι ακόλουθοι δείκτες:

- αριθμός εγκρίσεων της ΕΕ για νέα μη οδικά κινητά μηχανήματα που χορηγούνται σε κάθε κράτος μέλος,
- αριθμός εθνικών εγκρίσεων για νέα κινητά μηχανήματα που χορηγούνται σε κάθε κράτος μέλος, σε σύγκριση με τον μέσο όρο του αριθμού των εθνικών εγκρίσεων που χορηγήθηκαν κατά τα 5 τελευταία ημερολογιακά έτη προτού αρχίσει να εφαρμόζεται ο νέος κανονισμός,
- υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα με κινητά μηχανήματα,
- άμεσο κόστος συμμόρφωσης για την έγκριση τύπου ΕΕ για κάθε νέο τύπο μηχανήματος (ο δείκτης αυτός μπορεί να αξιολογηθεί μόνο μέσω διαδικασίας βάσει έρευνας, η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο της μελέτης εκτίμησης επιπτώσεων· η εκ

νέου διενέργεια της εν λόγω έρευνας μετά την πλήρη εφαρμογή της νέας νομοθετικής πράξης θα παράσχει ένα συγκριτικό αριθμητικό στοιχείο), και

- εξοικονόμηση έμμεσων δαπανών με την έγκριση ΕΕ για νέο τύπο μηχανημάτων (καθυστερήσεις στην αγορά): μέσω διαδικασίας βάσει έρευνας, μετά την πλήρη εφαρμογή της νέας νομοθετικής πράξης.

Ο νέος κανονισμός θα πρέπει να αξιολογηθεί εντός 5 ετών από την έναρξη εφαρμογής του.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Στο μέτρο του δυνατού, η πρόταση ακολουθεί τη δομή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013. Η προτεινόμενη πράξη αφορά τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να επεκταθεί στον ΕΟΧ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Το παρόν κεφάλαιο καθορίζει τον σκοπό της πρότασης, δηλαδή:

- τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων για την οδική ασφάλεια των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης, καθώς και των διοικητικών διατάξεων για την έγκριση τύπου ΕΕ των εν λόγω μηχανημάτων, και
- τον καθορισμό των κανόνων και των διαδικασιών για την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της έγκρισης τύπου ΕΕ σύμφωνα με την παρούσα πρόταση.

Επιπλέον, καθορίζει το πεδίο εφαρμογής, ορίζοντας ότι εφαρμόζεται στα μη οδικά κινητά μηχανήματα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ και παραθέτοντας ειδικές εξαιρέσεις. Για παράδειγμα, το παρόν κεφάλαιο προβλέπει ότι η πρόταση δεν εφαρμόζεται σε επιμέρους εγκρίσεις, σε οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή σε μη οδικά μηχανήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 40 km/h.

Τέλος, στο άρθρο 3, περιλαμβάνει ορισμούς των όρων που χρησιμοποιούνται στην πρόταση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Το παρόν κεφάλαιο καθορίζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών, των αρχών έγκρισης και των οικονομικών φορέων (κατασκευαστών, αντιπροσώπων κατασκευαστών, εισαγωγέων και διανομέων).

Ειδικότερα, υποχρεώνει τα κράτη μέλη:

- να επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνο μη οδικών κινητών μηχανημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην πρόταση, και
- να οργανώνουν και να διεξάγουν δραστηριότητες εποπτείας της αγοράς και ελέγχους των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που εισέρχονται στην αγορά σύμφωνα με τα κεφάλαια IV, V και VII του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020.

Οι κατασκευαστές υποχρεούνται να διασφαλίζουν ότι στην αγορά διατίθενται μόνο συμμορφούμενα μη οδικά μηχανήματα.

Απαριθμεί, επίσης, τις τεχνικές απαιτήσεις για την οδική ασφάλεια των μη οδικών κινητών μηχανημάτων. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερών τεχνικών απαιτήσεων, διαδικασιών και δοκιμών.



Τέλος, περιλαμβάνει γενική διάταξη, σύμφωνα με την οποία διατίθενται, τίθενται σε λειτουργία ή ταξινομούνται μόνον τα συμμορφούμενα μη οδικά κινητά μηχανήματα.

### ΚΕΦΑΛΑΙΑ III-VIII

Τα κεφάλαια αυτά περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ και συναφή θέματα, όπως το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και οι σημάνσεις.

Ειδικότερα, υπάρχουν διατάξεις σχετικά με: i) τον φάκελο της αίτησης και πληροφοριών που πρέπει να υποβάλλεται, ii) τον τρόπο και τον χρόνο χορήγησης της έγκρισης τύπου από την αρχή έγκρισης, iii) το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ και την τροποποίησή του, όταν είναι αναγκαίο, iv) τις διαδικασίες για την απόδειξη της συμμόρφωσης προς τις τεχνικές απαιτήσεις, v) την ισχύ των εγκρίσεων τύπου ΕΕ, και vi) την υποχρέωση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης και τοποθέτησης της υποχρεωτικής πινακίδας με τη σήμανση.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

Το κεφάλαιο αυτό περιέχει διατάξεις σχετικά με την εποπτεία της αγοράς της ΕΕ, τους ελέγχους των μη οδικών μηχανημάτων που εισέρχονται στην αγορά της ΕΕ και τις διαδικασίες διασφάλισης της ΕΕ. Ενσωματώνει διατάξεις της απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ και παραπέμπει στον πρόσφατο κανονισμό για την εποπτεία της αγοράς [κανονισμός (ΕΕ) 2019/1020].

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ X

Σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο, ο κατασκευαστής υποχρεούται να παρέχει τεχνικές πληροφορίες που δεν αποκλίνουν από τα στοιχεία που έχουν εγκριθεί από την αρχή έγκρισης.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI

Το παρόν κεφάλαιο καθορίζει τις απαιτήσεις σχετικά με τις τεχνικές υπηρεσίες και τις διαδικασίες για τον ορισμό των εν λόγω υπηρεσιών.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII

Το παρόν κεφάλαιο περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με την άσκηση των εξουσιών της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με την πρόταση.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

Το παρόν κεφάλαιο θεσπίζει ένα φόρουμ, τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020, προβλέπει κυρώσεις και υποβολή εκθέσεων και προσδιορίζει τις ημερομηνίες έναρξης ισχύος και εφαρμογής.

Στο παρόν κεφάλαιο, υπάρχει μεταβατική διάταξη που επιτρέπει στα κράτη μέλη, για περίοδο 8 ετών από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού, να εφαρμόζουν οποιουσδήποτε εθνικούς κανονισμούς σχετικά με την έγκριση τύπου μη οδικών κινητών μηχανημάτων για κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Σε περίπτωση που τα μη οδικά μηχανήματα συμμορφώνονται με την εν λόγω εθνική νομοθεσία, δεν θα επωφεληθούν από την ελεύθερη κυκλοφορία.

## Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020**

(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,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>22</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τα αυτοκινούμενα κινητά μηχανήματα, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>23</sup>, τα οποία σχεδιάζονται ή κατασκευάζονται με σκοπό την εκτέλεση εργασιών (στο εξής: μη οδικά κινητά μηχανήματα) ενδέχεται να χρειαστεί, περιστασιακά ή συχνά, να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, κυρίως για να μετακινούνται από έναν χώρο εργασίας σε άλλον.
- (2) Ορισμένες πτυχές του σχεδιασμού και της κατασκευής των μη οδικών κινητών μηχανημάτων καλύπτονται ήδη από την ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης, ιδίως από τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>24</sup>, την οδηγία 2000/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>25</sup>, την

<sup>22</sup> ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

<sup>23</sup> Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24).

<sup>24</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 53).

<sup>25</sup> Οδηγία 2000/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους.

οδηγία 2014/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>26</sup> ή την οδηγία 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>27</sup> και την οδηγία 2006/42/ΕΚ.

- (3) Όσον αφορά την ασφάλεια των κινητών μηχανημάτων, η οδηγία 2006/42/ΕΚ είναι η κύρια κανονιστική πράξη που εφαρμόζεται στα εν λόγω μηχανήματα όταν διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας που καλύπτουν τη λειτουργία των κινητών μηχανημάτων που κινούνται εκτός οδικού δικτύου, όπως η επιβράδυνση, η ακινητοποίηση, η πέδηση, οι θέσεις οδήγησης, τα συστήματα συγκράτησης κ.λπ. Ωστόσο, οι βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας, που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, προορίζονται μόνο για να καλύπτουν την ασφάλεια όταν τα μηχανήματα βρίσκονται σε εργασία, αλλά δεν καλύπτουν τις πτυχές ασφάλειας των εν λόγω μηχανημάτων όταν κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο.
- (4) Λόγω της απουσίας εναρμονισμένων κανόνων για την οδική ασφάλεια των μη οδικών κινητών μηχανημάτων, οι οικονομικοί φορείς που παράγουν ή καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά της Ένωσης μη οδικά κινητά μηχανήματα αντιμετωπίζουν σημαντικό κόστος που συνδέεται με τις διαφορετικές κανονιστικές απαιτήσεις στα κράτη μέλη. Επιπλέον, η οδική ασφάλεια, για τα εν λόγω μηχανήματα, δεν διασφαλίζεται με ενιαίο τρόπο σε ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες σε επίπεδο Ένωσης όσον αφορά την οδική ασφάλεια των μη οδικών κινητών μηχανημάτων.
- (5) Για τους σκοπούς της ανάπτυξης και της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς της Ένωσης, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί εναρμονισμένο σύστημα έγκρισης τύπου για την οδική ασφάλεια των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που προορίζονται να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο.
- (6) Δεδομένου ότι σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η αντιμετώπιση των κινδύνων που απορρέουν από την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για την εκτέλεση εργασιών και όχι για τη μεταφορά προσώπων, ζώων ή αγαθών (εκτός από τη μεταφορά υλικών που συμβάλλουν στη λειτουργία του μηχανήματος), ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε μηχανήματα των οποίων μοναδικός στόχος είναι απλώς η μεταφορά προσώπων, ζώων ή αγαθών. Ως εκ τούτου, δεν θα υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό όλοι οι τύποι νέων συσκευών προσωπικής κινητικότητας [ηλεκτρικά σκούτερ με κάθισμα και χωρίς κάθισμα, ηλεκτροκίνητα ποδήλατα, συμπεριλαμβανομένων των ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση και των ποδηλάτων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορικού φορτίου, αυτοεξισορροπούμενα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των αυτοεξισορροπούμενων προσωπικών μεταφορικών μέσων και των πατινιών ισορροπίας (hoverboard), των ηλεκτρικών μονότροχων, ηλεκτρικές τροχοσανίδες (skateboard) και μονότροχες σανίδες, μεταξύ άλλων].
- (7) Δεδομένου του σκοπού του παρόντος κανονισμού για την αντιμετώπιση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων που έχουν

<sup>26</sup> Οδηγία 2014/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 79).

<sup>27</sup> Οδηγία 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα ραδιοεξοπλισμού στην αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/5/ΕΚ (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 62).

σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για την εκτέλεση εργασιών, και όχι για τη μεταφορά εργαζομένων, τα κινητά μηχανήματα που είναι εξοπλισμένα με περισσότερες από τρεις θέσεις καθιμένων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθιμένου του οδηγού, θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν από τον παρόντα κανονισμό.

- (8) Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα βραδείας κίνησης αποτελούν την πλειονότητα στην αγορά μη οδικών κινητών μηχανημάτων. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει όριο ταχύτητας κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στα 40 km/h. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι κίνδυνοι οδικής ασφάλειας είναι ανάλογοι προς την ταχύτητα, ένα πλαίσιο που αντιμετωπίζει τους κινδύνους ασφάλειας μόνο όσον αφορά τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και όχι όσον αφορά τα συνήθη οχήματα δεν θα ήταν συνεκτικό εάν κάλυπτε τα ταχεία μη οδικά κινητά οχήματα. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε κινητά μηχανήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 40 Km/h.
- (9) Επιμέρους εγκρίσεις μπορούν να χρησιμοποιούνται για μηχανήματα που κυκλοφορούν στο έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, οι εγκρίσεις αυτές θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (10) Δεδομένου ότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις παράγουν μη οδικά κινητά μηχανήματα σε μικρές σειρές, των οποίων ο αριθμός μονάδων που διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία δεν υπερβαίνει, ανά έτος και σε κάθε κράτος μέλος, τις 50 μονάδες ανά τύπο, είναι σκόπιμο να επιτραπεί η εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω επιχειρήσεις θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, ο κατασκευαστής θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ προκειμένου να επωφεληθεί από την ελεύθερη κυκλοφορία.
- (11) Δεδομένου ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, λόγω των υπερβαλλουσών τους διαστάσεων, δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση κατάλληλων ελιγμών στο δημόσιο οδικό δίκτυο ή, λόγω του μεγάλου βάρους ή της μάζας τους, μπορούν να προκαλέσουν ζημία στην επιφάνεια του δημόσιου οδικού δικτύου ή άλλων οδικών υποδομών, είναι σκόπιμο να παραχωρηθεί στα κράτη μέλη η διακριτική ευχέρεια να απαγορεύουν την κυκλοφορία των εν λόγω μηχανημάτων, ακόμη και αν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (12) Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος τραυματισμού προσώπων και ζημιών στις οδικές υποδομές, κατά την κυκλοφορία ενός μη οδικού μηχανήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο, θα πρέπει να καθοριστούν τεχνικές απαιτήσεις. Οι τεχνικές απαιτήσεις θα πρέπει να αφορούν θέματα σχετικά με την οδική ασφάλεια, όπως η κατασκευαστική ακεραιότητα του οχήματος, η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα, ο ρυθμιστής ταχύτητας, οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και το ταχύμετρο, οι διατάξεις πέδησης, το σύστημα διεύθυνσης, το οπτικό πεδίο, καθώς και η μάζα και οι διαστάσεις.
- (13) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους οικονομικούς φορείς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει τη χρήση κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013 ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.
- (14) Όλοι οι οικονομικοί φορείς που παρεμβαίνουν στην αλυσίδα προσφοράς και διανομής θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά μόνο μη οδικά κινητά μηχανήματα που είναι σύμφωνα με τον

παρόντα κανονισμό. Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί σαφής και αναλογική κατανομή των υποχρεώσεων, η οποία να ανταποκρίνεται στον ρόλο κάθε οικονομικού φορέα στην αλυσίδα εφοδιασμού και διανομής.

- (15) Για να εξασφαλιστεί ότι η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης της παραγωγής, που αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του συστήματος έγκρισης τύπου της ΕΕ, εφαρμόζεται ορθά και λειτουργεί ομαλά, οι κατασκευαστές πρέπει να ελέγχονται τακτικά από την αρμόδια αρχή ή από ορισθείσα για τον σκοπό αυτόν τεχνική υπηρεσία με τα κατάλληλα προσόντα.
- (16) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι οι κανόνες για την εποπτεία της ενωσιακής αγοράς και τον έλεγχο των προϊόντων που εισέρχονται στην ενωσιακή αγορά, οι οποίοι προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>28</sup>, εφαρμόζονται στα μη οδικά κινητά μηχανήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό και σε σχέση με τις πτυχές που αντιμετωπίζονται ή καλύπτονται από τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και, ως εκ τούτου, να τροποποιηθεί το παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού προκειμένου να περιληφθούν σε αυτό οι παραπομπές του παρόντος κανονισμού.
- (17) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ και ορισμένων διοικητικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>29</sup>.
- (18) Ο στενότερος συντονισμός μεταξύ εθνικών αρχών μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και μέσω συντονισμένων αξιολογήσεων υπό τη διεύθυνση συντονίζουσας αρχής είναι θεμελιώδης για την εξασφάλιση σταθερά υψηλού επιπέδου ασφάλειας και υγείας στην εσωτερική αγορά. Θα οδηγούσε, επίσης, σε αποτελεσματικότερη χρήση σπάνιων πόρων σε εθνικό επίπεδο. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να συσταθεί ένα συμβουλευτικό φόρουμ για τα κράτη μέλη και την Επιτροπή με στόχο την προώθηση βέλτιστων πρακτικών, την ανταλλαγή πληροφοριών και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Δεδομένης της σύστασης του εν λόγω φόρουμ και λαμβανομένων υπόψη των καθηκόντων του, δεν θα πρέπει να είναι αναγκαία η σύσταση χωριστής ομάδας διοικητικής συνεργασίας, όπως απαιτείται από το άρθρο 30 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020. Ωστόσο, το φόρουμ θα πρέπει να θεωρείται ομάδα διοικητικής συνεργασίας για τους σκοπούς του Ενωσιακού Δικτύου Συμμόρφωσης των Προϊόντων που αναφέρεται στο άρθρο 29 του εν λόγω κανονισμού.
- (19) Για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την εναρμόνιση των οριακών τιμών

<sup>28</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθ. 305/2011 (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 1).

<sup>29</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

που μπορούν να εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη σε σχέση με τις υπερβάλλουσες διαστάσεις και τη μάζα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων, τη δυνατότητα εφαρμογής των στοιχείων των τεχνικών απαιτήσεων, τον καθορισμό λεπτομερών τεχνικών απαιτήσεων, διαδικασιών δοκιμών και μεθόδων δοκιμής, τις εικονικές δοκιμές, τις ρυθμίσεις όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής και τον καθορισμό κανόνων σχετικά με τις τεχνικές υπηρεσίες. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>30</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που θα ισχύουν για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (21) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού και, με βάση τις πληροφορίες που παρέχουν τα κράτη μέλη, να επανεξετάσει, εάν χρειαστεί, το ζήτημα του αν θα υποβάλει αποκλειστική νομοθετική πρόταση για την εναρμόνιση του συστήματος επιμέρους έγκρισης σε επίπεδο Ένωσης ή αν θα παρατείνει τη μεταβατική περίοδο για την εθνική έγκριση τύπου.
- (22) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη και στις εθνικές αρχές, καθώς και στους οικονομικούς φορείς, να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων κανόνων που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να καθοριστεί ημερομηνία εφαρμογής μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος. Είναι επίσης αναγκαίο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος που θα επιτρέπει στους κατασκευαστές, κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, να συμμορφωθούν με τον παρόντα κανονισμό και να επωφεληθούν από την ελεύθερη κυκλοφορία ή να συμμορφωθούν με τη σχετική εθνική νομοθεσία για την έγκριση τύπου.
- (23) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση εναρμονισμένων τεχνικών απαιτήσεων, διοικητικών απαιτήσεων και διαδικασιών για την έγκριση τύπου νέων μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, καθώς και των κανόνων και διαδικασιών όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς των εν λόγω μηχανημάτων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από κάθε κράτος μέλος χωριστά, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

---

<sup>30</sup> EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

#### *Άρθρο 1*

##### *Αντικείμενο*

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις, διοικητικές απαιτήσεις και διαδικασίες για την έγκριση τύπου ΕΕ και τη διάθεση στην αγορά μη οδικών κινητών μηχανημάτων που προορίζονται να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο.
2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης κανόνες και διαδικασίες για την εποπτεία της αγοράς των μη οδικών κινητών μηχανημάτων.

#### *Άρθρο 2*

##### *Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα τα οποία διατίθενται στην αγορά και προορίζονται να κυκλοφορούν, με ή χωρίς οδηγό, στο δημόσιο οδικό δίκτυο.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) μη οδικά κινητά μηχανήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 40 km/h,
  - β) μη οδικά κινητά μηχανήματα εξοπλισμένα με περισσότερες από τρεις θέσεις καθιμένων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθιμένου του οδηγού,
  - γ) μηχανήματα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2006/42/ΕΚ, που προορίζονται κυρίως για τη μεταφορά ενός ή περισσότερων προσώπων ή ζώων, ή αγαθών, εκτός από τα όργανα ή βοηθητικά μέσα που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών, υλικών που προκύπτουν ή είναι απαραίτητα για τις εργασίες ή για ενδιάμεση αποθήκευση, καθώς και υλικών που μεταφέρονται στα εργοτάξια,
  - δ) οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων, των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων, των τετράκυκλων και του εναλλάξιμου ρυμουλκούμενου εξοπλισμού, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,
  - ε) μη οδικά κινητά μηχανήματα που διατέθηκαν στην αγορά, ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε λειτουργία πριν από [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού],
  - στ) επιμέρους εγκρίσεις μη οδικών κινητών μηχανημάτων για κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο, οι οποίες χορηγούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, και μη οδικών κινητών μηχανημάτων που συμμορφώνονται με την εν λόγω εθνική νομοθεσία,

- ζ) εγκρίσεις μη οδικών κινητών μηχανημάτων που παράγονται σε μικρές σειρές, για κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο, οι οποίες χορηγούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, και μη οδικών κινητών μηχανημάτων που συμμορφώνονται με την εν λόγω εθνική νομοθεσία.

Όσον αφορά τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που παράγονται σε μικρές σειρές, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει είτε να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ είτε να συμμορφωθεί με τη σχετική εθνική νομοθεσία που αναφέρεται στο στοιχείο ζ) του πρώτου εδαφίου.

### *Άρθρο 3*

#### **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «μη οδικό κινητό μηχανήμα»: κάθε αυτοκινούμενο κινητό μηχανήμα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/42/ΕΚ, το οποίο έχει σχεδιαστεί ή κατασκευαστεί με σκοπό την εκτέλεση εργασιών·
- 2) «επιμέρους έγκριση»: η πιστοποίηση από αρχή έγκρισης ότι ένα συγκεκριμένο μη οδικό μηχανήμα, είτε είναι μοναδικό είτε όχι, πληροί τις σχετικές εθνικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις για την εθνική επιμέρους έγκριση μη οδικού κινητού μηχανήματος·
- 3) «μη οδικά κινητά μηχανήματα που παράγονται σε μικρές σειρές»: η εθνική έγκριση τύπου ενός τύπου μη οδικού κινητού μηχανήματος του οποίου ο αριθμός μονάδων που διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία δεν μπορεί να υπερβαίνει, ανά έτος και σε κάθε κράτος μέλος, τις 50 μονάδες ανά τύπο·
- 4) «σύστημα»: συγκρότημα διατάξεων που συνδυάζονται για να επιτελέσουν μία ή περισσότερες ειδικές λειτουργίες σε μη οδικό κινητό μηχανήμα και το οποίο υπόκειται στις τεχνικές απαιτήσεις·
- 5) «κατασκευαστικό στοιχείο»: διάταξη που προορίζεται να αποτελέσει μέρος μη οδικού κινητού μηχανήματος και η οποία μπορεί να λάβει έγκριση τύπου ανεξάρτητα από το εν λόγω μηχανήμα·
- 6) «χωριστή τεχνική μονάδα»: διάταξη που προορίζεται να αποτελέσει μέρος μη οδικού κινητού μηχανήματος και μπορεί να λάβει χωριστή έγκριση τύπου·
- 7) «έγκριση τύπου ΕΕ»: η πιστοποίηση από αρχή έγκρισης ότι ένας τύπος μη οδικού κινητού μηχανήματος πληροί τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού·
- 8) «αρχή εποπτείας της αγοράς»: η αρχή κράτους μέλους που είναι αρμόδια για την εποπτεία της αγοράς στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους·
- 9) «αρχή έγκρισης»: η αρχή κράτους μέλους που έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή από το εν λόγω κράτος μέλος και που είναι αρμόδια για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου μη οδικών κινητών μηχανημάτων, για την έκδοση και, κατά περίπτωση, την απόσυρση ή την απόρριψη πιστοποιητικών έγκρισης, για να λειτουργεί ως σημείο επαφής για τις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, για τον ορισμό των τεχνικών υπηρεσιών και για να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής τηρεί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής·

- 10) «εθνική αρχή»: αρχή έγκρισης ή κάθε άλλη αρχή η οποία συμμετέχει σε και είναι υπεύθυνη για την εποπτεία της αγοράς, τον έλεγχο των συνόρων ή την ταξινόμηση σε κράτος μέλος όσον αφορά τα μη οδικά κινητά μηχανήματα·
- 11) «τεχνική υπηρεσία»: ανεξάρτητος οργανισμός ή φορέας ο οποίος ορίζεται από την αρχή έγκρισης 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 αρχής έγκρισης, εφόσον η αρχή έγκρισης μπορεί να εκτελεί η ίδια τα καθήκοντα αυτά·
- 12) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει μη οδικά κινητά μηχανήματα ή που αναθέτει σε άλλους τον σχεδιασμό ή την κατασκευή μη οδικών κινητών μηχανημάτων και διοχετεύει στην αγορά τα μηχανήματα αυτά υπό την επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του·
- 13) «αντιπρόσωπος του κατασκευαστή για την εποπτεία της αγοράς»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση, δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον κατασκευαστή για την εκτέλεση των καθηκόντων που ορίζονται στο άρθρο 8·
- 14) «εισαγωγέας»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση το οποίο διαθέτει στην αγορά μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχει κατασκευαστεί σε τρίτη χώρα·
- 15) «διανομέας»: έμπορος ή οποιοδήποτε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην αλυσίδα εφοδιασμού, εξαιρουμένου του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα, που διαθέτει στην αγορά μη οδικό κινητό μηχανήμα·
- 16) «οικονομικός φορέας»: ο κατασκευαστής, ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή για την εποπτεία της αγοράς, ο εισαγωγέας ή ο διανομέας·
- 17) «διάθεση στην αγορά»: η διάθεση μη οδικού κινητού μηχανήματος για πρώτη φορά στην Ένωση·
- 18) «διαθεσιμότητα στην αγορά»: κάθε προσφορά μη οδικού κινητού μηχανήματος για διανομή ή χρήση στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 19) «θέση σε λειτουργία»: η πρώτη χρήση μη οδικού κινητού μηχανήματος για τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται εντός της Ένωσης·
- 20) «ταξινόμηση»: διοικητική άδεια μεταξύ άλλων οδικής κυκλοφορίας μη οδικού κινητού μηχανήματος, που περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνώρισής του και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται αριθμός κυκλοφορίας, μόνιμα ή προσωρινά·
- 21) «πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ»: το έγγραφο που εκδίδεται από την αρχή έγκρισης και πιστοποιεί ότι ένας τύπος μη οδικού κινητού μηχανήματος έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- 22) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»: το έγγραφο που εκδίδεται από τον κατασκευαστή, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, το οποίο πιστοποιεί ότι ένα παραγόμενο μη οδικό κινητό μηχανήμα συμμορφώνεται προς τον εγκεκριμένο τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος·
- 23) «τύπος μη οδικού κινητού μηχανήματος»: συγκεκριμένη κατηγορία ή τάξη μη οδικού κινητού μηχανήματος, συμπεριλαμβανομένων των παραλλαγών και των εκδόσεων των παραλλαγών του εν λόγω μηχανήματος, που μοιράζεται τουλάχιστον τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- α) κατηγορία ή τάξη,
  - β) κατασκευαστής,
  - γ) προσδιορισμός του τύπου που παρέχεται από τον κατασκευαστή,
  - δ) βασικά χαρακτηριστικά κατασκευής και σχεδιασμού,
  - ε) πλαίσιο κεντρικής δοκού / πλαίσιο με πλευρικά μέρη / αρθρωτό πλαίσιο (εμφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),
  - στ) άξονες (αριθμός) ή μετατρόχια (αριθμός),
  - ζ) σε περίπτωση μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια, ο κατασκευαστής και ο τύπος μη οδικού κινητού μηχανήματος του προηγούμενου σταδίου·
- 24) «παραλλαγή»: μη οδικά κινητά μηχανήματα του ίδιου τύπου τα οποία δεν διαφέρουν ως προς τουλάχιστον τα εξής βασικά στοιχεία:
- α) δομικός σχεδιασμός του αμαξώματος ή τύπος αμαξώματος,
  - β) στάδιο ολοκλήρωσης,
  - γ) κινητήρας (εσωτερικής καύσης / υβριδικός / ηλεκτρικός / υβριδικός-ηλεκτρικός),
  - δ) αρχή λειτουργίας,
  - ε) αριθμός και διάταξη των κυλίνδρων,
  - στ) διαφορές ισχύος άνω του 30 % (όπου η υψηλότερη ισχύς είναι 1,3 φορές ανώτερη της χαμηλότερης),
  - ζ) διαφορά κυβισμού έως 20 % (ο υψηλότερος κυβισμός είναι όχι μεγαλύτερος από 1,2 φορές τον χαμηλότερο),
  - η) κινητήριοι άξονες (αριθμός, θέση, σύζευξη),
  - θ) διευθυντήριοι άξονες (αριθμός και θέση),
  - ι) διαφορά μέγιστης μάζας εμφόρτου όχι μεγαλύτερη από 10 %,
    - ια) είδος μετάδοσης της κίνησης,
    - ιβ) δομή προστασίας από ανατροπή,
    - ιγ) πεδούμενοι άξονες (αριθμός)·
- 25) «έκδοση παραλλαγής»: τα οχήματα που αποτελούνται από συνδυασμό στοιχείων τα οποία περιλαμβάνονται στον φάκελο έγκρισης τύπου·
- 26) «τεχνικές απαιτήσεις»: οι τεχνικές απαιτήσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 15·
- 27) «φάκελος πληροφοριών»: ο φάκελος πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 4·
- 28) «κάτοχος έγκρισης τύπου ΕΕ»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που υπέβαλε αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ και για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ·
- 29) «μη οδικό κινητό μηχανήμα που παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο»: μη οδικό κινητό μηχανήμα το οποίο, βάσει κατάλληλης εκτίμησης κινδύνου που λαμβάνει υπόψη τη φύση του κινδύνου και την πιθανότητα εμφάνισής του, παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο σε σχέση με τις πτυχές που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό·

- 30) «ανάκληση»: κάθε μέτρο που αποσκοπεί στην επιστροφή μη οδικού κινητού μηχανήματος που έχει ήδη καταστεί διαθέσιμο στον τελικό χρήστη·
- 31) «απόσυρση»: κάθε μέτρο που αποσκοπεί να αποτρέψει τη διαθεσιμότητα στην αγορά μη οδικού κινητού μηχανήματος που βρίσκεται στην αλυσίδα εφοδιασμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

#### *Άρθρο 4*

#### *Υποχρεώσεις των κρατών μελών*

1. Τα κράτη μέλη συγκροτούν ή διορίζουν τις αρχές που είναι αρμόδιες για θέματα έγκρισης και εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τη συγκρότηση και τον διορισμό των εν λόγω αρχών.
2. Η πράξη γνωστοποίησης των αρχών έγκρισης και των αρχών εποπτείας της αγοράς περιλαμβάνει την επωνυμία τους, τη διεύθυνση, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής διεύθυνσης, και τον τομέα αρμοδιότητάς τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία των αρχών έγκρισης.
3. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διαθεσιμότητα στην αγορά, την ταξινόμηση, τη θέση σε λειτουργία ή την κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο μόνο μη οδικών κινητών μηχανημάτων που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.
4. Για τις πτυχές που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ούτε εμποδίζουν τη διαθεσιμότητα στην αγορά, την ταξινόμηση, τη θέση σε λειτουργία ή την κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν ή να απαγορεύουν την κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων που πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:
  - α) λόγω των υπερβαλλουσών διαστάσεών τους, τα μηχανήματα δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση κατάλληλων ελιγμών στο δημόσιο οδικό δίκτυο· ή
  - β) λόγω του υπερβάλλοντος βάρους ή της μάζας τους, τα μηχανήματα μπορούν να προκαλέσουν ζημία στην επιφάνεια του δημόσιου οδικού δικτύου ή άλλων οδικών υποδομών.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 47 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό με σκοπό τον καθορισμό των οριακών τιμών, μεταξύ άλλων για τη μέγιστη μάζα εφόρτου επί οδού του μηχανήματος, πέραν των οποίων οι διαστάσεις, το βάρος και η μάζα του μη οδικού κινητού μηχανήματος θεωρούνται υπερβάλλουσες κατά την έννοια του πρώτου εδαφίου στοιχεία α) και β). Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις μπορούν να καθορίζουν τις κατηγορίες ή τάξεις των σχετικών μη οδικών μηχανημάτων.

6. Τα κράτη μέλη οργανώνουν και διεξάγουν δραστηριότητες εποπτείας της αγοράς και ελέγχους των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που εισέρχονται στην αγορά σύμφωνα με τα κεφάλαια IV, V και VII του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020.

#### *Άρθρο 5*

##### ***Υποχρεώσεις των αρχών έγκρισης***

1. Οι αρχές έγκρισης μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση τύπου ΕΕ να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
2. Οι αρχές έγκρισης εγκρίνουν μόνον τα εν λόγω μη οδικά κινητά μηχανήματα που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
3. Οι αρχές έγκρισης εκτελούν τα καθήκοντά τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού με ανεξαρτησία και αμεροληψία. Συνεργάζονται με επάρκεια και αποτελεσματικότητα και ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τον ρόλο και τα καθήκοντά τους.

#### *Άρθρο 6*

##### ***Γενικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών***

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που διαθέτουν στην αγορά ανήκουν σε τύπο για τον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου ΕΕ και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σύμφωνα με τον εν λόγω τύπο.
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ και τα οποία διαθέτουν στην αγορά φέρουν την υποχρεωτική πινακίδα και τη σήμανση που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό, τα εν λόγω μηχανήματα συνοδεύονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τα έγγραφα, οι πληροφορίες και οι οδηγίες για τον χρήστη έχουν καταρτιστεί όπως απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό.
3. Για τον σκοπό της εποπτείας της αγοράς, οι κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης διορίζουν έναν μόνο αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης, ο οποίος μπορεί να είναι ο αναφερόμενος στο άρθρο 17 ή πρόσθετος αντιπρόσωπος. Ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή για την εποπτεία της αγοράς εκτελεί τα καθήκοντα που προσδιορίζονται στην εντολή που λαμβάνει, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8.
4. Οι κατασκευαστές αναγράφουν το όνομα, την καταχωρισμένη εμπορική επωνυμία τους ή το καταχωρισμένο εμπορικό σήμα τους και την ταχυδρομική διεύθυνση και την ηλεκτρονική διεύθυνση επικοινωνίας τους στο μη οδικό κινητό μηχανήμα τους ή, όταν αυτό δεν είναι δυνατόν, στη συσκευασία του ή σε έγγραφο που συνοδεύει το εν λόγω μηχανήμα. Η διεύθυνση υποδεικνύει ένα και μόνο σημείο επικοινωνίας με τον κατασκευαστή. Τα στοιχεία επικοινωνίας αναγράφονται σε γλώσσα εύκολα κατανοητή από τους τελικούς χρήστες και τις αρχές εποπτείας της αγοράς.
5. Οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι έναντι της αρχής έγκρισης για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε εμπλέκονται απευθείας σε όλα τα στάδια κατασκευής μη οδικού κινητού μηχανήματος είτε όχι.



6. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται οι διαδικασίες ώστε να διατηρείται η συμμόρφωση της εν σειρά παραγωγής προς τον εγκεκριμένο τύπο. Αλλαγές στον σχεδιασμό ή στα χαρακτηριστικά μη οδικού κινητού μηχανήματος και αλλαγές στις απαιτήσεις προς τις οποίες δηλώνεται η συμμόρφωση του εν λόγω μηχανήματος λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με το κεφάλαιο V.
7. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι, ενόσω ένα μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ τελεί υπό την ευθύνη τους και προορίζεται να καταστεί διαθέσιμο στην αγορά, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

## *Άρθρο 7*

### ***Ειδικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών***

1. Οι κατασκευαστές που έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικό κινητό μηχανήμα το οποίο έχουν καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για να επιτύχουν τη συμμόρφωση του εν λόγω μη οδικού κινητού μηχανήματος, να το αποσύρουν ή να το ανακαλέσουν, κατά περίπτωση.  
Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την αρχή έγκρισης η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ, παρέχοντας λεπτομέρειες σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.
2. Οι κατασκευαστές που έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχουν καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο ενημερώνουν αμέσως σχετικά με το θέμα αυτό τις αρχές έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς των κρατών μελών στην αγορά των οποίων κατέστη διαθέσιμο το μη οδικό κινητό μηχανήμα, παρέχοντας λεπτομέρειες σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.
3. Οι κατασκευαστές διατηρούν στη διάθεση των αρχών έγκρισης τον φάκελο πληροφοριών και αντίγραφο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης για περίοδο 10 ετών μετά τη διάθεση στην αγορά μη οδικού κινητού μηχανήματος.
4. Οι κατασκευαστές παρέχουν σε εθνική αρχή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της τελευταίας, αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, μέσω της αρχής έγκρισης, μεταφρασμένου σε γλώσσα ευκόλως κατανοητή από την εν λόγω αρχή.  
Οι κατασκευαστές συνεργάζονται με την εθνική αρχή σε σχέση με οποιαδήποτε μέτρα λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχουν τα μη οδικά κινητά μηχανήματά τους που έχουν διατεθεί στην αγορά, ταξινομηθεί ή τεθεί σε λειτουργία.
5. Οι κατασκευαστές εξετάζουν τυχόν καταγγελίες που έχουν λάβει για κινδύνους, ύποπτα συμβάντα ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης όσον αφορά μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν διαθέσει στην αγορά.  
Σε περίπτωση τεκμηριωμένης καταγγελίας, οι κατασκευαστές ενημερώνουν σχετικά τους διανομείς και τους εισαγωγείς τους.  
Οι κατασκευαστές τηρούν αρχείο με τις καταγγελίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, συμπεριλαμβανομένης, για κάθε καταγγελία, περιγραφής του προβλήματος και των στοιχείων που απαιτούνται για τον προσδιορισμό του επηρεαζόμενου τύπου μη οδικού κινητού μηχανήματος.

## *Άρθρο 8*

### ***Υποχρεώσεις των αντιπροσώπων 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 σε έναν αντιπρόσωπο να προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

- α) να αποκτά πρόσβαση στον φάκελο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 18 και στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης,
- β) να παρέχει στην αρχή έγκρισης, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να καταδειχθεί η συμμόρφωση της παραγωγής μη οδικού κινητού μηχανήματος,
- γ) να συνεργάζεται με τις αρχές έγκρισης ή τις αρχές εποπτείας της αγοράς, κατόπιν αιτήματός τους, σε σχέση με οποιοδήποτε μέτρο λαμβάνεται για την εξάλειψη του σοβαρού κινδύνου που ενέχουν μη οδικά κινητά μηχανήματα που εμπίπτουν στην εντολή του.

## *Άρθρο 9*

### ***Γενικές υποχρεώσεις των εισαγωγέων***

1. Οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που διαθέτουν στην αγορά ανήκουν σε τύπο για τον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου ΕΕ και τα οποία συμμορφώνονται προς τον εν λόγω τύπο.
2. Οι εισαγωγείς εξασφαλίζουν ότι τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ και τα οποία διαθέτουν στην αγορά φέρουν την υποχρεωτική πινακίδα και τη σήμανση που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό, τα εν λόγω μηχανήματα συνοδεύονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τα έγγραφα, οι πληροφορίες και οι οδηγίες για τον χρήστη έχουν καταρτιστεί όπως απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό και ότι εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 4, κατά περίπτωση.
3. Οι εισαγωγείς αναγράφουν το όνομα, την καταχωρισμένη εμπορική επωνυμία τους ή το καταχωρισμένο εμπορικό σήμα τους, την ταχυδρομική διεύθυνση και την ηλεκτρονική διεύθυνση επικοινωνίας τους στο μη οδικό κινητό μηχανήμα ή, όταν αυτό δεν είναι δυνατόν, στη συσκευασία του ή σε έγγραφο που συνοδεύει το εν λόγω μηχανήμα. Η διεύθυνση υποδεικνύει ένα και μόνο σημείο επικοινωνίας με τον κατασκευαστή. Τα στοιχεία επικοινωνίας αναγράφονται σε γλώσσα εύκολα κατανοητή από τους τελικούς χρήστες και τις αρχές εποπτείας της αγοράς.
4. Οι εισαγωγείς εξασφαλίζουν ότι, ενόσω ένα μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ τελεί υπό την ευθύνη τους και προορίζεται να καταστεί διαθέσιμο στην αγορά, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του προς τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 10

### **Ειδικές υποχρεώσεις των εισαγωγέων**

1. Οι εισαγωγείς δεν καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά μη οδικά κινητά μηχανήματα που δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, έως ότου εξασφαλιστεί η συμμόρφωσή τους.
2. Οι εισαγωγείς που έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικό κινητό μηχανήμα το οποίο έχουν καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για να επιτύχουν τη συμμόρφωση του εν λόγω μη οδικού κινητού μηχανήματος, να το αποσύρουν ή να το ανακαλέσουν, κατά περίπτωση.
3. Οι εισαγωγείς που έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχουν καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο ενημερώνουν αμέσως τον κατασκευαστή, τις αρχές έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς των κρατών μελών στην αγορά των οποίων το έχουν διαθέσει ή στα οποία το έχουν θέσει σε λειτουργία.  
Ο εισαγωγέας ενημερώνει, επίσης, τους ανωτέρω για κάθε ενέργειά του και δίνει λεπτομέρειες σχετικά με τον σοβαρό κίνδυνο και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί από τον κατασκευαστή.
4. Οι εισαγωγείς διατηρούν, για περίοδο 10 ετών αφότου διατεθεί το μη οδικό κινητό μηχανήμα στην αγορά, αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης στη διάθεση των αρχών έγκρισης και των αρχών εποπτείας της αγοράς και εξασφαλίζουν ότι ο φάκελος πληροφοριών μπορεί να καταστεί διαθέσιμος στις εν λόγω αρχές, κατόπιν αιτήματός τους.
5. Οι εισαγωγείς παρέχουν στην εθνική αρχή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα που απαιτούνται για να καταδειχθεί η συμμόρφωση του μη οδικού κινητού μηχανήματος, σε γλώσσα ευκόλως κατανοητή από την εν λόγω αρχή. Οι εισαγωγείς συνεργάζονται με την αρχή αυτή, κατόπιν αιτήματός της, για τα τυχόν μέτρα τα οποία έχουν ληφθεί για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχει μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχουν διαθέσει στην αγορά.
6. Οι εισαγωγείς τηρούν αρχείο με τις καταγγελίες και τις ανακλήσεις σε σχέση με μη οδικά κινητά μηχανήματα τα οποία έχουν διαθέσει στην αγορά και τηρούν ενήμερους τους διανομείς σχετικά με τις εν λόγω καταγγελίες και ανακλήσεις.

## Άρθρο 11

### **Γενικές υποχρεώσεις των διανομέων**

1. Όταν οι διανομείς καθιστούν διαθέσιμο στην αγορά μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ, ενεργούν με τη δέουσα προσοχή σε σχέση με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Προτού καταστήσουν διαθέσιμο στην αγορά μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ, οι διανομείς επαληθεύουν ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
  - α) το μη οδικό κινητό μηχανήμα φέρει την υποχρεωτική πινακίδα και τη σήμανση που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό,

- β) το εν λόγω μηχάνημα συνοδεύεται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης,
  - γ) τα έγγραφα, οι πληροφορίες και οι οδηγίες για τον χρήστη έχουν καταρτιστεί όπως απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό,
  - δ) οι υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 4 και στο άρθρο 9 παράγραφος 3, κατά περίπτωση.
3. Οι διανομείς εξασφαλίζουν ότι, ενόσω ένα μη οδικό κινητό μηχάνημα που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ τελεί υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

## *Άρθρο 12*

### ***Ειδικές υποχρεώσεις των διανομέων***

1. Όταν οι διανομείς έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικά κινητά μηχανήματα δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ενημερώνουν σχετικά τον κατασκευαστή, τον εισαγωγέα και την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ και δεν καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά τα εν λόγω μηχανήματα έως ότου επιτευχθεί η συμμόρφωσή τους.
2. Οι διανομείς που έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικό κινητό μηχάνημα που έχουν καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά οι διανομείς δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ενημερώνουν τον κατασκευαστή, τον εισαγωγέα και την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.
3. Οι διανομείς που έχουν βάσιμο λόγο να πιστεύουν ότι μη οδικό κινητό μηχάνημα που έχουν καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο ενημερώνουν αμέσως τον κατασκευαστή, τον εισαγωγέα, τις αρχές έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς των κρατών μελών στην αγορά των οποίων το έχουν καταστήσει διαθέσιμο.  

Ο διανομέας πληροφορεί επίσης τους ανωτέρω για τις ενέργειές του παρέχοντας λεπτομέρειες, ιδίως σχετικά με τον σοβαρό κίνδυνο και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί από τον κατασκευαστή.
4. Οι διανομείς, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος εθνικής αρχής, μεριμνούν για την παροχή από τον κατασκευαστή στην εθνική αρχή των πληροφοριών που διευκρινίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 ή για την παροχή από τον εισαγωγέα στην εθνική αρχή των πληροφοριών που διευκρινίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4. Συνεργάζονται δε με την αρχή αυτή, κατόπιν αιτήματος αυτής, σε σχέση με οποιαδήποτε μέτρα λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/1020 για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχουν τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν καταστήσει διαθέσιμα στην αγορά.
5. Οι διανομείς ενημερώνουν αμέσως τον ενδιαφερόμενο κατασκευαστή σχετικά με τυχόν καταγγελίες που έχουν λάβει για κινδύνους, ύποπτα συμβάντα ή ζητήματα μη συμμόρφωσης όσον αφορά μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν καταστήσει διαθέσιμα στην αγορά.

### *Άρθρο 13*

#### ***Περιπτώσεις στις οποίες οι υποχρεώσεις των κατασκευαστών εφαρμόζονται στους εισαγωγείς και στους διανομείς***

Ένας εισαγωγέας ή διανομέας θεωρείται κατασκευαστής για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και υπόκειται στις υποχρεώσεις που ισχύουν για τον κατασκευαστή στις εξής περιπτώσεις:

- α) όταν ο εισαγωγέας ή ο διανομέας καθιστά διαθέσιμο στην αγορά, ταξινομεί ή είναι υπεύθυνος για τη θέση σε λειτουργία μη οδικού κινητού μηχανήματος υπό την επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του,
- β) όταν ο εισαγωγέας ή ο διανομέας τροποποιεί το εν λόγω μηχάνημα με τρόπο που μπορεί να επηρεάσει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

### *Άρθρο 14*

#### ***Ταυτοποίηση των οικονομικών φορέων***

Οι οικονομικοί φορείς, κατόπιν αιτήματος, προσδιορίζουν στις αρχές έγκρισης και στις αρχές εποπτείας της αγοράς, για περίοδο 10 ετών μετά τη διάθεση στην αγορά μη οδικών κινητών μηχανημάτων, τα ακόλουθα:

- α) κάθε οικονομικό φορέα ο οποίος τους έχει προμηθεύσει μη οδικό κινητό μηχάνημα,
- β) κάθε οικονομικό φορέα στον οποίο έχουν προμηθεύσει μη οδικό κινητό μηχάνημα.

### *Άρθρο 15*

#### ***Τεχνικές απαιτήσεις για μη οδικά κινητά μηχανήματα***

1. Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται με τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και άλλων προσώπων και πρόκλησης ζημιών στις οδικές υποδομές, στον περιβάλλοντα χώρο του μηχανήματος, ενόσω το εν λόγω μη οδικό κινητό μηχάνημα κυκλοφορεί στο δημόσιο οδικό δίκτυο.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 47 σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 για τα ακόλουθα στοιχεία:
  - α) την κατασκευαστική ακεραιότητα του οχήματος,
  - β) τη μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα, τον ρυθμιστή ταχύτητας, τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και το ταχύμετρο,
  - γ) τις διατάξεις πέδησης,
  - δ) το σύστημα διεύθυνσης,
  - ε) το οπτικό πεδίο,
  - στ) τους υαλοκαθαριστήρες,
  - ζ) τους υαλοπίνακες και την εγκατάστασή τους,

- η) τις συσκευές έμμεσης όρασης,
- θ) τον φωτισμό και τις εγκαταστάσεις φωτισμού,
- ι) το εξωτερικό και τα εξαρτήματα του οχήματος στη θέση πορείας, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού εργασίας και της δομής περιστροφής,
- ια) τις συσκευές ηχητικής προειδοποίησης και της εγκατάστασής τους,
- ιβ) τα συστήματα θέρμανσης, αποπάγωσης και αποθάμβωσης,
- ιγ) τις θέσεις της πινακίδας κυκλοφορίας,
- ιδ) την υποχρεωτική πινακίδα και σήμανση,
- ιε) τις διαστάσεις,
- ιστ) τη μάζα, συμπεριλαμβανομένης της μέγιστης μάζας εμφόρτου επί οδού,
- ιζ) τις δεξαμενές υγρού καυσίμου,
- ιη) τα ελαστικά,
- ιθ) την ταχύτητα οπισθοπορείας,
- κ) τα μετατρόχια,
- κα) τις μηχανικές ζεύξεις,
- κβ) τις θέσεις καθημένων και τα συστήματα συγκράτησης οδηγού και άλλων επιβατών,
- κγ) το εγχειρίδιο χειριστή για οδική χρήση,
- κδ) τα χειριστήρια του χειριστή για χρήση επί οδού,
- κε) ενημέρωση, προειδοποιήσεις και σήματα επί οδού.

Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο μπορούν να θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες για οποιοδήποτε άλλο στοιχείο, όταν αυτό είναι αναγκαίο, λόγω της τεχνικής και επιστημονικής εξέλιξης, και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς την παράγραφο 1.

Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνουν επίσης, κατά περίπτωση, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τα ακόλουθα:

- α) τις διαδικασίες δοκιμών που επιλέγονται μεταξύ εκείνων που απαριθμούνται στο άρθρο 21 παράγραφος 3,
- β) τις μεθόδους δοκιμής,
- γ) τις οριακές τιμές ή παραμέτρους, σε σχέση με οποιοδήποτε από τα στοιχεία που απαριθμούνται στο πρώτο εδάφιο,
- δ) την περιγραφή του εξοπλισμού ή των εξαρτημάτων με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα μη οδικά κινητά μηχανήματα,
- ε) τα ειδικά χαρακτηριστικά των μη οδικών κινητών μηχανημάτων.

Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο προσδιορίζουν τις τάξεις ή τις κατηγορίες τις οποίες αφορούν οι λεπτομερείς κανόνες και μπορούν να προβλέπουν διάφορους λεπτομερείς κανόνες για διάφορες τάξεις ή κατηγορίες μη οδικών κινητών μηχανημάτων.

## Άρθρο 16

### **Διαθεσιμότητα στην αγορά, ταξινόμηση ή θέση σε λειτουργία μη οδικών κινητών μηχανημάτων**

1. Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα δεν καθίστανται διαθέσιμα στην αγορά, δεν ταξινομούνται ούτε τίθενται σε λειτουργία, εκτός εάν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού μόνον εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι οποίες αντιστοιχούν στα εν λόγω μηχανήματα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ**

### **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ**

## Άρθρο 17

### **Αίτηση έγκρισης τύπου ΕΕ**

1. Ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ σε οποιοδήποτε κράτος μέλος.  
Η αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ υποβάλλεται σε αρχή έγκρισης.  
Σε περίπτωση που ο αιτών έγκριση τύπου ΕΕ είναι εγκατεστημένος εκτός της Ένωσης, ο εν λόγω αιτών διορίζει έναν και μόνο αντιπρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση για να τον εκπροσωπεί ενώπιον της αρχής έγκρισης.
2. Η έγκριση τύπου ΕΕ συνίσταται στην έγκριση μη οδικού κινητού μηχανήματος ως συνόλου με μία μόνο πράξη.
3. Για συγκεκριμένο τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος υποβάλλεται μόνο μία αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ σε ένα μόνο κράτος μέλος και σε μία μόνο αρχή έγκρισης σε αυτό.
4. Για κάθε τύπο προς έγκριση υποβάλλεται χωριστή αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ.

## Άρθρο 18

### **Φάκελος πληροφοριών**

1. Ο αιτών έγκριση τύπου ΕΕ, όταν υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, παρέχει στην αρχή έγκρισης φάκελο πληροφοριών.
2. Ο φάκελος πληροφοριών περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:
  - α) δελτίο πληροφοριών,
  - β) όλα τα στοιχεία, τα σχέδια, τις φωτογραφίες και λοιπές σχετικές πληροφορίες,
  - γ) τη δήλωση συμμόρφωσης ΕΕ που προβλέπεται στην ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία για την εναρμόνιση των όρων εμπορίας των προϊόντων,
  - δ) τυχόν πληροφορίες που ζητούνται από την αρχή έγκρισης στο πλαίσιο της διαδικασίας αίτησης.

3. Ο φάκελος πληροφοριών μπορεί να παρέχεται σε έντυπη μορφή, ή σε ηλεκτρονική μορφή που γίνεται αποδεκτή από την τεχνική υπηρεσία και την αρχή έγκρισης.
4. Η Επιτροπή καθορίζει υποδείγματα για το δελτίο πληροφοριών και για τον φάκελο πληροφοριών μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV**

### **ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ**

#### *Άρθρο 19*

##### *Γενικές διατάξεις σχετικά με τη διεξαγωγή διαδικασιών έγκρισης τύπου ΕΕ*

1. Οι αρχές έγκρισης χορηγούν μόνο μία έγκριση τύπου ΕΕ για κάθε τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος.
  2. Οι αρχές έγκρισης επαληθεύουν όλα τα ακόλουθα:
    - α) τη συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 22, και
    - β) τη συμμόρφωση του τύπου του μη οδικού κινητού μηχανήματος προς τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις.
- Εάν μια αρχή έγκρισης διαπιστώσει ότι ένας τύπος μη οδικού κινητού μηχανήματος, μολονότι συμμορφώνεται προς τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις, παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο, μπορεί να αρνηθεί τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ. Στην περίπτωση αυτή, η αρχή έγκρισης αποστέλλει αμέσως στις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών και στην Επιτροπή αναλυτικό φάκελο στον οποίον εξηγεί τους λόγους για την απόφασή της και παρέχει αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις διαπιστώσεις της.
3. Η αρχή έγκρισης ενημερώνει αμελλητί τις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών σχετικά με την απόρριψη ή την απόσυρση οποιασδήποτε έγκρισης τύπου ΕΕ, αιτιολογώντας την απόφασή της, μέσω κοινού ασφαλούς ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών.
  4. Η αρχή έγκρισης καταρτίζει πακέτο πληροφοριών που περιλαμβάνει όλα τα ακόλουθα:
    - α) φάκελο πληροφοριών μαζί με την έκθεση δοκιμών, καθώς και οποιαδήποτε άλλα έγγραφα τα οποία η τεχνική υπηρεσία ή η αρχή έγκρισης έχει προσθέσει στον φάκελο πληροφοριών κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων της,
    - β) ευρετήριο 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. Η αρχή έγκρισης διατηρεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πακέτο πληροφοριών διαθέσιμες για περίοδο 10 ετών μετά το τέλος της περιόδου ισχύος της σχετικής έγκρισης.



5. Η Επιτροπή μπορεί να έχει πρόσβαση στο κοινό ασφαλές ηλεκτρονικό σύστημα ανταλλαγών που αναφέρεται στην παράγραφο 3 και στο άρθρο 20 παράγραφος 3, στο άρθρο 25 παράγραφος 3 και στο άρθρο 26 παράγραφος 5. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες καθορίζονται ο μορφότυπος των ηλεκτρονικών εγγράφων που πρέπει να διατίθενται μέσω του εν λόγω συστήματος, ο μηχανισμός ανταλλαγών, οι διαδικασίες ενημέρωσης αρχών σχετικά με τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου ΕΕ, με τις τροποποιήσεις, τις απορρίψεις και τις αποσύρσεις και με τα σχετικά μέτρα ασφαλείας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.

#### *Άρθρο 20*

#### **Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ**

1. Όταν χορηγείται έγκριση τύπου ΕΕ, η αρχή έγκρισης εκδίδει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ για τον αιτούντα έγκριση τύπου ΕΕ.  
Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ παραμένει σε ισχύ για όσο διάστημα ισχύει η έγκριση τύπου ΕΕ.  
Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ τροποποιείται από την αρχή έγκρισης όταν τροποποιείται η σχετική έγκριση τύπου ΕΕ.
2. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ περιέχει, ως συνημμένα, όλα τα ακόλουθα:
  - α) το πακέτο πληροφοριών,
  - β) το δελτίο αποτελεσμάτων των δοκιμών,
  - γ) το όνομα και δείγμα της υπογραφής του προσώπου που είναι εξουσιοδοτημένο να υπογράψει πιστοποιητικά συμμόρφωσης και δήλωση της θέσης του στην εταιρεία,
  - δ) συμπληρωμένο δείγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
3. Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου ΕΕ αριθμούνται σύμφωνα με εναρμονισμένο σύστημα, όπως προσδιορίζεται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2. Η αρχή έγκρισης αποστέλλει, εντός ενός μήνα από την έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ οχήματος, στις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ μη οδικού κινητού μηχανήματος, συνοδευόμενο από τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα, κάνοντας χρήση κοινού ασφαλούς ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών.
4. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ εκδίδεται με βάση το υπόδειγμα που καθορίζεται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2. Για κάθε τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος, η αρχή έγκρισης:
  - α) συμπληρώνει όλα τα σχετικά μέρη του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του επισυναπτόμενου δελτίου αποτελεσμάτων δοκιμών,
  - β) συντάσσει το ευρετήριο περιεχομένων του πακέτου πληροφοριών,

- γ) χορηγεί, αμελλητί, στον αιτούντα έγκριση τύπου ΕΕ το συμπληρωμένο πιστοποιητικό μαζί με τα συνημμένα έγγραφα του.
5. Η Επιτροπή καθορίζει το υπόδειγμα του δελτίου αποτελεσμάτων δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.
  6. Στην περίπτωση έγκρισης τύπου ΕΕ για την οποία, σύμφωνα με το άρθρο 29, έχουν επιβληθεί περιορισμοί όσον αφορά την ισχύ της, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ προσδιορίζει τους εν λόγω περιορισμούς.
  7. Η αρχή έγκρισης καταρτίζει κατάλογο των ισχυουσών απαιτήσεων ή πράξεων και επισυνάπτει τον εν λόγω κατάλογο στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ. Η Επιτροπή καθορίζει το υπόδειγμα για τον εν λόγω κατάλογο με εκτελεστικές πράξεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.

### *Άρθρο 21*

#### ***Απόδειξη της συμμόρφωσης για έγκριση τύπου ΕΕ***

1. Για τους σκοπούς της χορήγησης έγκρισης τύπου ΕΕ, αποδεικνύεται η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ιδίως δε προς τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις.
2. Ο αιτών έγκριση τύπου ΕΕ αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις καταρτίζοντας τεχνικό φάκελο.
3. Ο τεχνικός φάκελος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 περιλαμβάνει, εφόσον οι δοκιμές απαιτούνται από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, συναφείς εκθέσεις δοκιμών που προκύπτουν από τις ακόλουθες διαδικασίες δοκιμών:
  - α) δοκιμές που διενεργούνται από τον κατασκευαστή,
  - β) δοκιμές που διενεργούνται από τεχνική υπηρεσία που έχει οριστεί για την εκτέλεση της εν λόγω δραστηριότητας ή από την διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία, που αναφέρεται στο άρθρο 40, του εν λόγω κατασκευαστή,
  - γ) δοκιμές που διενεργούνται από τον κατασκευαστή υπό την εποπτεία τεχνικής υπηρεσίας που έχει οριστεί για την εκτέλεση της εν λόγω δραστηριότητας, εκτός από διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία που αναφέρεται στο άρθρο 40.
4. Για την έγκριση τύπου ΕΕ μη οδικών κινητών μηχανημάτων, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013 ή στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, γίνονται δεκτά, εφόσον έχουν εγκατασταθεί σωστά και είναι ενσωματωμένα στο μη οδικό κινητό μηχάνημα και δεν επηρεάζουν τη συμμόρφωση των εν λόγω μηχανημάτων προς τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις.
5. Η μορφή των εκθέσεων δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 συμμορφώνεται προς τις γενικές απαιτήσεις όπως ορίζονται από την Επιτροπή μέσω

εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.

6. Ο αιτών έγκριση τύπου ΕΕ θέτει στη διάθεση της αρχής έγκρισης όσα μη οδικά κινητά μηχανήματα απαιτούνται βάσει των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για τη διενέργεια των δοκιμών που απαιτούνται από τις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Οι απαιτούμενες δοκιμές διενεργούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που είναι αντιπροσωπευτικά του προς έγκριση τύπου.

Ωστόσο, ο αιτών έγκριση τύπου ΕΕ μπορεί να επιλέξει, με την επιφύλαξη της συμφωνίας με την αρχή έγκρισης, μη οδικό κινητό μηχάνημα το οποίο δεν είναι αντιπροσωπευτικό του εν λόγω τύπου αλλά το οποίο συνδυάζει ορισμένα από τα πλέον δυσμενή χαρακτηριστικά όσον αφορά το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων. Για να διευκολυνθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά την επιλογή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μέθοδοι εικονικής δοκιμής.

7. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται μέθοδοι εικονικής δοκιμής ως εναλλακτικές διαδικασίες των διαδικασιών δοκιμής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και υπό την προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης της αρχής έγκρισης, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον αιτούντα, όσον αφορά τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 9.
8. Οι μέθοδοι εικονικών δοκιμών πληρούν τους όρους που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 9.
9. Για να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα των εικονικών δοκιμών είναι τόσο αξιόπιστα όσο και αυτά που λαμβάνονται με φυσικές δοκιμές, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 47 για τον καθορισμό των απαιτήσεων, η συμμόρφωση προς τις οποίες μπορεί να ελέγχεται με εικονικές δοκιμές, καθώς και τις συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να διενεργούνται οι εικονικές δοκιμές.

## *Άρθρο 22*

### ***Ρυθμίσεις σχετικά με τη συμμόρφωση της παραγωγής***

1. Η αρχή έγκρισης που χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα για να επαληθεύει, εάν είναι απαραίτητο σε συνεργασία με τις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, την ύπαρξη κατάλληλων ρυθμίσεων σχετικά με την παραγωγή οι οποίες εξασφαλίζουν ότι τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που παράγονται συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο και τα τεκμηριωμένα σχέδια ελέγχου, τα οποία θα συμφωνούνται με τον κάτοχο της έγκρισης τύπου ΕΕ για κάθε έγκριση.
2. Η αρχή έγκρισης επαληθεύει ότι ο κάτοχος έγκρισης τύπου ΕΕ έχει εκδώσει επαρκή αριθμό δειγμάτων πιστοποιητικών συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 27 και ότι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου ΕΕ έχει προβεί σε κατάλληλες ρυθμίσεις για να διασφαλίσει ότι τα στοιχεία που περιέχονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης είναι αληθή.
3. Η αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα σε σχέση με την έγκριση αυτήν για να επαληθεύει, εφόσον απαιτείται, σε συνεργασία με τις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 εξακολουθούν να είναι κατάλληλες, ώστε τα

μη οδικά κινητά μηχανήματα που παράγονται να εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο και ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης εξακολουθούν να συνάδουν με τις διατάξεις του άρθρου 27.

4. Η αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ μπορεί να διενεργεί οποιονδήποτε έλεγχο ή οποιαδήποτε δοκιμή απαιτείται για την έγκριση τύπου ΕΕ σε δείγματα που λαμβάνει από τις εγκαταστάσεις του κατόχου έγκρισης τύπου ΕΕ, μεταξύ άλλων στις εγκαταστάσεις παραγωγής.
5. Όταν μια αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις συμφωνηθείσες ρυθμίσεις και τα σχέδια ελέγχου ή δεν θεωρούνται πλέον κατάλληλες, μολονότι συνεχίζεται η παραγωγή, η εν λόγω αρχή έγκρισης λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η συμμόρφωση της διαδικασίας παραγωγής ή αποσύρει την εν λόγω έγκριση τύπου ΕΕ.

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 47 σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

#### *Άρθρο 23*

##### *Γενικές διατάξεις*

1. Ο κάτοχος έγκρισης τύπου ΕΕ ενημερώνει αμελλητί την αρχή έγκρισης η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ σχετικά με οποιαδήποτε τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών.
2. Η αρχή έγκρισης αποφασίζει ποιες από τις διαδικασίες που καθορίζονται στο άρθρο 24 θα ακολουθηθούν.
3. Εφόσον είναι αναγκαίο και αφού ζητηθεί η γνώμη του κατόχου έγκρισης τύπου ΕΕ, η αρχή έγκρισης μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να χορηγηθεί τροποποίηση της έγκρισης τύπου ΕΕ.
4. Ο κάτοχος έγκρισης τύπου ΕΕ προς τροποποίηση υποβάλλει αίτηση τροποποίησης έγκρισης τύπου ΕΕ στην αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει την προς τροποποίηση έγκριση τύπου ΕΕ.
5. Εάν η αρχή έγκρισης διαπιστώσει ότι, για να γίνει τροποποίηση σε έγκριση τύπου ΕΕ, πρέπει να επαναληφθούν επιθεωρήσεις ή δοκιμές, ενημερώνει σχετικά τον κάτοχο της προς τροποποίηση έγκρισης τύπου ΕΕ.

Οι διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 24 εφαρμόζονται μόνον εάν, βάσει των εν λόγω επιθεωρήσεων ή δοκιμών, η αρχή έγκρισης διαπιστώσει ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΕ.

**Τροποποιήσεις της έγκρισης τύπου ΕΕ**

1. Όταν η αρχή έγκρισης επαληθεύσει ότι τα στοιχεία που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών έχουν τροποποιηθεί, η αρχή έγκρισης χορηγεί τροποποίηση της έγκρισης τύπου ΕΕ για την οποία υποβλήθηκε η αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 23.
2. Η αρχή έγκρισης ορίζει την τροποποίηση ως «αναθεώρηση» εάν δεν απαιτείται να επαναληφθούν επιθεωρήσεις ή δοκιμές.  
Στις περιπτώσεις αυτές, η αρχή έγκρισης 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.
3. Η αρχή έγκρισης ορίζει την τροποποίηση ως «επέκταση» εάν συντρέχει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:
  - α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή δοκιμές,
  - β) έχει μεταβληθεί οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, πλην των συνημμένων εγγράφων του,
  - γ) νέες απαιτήσεις, δυνάμει κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται στα μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου.
4. Κατά την έκδοση τροποποιημένων σελίδων του πακέτου πληροφοριών ή ενοποιημένης, επικαιροποιημένης έκδοσης του εν λόγω πακέτου, τροποποιείται αναλόγως το ευρετήριο του πακέτου πληροφοριών που επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, ώστε να εμφανίζεται η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης επέκτασης ή αναθεώρησης ή η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης ενοποίησης της επικαιροποιημένης έκδοσης.
5. Δεν απαιτείται τροποποίηση της έγκρισης τύπου ΕΕ για μη οδικό κινητό μηχανήμα εάν οι νέες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο γ) είναι, από τεχνική άποψη, άνευ σημασίας για τον εν λόγω τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος.

**Έκδοση και κοινοποίηση τροποποιήσεων**

1. Σε περίπτωση αναθεώρησης, τα αναθεωρημένα έγγραφα ή η ενοποιημένη, επικαιροποιημένη έκδοση, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του αναθεωρημένου ευρετηρίου του πακέτου πληροφοριών, αποστέλλονται από την αρχή έγκρισης στον κάτοχο της έγκρισης τύπου ΕΕ.
2. Στις περιπτώσεις επέκτασης, η αρχή έγκρισης εκδίδει επικαιροποιημένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ που φέρει αύξοντα αριθμό επέκτασης σύμφωνα με τον αριθμό των διαδοχικών επεκτάσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί. Το εν λόγω πιστοποιητικό μνημονεύει σαφώς τον λόγο της επέκτασης και την ημερομηνία επανέκδοσης του επικαιροποιημένου πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ.

Επικαιροποιούνται όλα τα σχετικά τμήματα του εν λόγω πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένων των συνημμένων έγγραφων του, και το ευρετήριο του πακέτου πληροφοριών.

Το εν λόγω επικαιροποιημένο πιστοποιητικό και τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα αποστέλλονται από την αρχή έγκρισης στον κάτοχο της έγκρισης τύπου ΕΕ.

3. Η αρχή έγκρισης κοινοποιεί κάθε τροποποίηση των εγκρίσεων τύπου ΕΕ στις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, μέσω κοινού ασφαλούς ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

### ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

#### *Άρθρο 26*

#### *Λήξη ισχύος*

1. Οι εγκρίσεις τύπου ΕΕ εκδίδονται με απεριόριστη διάρκεια ισχύος.
2. Η έγκριση τύπου ΕΕ παύει να ισχύει σε κάθε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) η παραγωγή του μη οδικού κινητού μηχανήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ διακόπτεται οριστικά οικειοθελώς,
  - β) νέες απαιτήσεις που εφαρμόζονται για το μη οδικό κινητό μηχανήμα που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ καθίστανται υποχρεωτικές για τη διάθεση στην αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε λειτουργία μη οδικών κινητών μηχανημάτων, και δεν είναι δυνατόν να επικαιροποιηθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το κεφάλαιο V,
  - γ) η ισχύς της έγκρισης τύπου ΕΕ λήγει δυνάμει περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 3,
  - δ) η έγκριση τύπου ΕΕ έχει αποσυρθεί σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 5.

Ωστόσο, στην περίπτωση του πρώτου εδαφίου στοιχείο β), η έγκριση τύπου ΕΕ και το σχετικό πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ παύουν να ισχύουν 18 μήνες από την ημερομηνία εφαρμογής των νέων απαιτήσεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο β).
3. Όταν επηρεάζεται μόνο μία παραλλαγή τύπου ή μόνο μία έκδοση παραλλαγής, η έγκριση τύπου ΕΕ του συγκεκριμένου μη οδικού κινητού μηχανήματος παύει να ισχύει μόνο στον βαθμό που αφορά τη συγκεκριμένη παραλλαγή ή έκδοση.
4. Όταν διακόπτεται οριστικά η παραγωγή συγκεκριμένου τύπου μη οδικού κινητού μηχανήματος, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου ΕΕ ενημερώνει σχετικά την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση ΕΕ τύπου οχήματος του συγκεκριμένου μη οδικού κινητού μηχανήματος.
5. Η αρχή έγκρισης η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ για το μη οδικό κινητό μηχανήμα, μέσα σε έναν μήνα αφού λάβει την κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4, ενημερώνει σχετικά τις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, μέσω κοινού ασφαλούς ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών.

6. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 και 5, όταν επίκειται η λήξη ισχύος έγκρισης τύπου ΕΕ μη οδικού κινητού μηχανήματος, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου ΕΕ ενημερώνει σχετικά την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.  
Η αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ κοινοποιεί, αμελλητί, όλες τις σχετικές πληροφορίες στις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, μέσω κοινού ασφαλούς ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών.
7. Στην κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 6 σημειώνονται, ιδίως, η ημερομηνία παραγωγής και ο αριθμός ταυτοποίησης του τελευταίου παραχθέντος μη οδικού κινητού μηχανήματος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΑ ΜΕ ΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

#### *Άρθρο 27*

##### *Πιστοποιητικό συμμόρφωσης*

1. Ο κατασκευαστής χορηγεί πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε μη οδικό κινητό μηχανήμα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ.
2. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης χορηγείται δωρεάν στον τελικό χρήστη μαζί με το μη οδικό κινητό μηχανήμα. Η χορήγησή του δεν είναι δυνατόν να εξαρτάται από ρητό αίτημα ή υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών στον κάτοχο έγκρισης τύπου ΕΕ.
3. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης μπορεί να παρέχεται είτε σε έντυπη είτε σε ηλεκτρονική μορφή.  
Ωστόσο, εάν ο αγοραστής ζητήσει, κατά τη στιγμή της αγοράς του μη οδικού κινητού μηχανήματος, έντυπη μορφή του εν λόγω πιστοποιητικού, το εν λόγω πιστοποιητικό παρέχεται δωρεάν σε έντυπη μορφή.
4. Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του μη οδικού κινητού μηχανήματος, ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει, για περίοδο 10 ετών μετά την ημερομηνία παραγωγής του μη οδικού κινητού μηχανήματος, αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, έναντι πληρωμής που δεν υπερβαίνει το κόστος έκδοσης αυτού. Η λέξη «αντίγραφο» πρέπει να είναι ευδιάκριτη, στη γλώσσα που έχει συνταχθεί το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, στην όψη κάθε αντιγράφου του πιστοποιητικού.
5. Ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης που εγκρίνει η Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης σχεδιάζεται έτσι ώστε να μην επιτρέπει την πλαστογράφησης του. Προς τον σκοπό αυτόν, οι εκτελεστικές πράξεις προβλέπουν την προστασία του μορφότυπου που χρησιμοποιείται στο πιστοποιητικό μέσω διαφόρων χαρακτηριστικών ασφάλειας. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης συντάσσεται σε επίσημη γλώσσα κράτους μέλους. Κάθε αρχή έγκρισης μπορεί να

ζητήσει από τον κατασκευαστή τη μετάφραση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης στις επίσημες γλώσσες της.

6. Το πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί να υπογράψει πιστοποιητικά συμμόρφωσης πρέπει να ανήκει στον οργανισμό του κατασκευαστή και να είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο από τη διοίκηση να φέρει πλήρως τη νομική ευθύνη του κατασκευαστή όσον αφορά τον σχεδιασμό και την κατασκευή ή τη συμμόρφωση της παραγωγής του μη οδικού κινητού μηχανήματος.
7. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης συμπληρώνεται στο σύνολό του και δεν περιέχει περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του μη οδικού κινητού μηχανήματος, εκτός από τους περιορισμούς που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.
8. Ο τίτλος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης περιλαμβάνει, για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 2, τη φράση «Για μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 παράγραφος 2 του [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η πλήρης ονομασία και η ημερομηνία του παρόντος κανονισμού - εκδοθείσας πράξης] (προσωρινή έγκριση)».
9. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, ο κατασκευαστής μπορεί να διαβιβάσει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης με ηλεκτρονικά μέσα στην αρχή ταξινόμησης οποιουδήποτε κράτους μέλους.

#### *Άρθρο 28*

##### ***Υποχρεωτική πινακίδα με τη σήμανση μη οδικών κινητών μηχανημάτων***

1. Ο κατασκευαστής μη οδικού κινητού μηχανήματος τοποθετεί σε κάθε μη οδικό κινητό μηχανήμα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο υποχρεωτική πινακίδα με σήμανση.
2. Η υποχρεωτική πινακίδα με τη σήμανση είναι σύμφωνα με το υπόδειγμα που καθορίζεται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2. Οι πρώτες εκτελεστικές πράξεις αυτού του είδους θεσπίζονται έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία - 30 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.].

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII**

### **ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ Ή ΝΕΑ ΣΧΕΔΙΑ**

#### *Άρθρο 29*

##### ***Εξαιρέσεις για νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια***

1. Η αίτηση που αναφέρεται στο άρθρο 17 μπορεί να υποβληθεί για τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος που ενσωματώνει νέες τεχνολογίες ή σχέδια που είναι ασυμβίβαστα με τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις.



2. Η αρχή έγκρισης, αφού αξιολογήσει την εκπλήρωση όλων των ακόλουθων προϋποθέσεων, χορηγεί την έγκριση τύπου ΕΕ για το μη οδικό κινητό μηχανήμα που αναφέρεται στην παράγραφο 1:
- α) στην αίτηση αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους οι εν λόγω τεχνολογίες ή σχέδια είναι ασυμβίβαστα με τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις,
  - β) η αίτηση περιγράφει τις επιπτώσεις για τις καλυπτόμενες πτυχές της νέας τεχνολογίας και τα μέτρα που λαμβάνονται για να διασφαλιστεί επίπεδο προστασίας σε σχέση με τις καλυπτόμενες πτυχές τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που παρέχουν οι απαιτήσεις από τις οποίες ζητείται εξαίρεση,
  - γ) οι περιγραφές και τα αποτελέσματα δοκιμών που διενεργούνται από τεχνική υπηρεσία που έχει οριστεί για την εκτέλεση της εν λόγω δραστηριότητας ή από την διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία, που αναφέρεται στο άρθρο 38, του εν λόγω κατασκευαστή καταδεικνύουν την εκπλήρωση της προϋπόθεσης του στοιχείου β).
3. Η χορήγηση της εν λόγω έγκρισης τύπου ΕΕ, βάσει της οποίας εξαιρούνται νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια, υπόκειται σε έγκριση από την Επιτροπή. Η εν λόγω έγκριση ή απόρριψη χορήγησης έγκρισης παρέχεται μέσω εκτελεστικής πράξης. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 46 παράγραφος 2.
- Κατά περίπτωση, η εν λόγω εκτελεστική πράξη προσδιορίζει αν η εν λόγω έγκριση υπόκειται σε περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένης περιόδου ισχύος.
- Σε κάθε περίπτωση, η έγκριση τύπου ΕΕ ισχύει για τουλάχιστον 36 μήνες.
4. Όσο εκκρεμεί η απόφαση έγκρισης από την Επιτροπή, η αρχή έγκρισης μπορεί να χορηγεί προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ.
- Ωστόσο, η εν λόγω έγκριση τύπου ΕΕ ισχύει μόνο στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όσον αφορά τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος που καλύπτεται από την αιτούμενη εξαίρεση, καθώς και των κρατών μελών των οποίων η αρχή έγκρισης έκανε δεκτή την εν λόγω έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο 5.
- Η αρχή έγκρισης που χορήγησε την προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τις άλλες αρχές έγκρισης μέσω φακέλου που περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στην εν λόγω παράγραφο.
- Ο προσωρινός χαρακτήρας και η περιορισμένη από εδαφική άποψη ισχύς εμφανίζονται στον τίτλο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και στον τίτλο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, με σκοπό την εναρμόνιση των υποδειγμάτων του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.
5. Μια αρχή έγκρισης, διαφορετική από την αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 4, μπορεί να αποδεχθεί γραπτώς την προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 4, ώστε να παραταθεί η ισχύς της εν λόγω προσωρινής έγκρισης στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους.
6. Εάν η Επιτροπή απορρίψει τη χορήγηση έγκρισης, η αρχή έγκρισης ειδοποιεί αμέσως τον κάτοχο της προσωρινής έγκρισης τύπου που αναφέρεται στην

παράγραφο 3 ότι η προσωρινή έγκριση θα ανακληθεί έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

Ωστόσο, τα μη οδικά κινητά μηχανήματα μπορούν να διατίθενται στην αγορά, να ταξινομούνται ή να τίθενται σε λειτουργία στο κράτος μέλος του οποίου η αρχή έγκρισης χορήγησε την εν λόγω έγκριση και σε κάθε κράτος μέλος του οποίου η αρχή έγκρισης αποδέχθηκε την εν λόγω έγκριση, εάν:

- α) το εν λόγω μηχάνημα κατασκευάστηκε σύμφωνα με την προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ πριν παύσει να ισχύει,
- β) το εν λόγω μηχάνημα φέρει την υποχρεωτική πινακίδα και τη σήμανση που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό,
- γ) το εν λόγω μηχάνημα συνοδεύεται από το προσωρινό πιστοποιητικό συμμόρφωσης, και
- δ) τα έγγραφα, οι πληροφορίες και οι οδηγίες για τον χρήστη έχουν καταρτιστεί όπως απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό.

### *Άρθρο 30*

#### ***Μεταγενέστερη τροποποίηση των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων***

7. Όταν η Επιτροπή εγκρίνει τη χορήγηση εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 29, λαμβάνει αμέσως τα αναγκαία μέτρα για να τροποποιήσει τις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις.
8. Μόλις τροποποιηθούν οι σχετικές πράξεις, αίρεται αμέσως κάθε περιορισμός στην απόφαση της Επιτροπής που επιτρέπει την εξαίρεση.
9. Εάν δεν έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για την τροποποίηση των κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν σχετικού αιτήματος του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση, να επιτρέψει στο κράτος μέλος, με απόφαση υπό μορφή εκτελεστικής πράξης που εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 46 παράγραφος 2, να επεκτείνει την έγκριση τύπου ΕΕ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ**

### **ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

#### *Άρθρο 31*

#### ***Εθνική αξιολόγηση μη οδικών κινητών μηχανημάτων για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο ή δεν συμμορφώνονται***

1. Όταν, βάσει των δικών της δραστηριοτήτων εποπτείας της αγοράς, ή βάσει πληροφοριών που παρέχονται από αρχή έγκρισης ή κατασκευαστή ή βάσει καταγγελιών, η αρχή εποπτείας της αγοράς ενός κράτους μέλους έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι μη οδικό κινητό μηχάνημα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο ή δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, διενεργεί αξιολόγηση του εν λόγω μη οδικού κινητού μηχανήματος όσον αφορά τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

2. Οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς και οι σχετικές αρχές έγκρισης συνεργάζονται πλήρως με τις αρχές εποπτείας της αγοράς.

### *Άρθρο 32*

#### ***Εθνικές διαδικασίες αντιμετώπισης μη οδικών κινητών μηχανημάτων για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο ή δεν συμμορφώνονται***

1. Εάν, μετά τη διενέργεια της αξιολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 31, η αρχή εποπτείας της αγοράς διαπιστώσει ότι μη οδικό κινητό μηχανήμα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο, απαιτεί αμελλητί από τον ενδιαφερόμενο οικονομικό φορέα να λάβει αμελλητί όλα τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα για να διασφαλίσει ότι το εν λόγω μη οδικό κινητό μηχανήμα δεν παρουσιάζει πλέον τον εν λόγω κίνδυνο.
2. Εάν, μετά τη διενέργεια της αξιολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 31, η αρχή εποπτείας της αγοράς διαπιστώσει ότι μη οδικό κινητό μηχανήμα δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και δεν παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, η εν λόγω αρχή απαιτεί αμελλητί από τον ενδιαφερόμενο οικονομικό φορέα να λάβει όλα τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση του εν λόγω μηχανήματος. Το εν λόγω χρονικό διάστημα είναι ανάλογο της βαρύτητας της μη συμμόρφωσης.
3. Οι οικονομικοί φορείς, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στα άρθρα 6 έως 13, εξασφαλίζουν τη λήψη όλων των κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για όλα τα σχετικά μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν διαθέσει στην αγορά ή ταξινομήσει ή θέσει σε λειτουργία.
4. Όταν οι οικονομικοί φορείς δεν λάβουν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή 2 ή εάν ο κίνδυνος καθιστά αναγκαία την ταχεία δράση, οι εθνικές αρχές λαμβάνουν όλα τα δέοντα προσωρινά περιοριστικά μέτρα για να εμποδίσουν ή να περιορίσουν τη διάθεση στην αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε λειτουργία των σχετικών μη οδικών κινητών μηχανημάτων στην εθνική τους αγορά ή για να τα αποσύρουν από την εν λόγω αγορά ή να τα ανακαλέσουν.
5. Το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 ισχύει για τα περιοριστικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

### *Άρθρο 33*

#### ***Διορθωτικά και περιοριστικά μέτρα σε επίπεδο Ένωσης***

1. Η αρχή εποπτείας της αγοράς που λαμβάνει είτε διορθωτικά είτε περιοριστικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 32 ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τις εθνικές αρχές των άλλων κρατών μελών, μέσω του συστήματος πληροφοριών και επικοινωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 34 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020.

Ενημερώνει επίσης αμελλητί την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση σχετικά με τις διαπιστώσεις της. Στις περιπτώσεις μη οδικών μηχανημάτων που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο, τα διορθωτικά ή περιοριστικά μέτρα κοινοποιούνται επίσης μέσω του Συστήματος Ταχείας Ανταλλαγής Πληροφοριών (RAPEX) που

αναφέρεται στο άρθρο 12 της οδηγίας 2001/95/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>31</sup>.

Οι πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το πρώτο και δεύτερο εδάφιο περιλαμβάνουν όλες τις διαθέσιμες λεπτομέρειες, ιδίως τα στοιχεία που απαιτούνται για την ταυτοποίηση του συγκεκριμένου μη οδικού κινητού μηχανήματος, την προέλευση του εν λόγω κινητού μηχανήματος, τη φύση της εικαζόμενης μη συμμόρφωσης ή τον ενεχόμενο κίνδυνο, τη φύση και τη διάρκεια των εθνικών διορθωτικών και περιοριστικών μέτρων που λαμβάνονται και τα επιχειρήματα που προβάλλει ο οικείος οικονομικός φορέας, εάν προβάλλει επιχειρήματα.

2. Το κράτος μέλος που λαμβάνει το διορθωτικό ή περιοριστικό μέτρο, αναφέρει αν ο κίνδυνος ή η μη συμμόρφωση οφείλεται σε κάποιον από τους παρακάτω λόγους:
  - α) τη μη συμμόρφωση του μη οδικού κινητού μηχανήματος προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ή
  - β) τις ελλείψεις στις σχετικές κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
3. Εντός ενός μηνός μετά την κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη, εκτός του κράτους μέλους που λαμβάνει διορθωτικά ή περιοριστικά μέτρα, ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τα διορθωτικά ή περιοριστικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως λάβει και για κάθε συμπληρωματική πληροφορία που έχουν στη διάθεσή τους όσον αφορά τη μη συμμόρφωση ή τον κίνδυνο του εν λόγω μη οδικού κινητού μηχανήματος, και, στην περίπτωση διαφωνίας με το κοινοποιηθέν εθνικό μέτρο, για τις ενστάσεις τους.
4. Εάν, εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, δεν έχει διατυπωθεί ένσταση από άλλο κράτος μέλος ή από την Επιτροπή σε σχέση με κοινοποιηθέν εθνικό μέτρο, τα άλλα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι λαμβάνονται αμελλητί παρόμοια διορθωτικά ή περιοριστικά μέτρα στο έδαφός τους όσον αφορά τα εν λόγω μη οδικά κινητά μηχανήματα.
5. Εάν, εντός τριμήνου από την κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, άλλο κράτος μέλος ή η Επιτροπή διατυπώσει ένσταση όσον αφορά κοινοποιηθέν εθνικό μέτρο, ή εάν η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα κοινοποιηθέν εθνικό μέτρο αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης, η Επιτροπή διαβουλεύεται αμελλητί με τα οικεία κράτη μέλη και τον σχετικό οικονομικό φορέα ή φορείς.
6. Με βάση τη διαβούλευση που αναφέρεται στην παράγραφο 5, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να αποφασίσει σχετικά με εναρμονισμένα διορθωτικά ή περιοριστικά μέτρα σε επίπεδο Ένωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2.
7. Η Επιτροπή ανακοινώνει αμέσως την απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 6 στον σχετικό οικονομικό φορέα ή τους φορείς. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν αμελλητί τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

---

<sup>31</sup> Οδηγία 2001/95/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2001, για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων (ΕΕ L 11 της 15.1.2002, σ. 4).

8. Εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι ένα κοινοποιηθέν εθνικό μέτρο είναι αδικαιολόγητο ή αντιβαίνει στο ενωσιακό δίκαιο, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακαλεί ή προσαρμόζει το μέτρο, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής που αναφέρεται στην παράγραφο 6.
9. Εάν ο κίνδυνος ή η μη συμμόρφωση αποδοθεί σε ελλείψεις των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή προτείνει τις αναγκαίες τροποποιήσεις των σχετικών πράξεων.
10. Όταν ένα διορθωτικό μέτρο κρίνεται δικαιολογημένο σύμφωνα με το παρόν άρθρο ή υπόκειται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6, το εν λόγω μέτρο παρέχεται δωρεάν στους κατόχους των αδειών των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που θίγονται. Όταν έχουν πραγματοποιηθεί επισκευές με δαπάνη του κατόχου άδειας πριν από την υιοθέτηση του διορθωτικού μέτρου, ο κατασκευαστής επιστρέφει τις δαπάνες των εν λόγω επισκευών μέχρι του ύψους του κόστους των επισκευών που απαιτούνται βάσει του εν λόγω διορθωτικού μέτρου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ X

### ΠΑΡΟΧΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

#### *Άρθρο 34*

##### *Πληροφορίες για τους χρήστες*

1. Ο κατασκευαστής δεν παρέχει τεχνικές πληροφορίες σχετικές με τα στοιχεία που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό οι οποίες αποκλίνουν από τα στοιχεία που έχουν εγκριθεί από την αρχή έγκρισης.
2. Ο κατασκευαστής θέτει στη διάθεση των χρηστών όλες τις σχετικές πληροφορίες και τις απαραίτητες οδηγίες που περιγράφουν τυχόν όρους ή περιορισμούς που συνδέονται με τη χρήση μη οδικού κινητού μηχανήματος.
3. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 παρέχονται στο εγχειρίδιο χειριστή για οδική χρήση.
4. Το εγχειρίδιο χειριστή για οδική χρήση, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, διατίθεται μαζί με το μη οδικό κινητό μηχανήμα και παρέχεται:
  - α) στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στην αγορά του οποίου πρόκειται να διατεθεί, να ταξινομηθεί ή να τεθεί σε λειτουργία το μη οδικό κινητό μηχανήμα, και
  - β) σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή.

Όταν το εγχειρίδιο χειριστή παρέχεται σε ηλεκτρονική μορφή, ο κατασκευαστής παρέχει πληροφορίες σε έντυπη μορφή σχετικά με τον τρόπο πρόσβασης ή εύρεσης του εν λόγω εγχειριδίου, στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στην αγορά του οποίου πρόκειται να διατεθεί, να ταξινομηθεί ή να τεθεί σε λειτουργία το μη οδικό κινητό μηχανήμα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI

### ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

#### Άρθρο 35

##### *Απαιτήσεις που αφορούν τις τεχνικές υπηρεσίες*

1. Οι ορίζουσες αρχές έγκρισης διασφαλίζουν ότι πριν από τον ορισμό τεχνικής υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 37, η εν λόγω υπηρεσία πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 10 του παρόντος άρθρου.
2. Κάθε τεχνική υπηρεσία συστήνεται βάσει της εθνικής νομοθεσίας και έχει νομική προσωπικότητα, εκτός εάν πρόκειται για τεχνική υπηρεσία που ανήκει σε αρχή έγκρισης τύπου ή για διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία του κατασκευαστή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 38.
3. Η τεχνική υπηρεσία αποτελεί οργανισμό ανεξάρτητο από τη διαδικασία σχεδιασμού, κατασκευής, προμήθειας ή συντήρησης των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που αξιολογεί.  
Ένας οργανισμός που ανήκει σε εμπορική ένωση ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπούν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση μη οδικών κινητών μηχανημάτων 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 δραστηριοτήτων που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 1 δεν είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής ή ο συντηρητής των μη οδικών κινητών μηχανημάτων που αξιολογεί, ούτε εκπροσωπεί μέρη που συμμετέχουν σε αυτές τις δραστηριότητες. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση αξιολογηθέντων μη οδικών κινητών μηχανημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και τα οποία είναι αναγκαία για τη λειτουργία της τεχνικής υπηρεσίας ούτε τη χρήση των εν λόγω μη οδικών κινητών μηχανημάτων για ιδιωτικούς σκοπούς.
5. Η τεχνική υπηρεσία εξασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών της ή των υπεργολάβων της δεν επηρεάζουν την εχεμύθεια, την αντικειμενικότητα ή την αμεροληψία των κατηγοριών δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί.
6. Η τεχνική υπηρεσία και το προσωπικό της διενεργούν τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί 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 αξιολόγησής τους, ιδιαίτερα πίεση ή δέλεαρ που προέρχεται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων αυτών.

7. Η τεχνική υπηρεσία είναι σε θέση να διενεργεί όλες τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 1, καταδεικνύοντας, προς ικανοποίηση της αντίστοιχης ορισθείσας αρχής έγκρισης, ότι διαθέτει τα εξής:
- α) προσωπικό με κατάλληλες δεξιότητες, ειδικές τεχνικές γνώσεις και επαγγελματική κατάρτιση καθώς και επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων,
  - β) περιγραφές των διαδικασιών σχετικά με τις κατηγορίες για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, γεγονός που διασφαλίζει τη διαφάνεια και τη δυνατότητα αναπαραγωγής των διαδικασιών αυτών,
  - γ) διαδικασίες για την εκτέλεση δραστηριοτήτων που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, οι οποίες λαμβάνουν δεόντως υπόψη τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του σχετικού μη οδικού κινητού οχήματος καθώς και τον όγκο ή τον μαζικό χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής, και
  - δ) τα απαραίτητα μέσα για την κατάλληλη εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, καθώς και ότι έχει πρόσβαση σε κάθε αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.

Επιπλέον, καταδεικνύει στην ορίζουσα αρχή έγκρισης τη συμμόρφωσή της προς τους κανόνες που θεσπίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 41 και οι οποίοι είναι σχετικοί με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί.

8. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία των τεχνικών υπηρεσιών, της ανώτατης διοίκησης και του προσωπικού αξιολόγησης. Δεν συμμετέχουν σε καμία δραστηριότητα που μπορεί να έρχεται σε σύγκρουση με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχουν οριστεί.
9. Οι τεχνικές υπηρεσίες συνάπτουν ασφάλεια αστικής ευθύνης σε σχέση με τις δραστηριότητές τους 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.
10. Το προσωπικό της τεχνικής υπηρεσίας τηρεί επαγγελματικό απόρρητο όσον αφορά το σύνολο των πληροφοριών που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του δυνάμει του παρόντος κανονισμού ή κάθε εκτελεστικής διάταξης εθνικής νομοθεσίας, με εξαίρεση τις πληροφορίες που αφορούν την ορίζουσα αρχή έγκρισης ή, όπου αυτό απαιτείται, δυνάμει της ενωσιακής ή εθνικής νομοθεσίας. Τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας προστατεύονται.

#### *Άρθρο 36*

##### **Θυγατρικές και υπεργολάβοι των τεχνικών υπηρεσιών**

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες μπορούν να αναθέτουν σε υπεργολάβο ορισμένες από τις δραστηριότητες για τις οποίες έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 1 ή σε θυγατρική μόνον με τη σύμφωνη γνώμη της αντίστοιχης ορίζουσας αρχής έγκρισης.

2. Όταν η τεχνική υπηρεσία αναθέτει σε υπεργολάβο ειδικά καθήκοντα που συνδέονται με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί ή προσφεύγει σε θυγατρική, εξασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 35 και ενημερώνει σχετικά την ορίζουσα αρχή έγκρισης.
3. Οι τεχνικές υπηρεσίες αναλαμβάνουν πλήρη ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές τους, όπου και αν βρίσκεται η έδρα τους.
4. Οι τεχνικές υπηρεσίες τηρούν στη διάθεση της ορίζουσας αρχής έγκρισης τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και των καθηκόντων που εκτελούν.

#### *Άρθρο 37*

##### ***Ορισμός τεχνικών υπηρεσιών***

1. Ανάλογα με το πεδίο αρμοδιοτήτων τους, οι τεχνικές υπηρεσίες ορίζονται σύμφωνα με μία ή περισσότερες από τις εξής κατηγορίες δραστηριοτήτων:
  - α) κατηγορία Α: τεχνικές υπηρεσίες οι οποίες διενεργούν τις δοκιμές που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό στις εγκαταστάσεις τους,
  - β) κατηγορία Β: τεχνικές υπηρεσίες που εποπτεύουν τις δοκιμές οι οποίες μνημονεύονται στον παρόντα κανονισμό, 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.
2. Μια αρχή έγκρισης μπορεί να οριστεί ως τεχνική υπηρεσία για μία ή περισσότερες από τις δραστηριότητες που περιγράφονται στην παράγραφο 1.
3. Τεχνικές υπηρεσίες τρίτης χώρας, διαφορετικές από αυτές που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 38, μπορούν να κοινοποιούνται για τους σκοπούς του άρθρου 41, αλλά μόνον εφόσον μια τέτοια αποδοχή τεχνικών υπηρεσιών προβλέπεται από διμερή συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας. Η διάταξη αυτή δεν εμποδίζει μια τεχνική υπηρεσία που έχει συγκροτηθεί βάσει της εθνικής νομοθεσίας σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 να εγκαθιστά γραφεία θυγατρικής σε τρίτες χώρες, εφόσον τα εν λόγω γραφεία θυγατρικής βρίσκονται υπό την άμεση διαχείριση και τον άμεσο έλεγχο της οριζόμενης τεχνικής υπηρεσίας.

#### *Άρθρο 38*

##### ***Διαπιστευμένες εσωτερικές τεχνικές υπηρεσίες του κατασκευαστή***

1. Διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία κατασκευαστή μπορεί να οριστεί μόνο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της κατηγορίας Α, όπως αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 στοιχείο α). Η εν λόγω τεχνική υπηρεσία αποτελεί χωριστό και διακριτό τμήμα της επιχείρησης και δεν συμμετέχει στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την προμήθεια ή τη συντήρηση των μη οδικών κινητών



μηχανημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που αξιολογεί.

2. Μια διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία ορίζεται από την αρχή έγκρισης κράτους μέλους και πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
  - α) η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία έχει διαπιστευθεί από εθνικό φορέα διαπίστευσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>32</sup> και σύμφωνα με τους κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 39,
  - β) η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία και το προσωπικό της 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 η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία ούτε το προσωπικό της συμμετέχουν σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που θα μπορούσε να συγκρούεται με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχουν οριστεί,
  - δ) η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία παρέχει τις υπηρεσίες της αποκλειστικά στην επιχείρηση στην οποία ανήκει.
3. Μια διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία δεν είναι απαραίτητο να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή για τους σκοπούς του άρθρου 41, αλλά παρέχεται ενημέρωση όσον αφορά τη διαπίστευσή της από την επιχείρηση στην οποία ανήκει ή από τον εθνικό φορέα διαπίστευσης στην ορίζουσα αρχή έγκρισης ύστερα από αίτημα της τελευταίας.

#### *Άρθρο 39*

#### ***Κανόνες για την αξιολόγηση των τεχνικών υπηρεσιών και των διαπιστευμένων εσωτερικών τεχνικών υπηρεσιών***

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 47 σχετικά με τους κανόνες προς τους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται οι τεχνικές υπηρεσίες για την αξιολόγησή τους σύμφωνα με το άρθρο 40 και τη διαπίστευση των εσωτερικών τεχνικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 38.

#### *Άρθρο 40*

#### ***Αξιολόγηση των δεξιοτήτων των τεχνικών υπηρεσιών***

1. Η ορίζουσα αρχή έγκρισης καταρτίζει έκθεση αξιολόγησης που αποδεικνύει ότι η υποψήφια τεχνική υπηρεσία έχει αξιολογηθεί ως προς τη συμμόρφωσή της προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η έκθεση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει πιστοποιητικό διαπίστευσης που εκδίδεται από φορέα διαπίστευσης.

<sup>32</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

2. Η αξιολόγηση στην οποία βασίζεται η έκθεση της παραγράφου 1 διενεργείται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 39. Η έκθεση αξιολόγησης εξετάζεται τουλάχιστον κάθε τρία έτη.
3. Η έκθεση αξιολόγησης κοινοποιείται στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματος. Σε τέτοιες περιπτώσεις και όταν 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 ορίζουσα αρχή έγκρισης διαβιβάζει στην Επιτροπή τεκμηριωμένα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανότητα της τεχνικής υπηρεσίας και τις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι η τεχνική υπηρεσία παρακολουθείται τακτικά από την ορίζουσα αρχή έγκρισης και πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Η αρχή έγκρισης που πρόκειται να οριστεί ως τεχνική υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 2 τεκμηριώνει τη συμμόρφωσή της με 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. Μια διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία συμμορφώνεται προς τις σχετικές διατάξεις του παρόντος άρθρου.

#### *Άρθρο 41*

##### ***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 για κάθε τεχνική υπηρεσία την οποία έχουν ορίσει, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση των ορισμών αυτών. Στην πράξη κοινοποίησης μνημονεύεται για ποια από τα θέματα που παρατίθενται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού έχουν οριστεί οι τεχνικές υπηρεσίες.
2. Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να εκτελεί τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 εξ ονόματος της ορίζουσας αρχής έγκρισης που είναι υπεύθυνη για την έγκριση τύπου μόνον εάν έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
3. Η τεχνική υπηρεσία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 επιτρέπεται να ορίζεται από περισσότερες από μία ορίζουσες αρχές έγκρισης και να κοινοποιείται από τα κράτη μέλη που αντιστοιχούν σε αυτές τις ορίζουσες αρχές έγκρισης, ανεξάρτητα από την κατηγορία ή τις κατηγορίες δραστηριοτήτων που πρόκειται να διεξάγει σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 1.
4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε μεταγενέστερη αλλαγή του ορισμού.
5. Όταν ένας συγκεκριμένος οργανισμός ή αρμόδιος φορέας ο οποίος εκτελεί δραστηριότητα που δεν περιλαμβάνεται στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 πρέπει να οριστεί κατ' εφαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση

πράξεων που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, η κοινοποίηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

6. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία των τεχνικών υπηρεσιών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

#### *Άρθρο 42*

##### ***Αλλαγές των ορισμών***

1. Όταν μια ορίζουσα αρχή έγκρισης βεβαιώνει ή ενημερώνει ότι μια τεχνική υπηρεσία που έχει οριστεί από αυτήν δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός ή ότι δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, η ορίζουσα αρχή έγκρισης περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει τον ορισμό κατά περίπτωση, ανάλογα με τη σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης προς τις εν λόγω απαιτήσεις ή της μη εκπλήρωσης των εν λόγω υποχρεώσεων. Το κράτος μέλος που έχει κοινοποιήσει την εν λόγω τεχνική υπηρεσία ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή τροποποιεί αντίστοιχα τις δημοσιευθείσες πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 41 παράγραφος 6.
2. Στην περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή απόσυρσης του ορισμού ή εάν η τεχνική υπηρεσία διακόψει τη δραστηριότητά της, η ορίζουσα αρχή έγκρισης 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 της ορίζουσας αρχής έγκρισης ή των αρχών εποπτείας της αγοράς κατόπιν αιτήματός τους.

#### *Άρθρο 43*

##### ***Αμφισβήτηση της επάρκειας των τεχνικών υπηρεσιών***

1. Η Επιτροπή διερευνά κάθε περίπτωση για την οποία έχει αμφιβολίες ή εφιστάται η προσοχή της σε αμφιβολία σχετικά με την επάρκεια μιας τεχνικής υπηρεσίας ή την αδιάλειπτη εκπλήρωση εκ μέρους της των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που υπέχει.
2. Το κράτος μέλος της ορίζουσας αρχής έγκρισης παρέχει στην Επιτροπή, εάν αυτή το ζητήσει, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση του ορισμού ή της διατήρησης του ορισμού της οικείας τεχνικής υπηρεσίας.
3. Η Επιτροπή διασφαλίζει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα όλων των ευαίσθητων πληροφοριών που λαμβάνει στο πλαίσιο των ερευνών της.
4. Σε περίπτωση που η Επιτροπή επιβεβαιώσει ότι μια τεχνική υπηρεσία δεν πληροί ή δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις για τον ορισμό της, ενημερώνει σχετικά το κράτος μέλος της ορίζουσας αρχής έγκρισης.

Η Επιτροπή ζητεί από το εν λόγω κράτος μέλος να αναστείλει, να περιορίσει ή να ανακαλέσει τον ορισμό, όπου είναι απαραίτητο.

Εάν κράτος μέλος δεν λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να αποφασίζει να περιορίσει, να αναστείλει ή να ανακαλέσει τον ορισμό της συγκεκριμένης τεχνικής υπηρεσίας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία

παραπέμπει το άρθρο 46 παράγραφος 2. Η Επιτροπή κοινοποιεί τις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και επικαιροποιεί αναλόγως τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 41 παράγραφος 6.

#### *Άρθρο 44*

##### ***Λειτουργικές υποχρεώσεις των τεχνικών υπηρεσιών***

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες διενεργούν τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί εξ ονόματος της ορίζουσας αρχής έγκρισης και σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης και δοκιμών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. .
2. Οι τεχνικές υπηρεσίες εποπτεύουν ή διενεργούν οι ίδιες τις δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση ή τις επιθεωρήσεις, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι τεχνικές υπηρεσίες δεν διενεργούν δοκιμές, αξιολογήσεις ή επιθεωρήσεις για τις οποίες δεν έχουν οριστεί δεόντως από την αντίστοιχη αρχή έγκρισης.
3. Ανά πάσα στιγμή, οι τεχνικές υπηρεσίες:
  - α) επιτρέπουν στην αντίστοιχη ορίζουσα αρχή έγκρισης να παρακολουθεί δεόντως την τεχνική υπηρεσία κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της συμμόρφωσης, και
  - β) με την επιφύλαξη του άρθρου 35 παράγραφος 10 και του άρθρου 45, παρέχουν στην αντίστοιχη αρχή έγκρισης οποιοσδήποτε πληροφορίες μπορεί να ζητηθούν σχετικά με κατηγορίες δραστηριοτήτων τους βάσει του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
4. Όταν η τεχνική υπηρεσία διαπιστώνει ότι ο κατασκευαστής δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την ορίζουσα αρχή έγκρισης, με σκοπό η τελευταία να απαιτήσει από τον κατασκευαστή να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα και έπειτα να μην εκδώσει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου εκτός εάν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα που ικανοποιούν την αρχή έγκρισης.
5. Όταν, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης της παράγωγης ύστερα από την έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου, η τεχνική υπηρεσία ενεργώντας εξ ονόματος της ορίζουσας αρχής έγκρισης διαπιστώσει ότι ένα μη οδικό κινητό μηχανήμα δεν συμμορφώνεται πλέον με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την ορίζουσα αρχή έγκρισης. Η αρχή έγκρισης λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα όπως προβλέπεται στο άρθρο 22.

#### *Άρθρο 45*

##### ***Υποχρεώσεις ενημέρωσης των τεχνικών υπηρεσιών***

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

- γ) κάθε αίτημα ενημέρωσης που έχουν λάβει από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητές τους.
2. Κατόπιν αιτήματος της αντίστοιχης ορίζουσας αρχής έγκρισης, οι τεχνικές υπηρεσίες παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες εντός του πεδίου του ορισμού τους και κάθε άλλη δραστηριότητα που εκτελούν, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών δραστηριοτήτων και της υπεργολαβίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΙ

### ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΕΙΣ

#### *Άρθρο 46*

##### *Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την «Τεχνική Επιτροπή — Γεωργικά Οχήματα» (ΤΕΓΟ), η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 69 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και η οποία είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Στις περιπτώσεις που η επιτροπή δεν εκφέρει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

#### *Άρθρο 47*

##### *Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 5, στο άρθρο 15 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 9, στο άρθρο 22 παράγραφος 6 και στο άρθρο 39 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: .... -να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος.]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της εν λόγω πενταετίας. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 5, στο άρθρο 15 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 9, στο άρθρο 22 παράγραφος 6 και στο άρθρο 39 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε

μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, συμπεριλαμβανομένης κατ' εξουσιοδότηση πράξης αναθεώρησης ή τροποποίησης ή κατάργησης, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 5, του άρθρου 15 παράγραφος 2, του άρθρου 21 παράγραφος 9, του άρθρου 22 παράγραφος 6 και του άρθρου 39 αρχίζει να ισχύει μόνο εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει η εν λόγω περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### *Άρθρο 48*

#### ***Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020***

Στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«71. [Κανονισμός XXX] «σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020».

#### *Άρθρο 49*

#### ***Φόρουμ***

1. Η Επιτροπή συγκροτεί ένα φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή (στο εξής: φόρουμ), του οποίου προεδρεύει και το οποίο διευθύνει.  
Το φόρουμ απαρτίζεται από εκπροσώπους οι οποίοι διορίζονται από κάθε κράτος μέλος και εκπροσωπούν τις αρχές έγκρισής τους και τις αρχές εποπτείας της αγοράς.  
Όποτε κρίνεται σκόπιμο, είναι δυνατό να καλούνται στο φόρουμ τεχνικές υπηρεσίες, εκπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, βιομηχανικών κλάδων και σχετικών οικονομικών φορέων, καθώς και φορέων που συμμετέχουν σε θέματα ασφάλειας, ως παρατηρητές, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 6.
2. Τα συμβουλευτικά καθήκοντα του φόρουμ έχουν ως στόχο την προώθηση βέλτιστων πρακτικών, προκειμένου να διευκολυνθεί η ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Το φόρουμ εξετάζει:

- α) θέματα που σχετίζονται με την ενιαία ερμηνεία των απαιτήσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό,
  - β) τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς,
  - γ) ζητήματα γενικού ενδιαφέροντος όσον αφορά την εφαρμογή των απαιτήσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό σε σχέση με την αξιολόγηση, τον ορισμό και την παρακολούθηση των τεχνικών υπηρεσιών,
  - δ) παραβάσεις από τους οικονομικούς φορείς,
  - ε) την εφαρμογή των διορθωτικών ή περιοριστικών μέτρων που ορίζονται στο κεφάλαιο IX,
  - στ) τον σχεδιασμό, τον συντονισμό και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων εποπτείας της αγοράς.
3. Το φόρουμ μπορεί, στο πλαίσιο των συμβουλευτικών καθηκόντων του και λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων βάσει της παραγράφου 2, να διατυπώσει γνώμη ή να εκδώσει σύσταση.
  4. Όταν διατυπώνει τη γνώμη του ή εκδίδει συστάσεις, το φόρουμ καταβάλλει προσπάθεια για την επίτευξη συναίνεσης. Αν δεν μπορεί να εξευρεθεί συναίνεση, το φόρουμ διατυπώνει τη γνώμη του ή εκδίδει τις συστάσεις του με απλή πλειοψηφία των κρατών μελών. Κάθε κράτος μέλος έχει μία ψήφο. Τα κράτη μέλη με αποκλίνουσες απόψεις μπορούν να ζητήσουν να καταγραφούν οι θέσεις τους και το σκεπτικό στο οποίο στηρίζονται, στη γνώμη ή στις συστάσεις του φόρουμ.
  5. Κατά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες που διατυπώνει το φόρουμ σύμφωνα με την παράγραφο 2.
  6. Το φόρουμ θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό του.
  7. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:
    - α) δεν εφαρμόζονται το άρθρο 30 παράγραφος 2 και το άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020,
    - β) οι αναφορές στις «ADCO», στο άρθρο 11 παράγραφος 8, στο άρθρο 30 παράγραφοι 1 και 3, στο άρθρο 31 παράγραφος 2 και στο άρθρο 33 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020, νοούνται ως αναφορές στο φόρουμ.

#### *Άρθρο 50*

#### **Κυρώσεις**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη, έως τις *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία – η ακριβής ημέρα που προηγείται της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.]*, κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή και την ενημερώνουν αμελλητί για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

2. Οι κατηγορίες παραβάσεων που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν τα εξής:
- α) υποβολή ψευδών δηλώσεων στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση,
  - β) παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση κατά τη χρήση,
  - γ) απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση, την απόρριψη ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου,
  - δ) άρνηση παροχής πρόσβασης στις πληροφορίες,
  - ε) θέση σε διαθεσιμότητα στην αγορά ή θέση σε λειτουργία από την πλευρά οικονομικών φορέων μη οδικών κινητών μηχανημάτων που υπόκεινται σε έγκριση χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή η παραποίηση εγγράφων ή σημάτων με την πρόθεση αυτή,
  - στ) οικονομικοί φορείς που δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους,
  - ζ) μη συμμόρφωση από πλευράς τεχνικών υπηρεσιών όσον αφορά τις απαιτήσεις για τον ορισμό τους.

#### *Άρθρο 51*

#### ***Επανεξέταση***

1. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία – 60 μήνες από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από σχετικές νομοθετικές προτάσεις.
2. Η έκθεση βασίζεται σε διαβούλευση με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη και λαμβάνει υπόψη τυχόν σχετικά ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα, καθώς και τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3.
3. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία – 48 μήνες από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.], τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα ακόλουθα:
  - α) την εφαρμογή των διαδικασιών έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό,
  - β) τον αριθμό των εγκρίσεων τύπου ΕΕ που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία – η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.],
  - γ) τις εθνικές απαιτήσεις για την εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών, την εθνική επιμέρους έγκριση και την εθνική έγκριση τύπου, και τον αριθμό των εν λόγω εγκρίσεων που χορηγήθηκαν από [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία – η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.].



## Άρθρο 52

### **Μεταβατικές διατάξεις**

Κατά παρέκκλιση από τον παρόντα κανονισμό, έως τις ...[να προστεθεί η ημερομηνία: 8 έτη από την ημερομηνία εφαρμογής], τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν οποιαδήποτε εθνική νομοθεσία σχετικά με την εθνική έγκριση τύπου μη οδικών κινητών μηχανημάτων για κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που διατίθενται στην αγορά μεταξύ ..... [να προστεθεί η ημερομηνία εφαρμογής] και ...[να προστεθεί η ημερομηνία: 8 έτη από την ημερομηνία εφαρμογής]. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει είτε να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ είτε να συμμορφωθεί προς τη σχετική εθνική νομοθεσία.

## Άρθρο 53

### **Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

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

Εφαρμόζεται από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία - 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Για το Συμβούλιο