

## I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 661/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουλίου 2009

για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η εσωτερική αγορά συνιστά ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για το σκοπό αυτό, υπάρχει ένα ολοκληρωμένο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου για τα μηχανοκίνητα οχήματα, που δημιουργήθηκε με την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά («οδηγία-πλαίσιο») <sup>(3)</sup>.

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

<sup>(1)</sup> Γνώμη της 14ης Ιανουαρίου 2009 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(2)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαρτίου 2009 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 2009.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

(3) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της πλήρους διαδικασίας έγκρισης τύπου σε ένα στάδιο και της μεικτής έγκρισης τύπου, όπως περιγράφονται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

(4) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα πολυάριθμα στοιχεία ασφαλείας και περιβάλλοντος έχουν εναρμονιστεί σε κοινοτικό επίπεδο για να αποφεύγονται οι διαφορές στις απαιτήσεις των κρατών μελών και να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο οδικής ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος σε ολόκληρη την Κοινότητα.

(5) Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί επίσης στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής αυτοκινητοβιομηχανίας, επιτρέποντας ταυτόχρονα στα κράτη μέλη να ασκούν ουσιαστική εποπτεία της αγοράς για τη συμμόρφωση με τη λεπτομερή απαίτηση έγκρισης τύπου του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά των εν λόγω προϊόντων.

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

(7) Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, υιοθετήθηκε μια νέα κανονιστική προσέγγιση στην κοινοτική νομοθεσία για τα οχήματα. Έτσι, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίζει τις θεμελιώδεις μόνο διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων και τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και θορύβου που προέρχονται από τα ελαστικά, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές θα πρέπει να εισαχθούν μέσω των μέτρων εφαρμογής που εγκρίνονται βάσει της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή <sup>(4)</sup>.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- (8) Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να θεσπίζει τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων να καθορίζει επακριβέστερα τα χαρακτηριστικά του ελαστικού για να εμπίπτει στον ορισμό του «ελαστικού ειδικής χρήσης», «επαγγελματικού ελαστικού εκτός δρόμου», «ενισχυμένου ελαστικού» ή «extra load ελαστικού», «ελαστικού χιονιού», «ελαστικού έλης», να ορίζει ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας για τα οχήματα που προορίζονται για οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός ή μεταξύ κρατών μελών, να εξαιρεί ορισμένα οχήματα ή κλάσεις οχημάτων των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> από την υποχρέωση να διαθέτουν προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και/ή συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, να θεσπίζει κανόνες για τη διαδικασία προσδιορισμού των επιπέδων θορύβου των ελαστικών, να τροποποιεί τις οριακές τιμές της αντίστασης τριβής κύλισης και του θορύβου κύλισης των ελαστικών όποτε αλλάζουν οι διαδικασίες δοκιμής, χωρίς να μειώνεται το ισχύον επίπεδο περιβαλλοντικών φιλοδοξιών, να περιορίσει την περίοδο πώλησης για ελαστικά μη συμμορφούμενα προς τις νέες απαιτήσεις που θεσπίζει ο παρών κανονισμός και τα μέτρα εφαρμογής του, και να τροποποιήσει το παράρτημα V ώστε να περιληφθούν οι κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών («Κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ») που καθίστανται υποχρεωτικοί σύμφωνα με την απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 1997 ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της οικονομικής επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές<sup>(1)</sup>. Επειδή τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και επιδιώκουν να συμπληρώσουν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με τη συμπλήρωσή του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (9) Επιπροσθέτως προς την υπό εξέλιξη πρωτοβουλία της Επιτροπής, η οποία αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος κατάταξης δρόμων, η Επιτροπή θα πρέπει, εντός 12 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, να υποβάλει πρόταση σχετικά με την ταξινόμηση των δρόμων της ΕΕ, ανάλογα με την παραγωγή θορύβου, που θα συμπληρώνει τη χαρτογράφηση του θορύβου στις οδικές μεταφορές, με στόχο να θεσπιστούν κατάλληλες προτεραιότητες και απαιτήσεις όσον αφορά το οδόστρωμα και να οριστούν ανώτατα όρια παραγωγής θορύβου στις οδικές μεταφορές.
- (10) Η τεχνική πρόοδος στον τομέα των προηγμένων συστημάτων ασφαλείας των οχημάτων προσφέρει νέες δυνατότητες μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων. Για να ελαχιστοποιηθούν τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η εισαγωγή μερικών από αυτές τις νέες τεχνολογίες.
- (11) Η υποχρεωτική και συνεπής χρήση υπερσύγχρονων τεχνολογιών κατασκευής ελαστικών και ελαστικών χαμηλής αντίστασης τριβής κύλισης θα συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση του ποσοστού των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου του τομέα των οδικών μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα θα προωθήσει την καινοτομία, την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής αυτοκινητοβιομηχανίας.
- (12) Για να απλουστευθεί η νομοθεσία έγκρισης τύπου σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης CARS 21: ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα, είναι σκόπιμο να καταργηθούν αρκετές οδηγίες χωρίς να μειωθεί η προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου. Οι απαιτήσεις των εν λόγω οδηγιών θα πρέπει να μεταφερθούν στον παρόντα κανονισμό και να αντικατασταθούν, όπου πρέπει, με παραπομπές στους αντίστοιχους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ, οι οποίοι έχουν ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο με την απόφαση 97/836/ΕΚ. Για τη διοικητική απλοποίηση της διαδικασίας έγκρισης τύπου, θα ήταν σκόπιμο να επιτραπεί στους κατασκευαστές οχημάτων να προβαίνουν στην έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όταν κάτι τέτοιο είναι δυνατό, με την άμεση απόκτηση της έγκρισης του αντίστοιχου κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ, σύμφωνα με τον κατάλογο του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.
- (13) Είναι σκόπιμο να θεσπιστεί η αρχή ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών τους και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου. Για τον σκοπό αυτό είναι αναγκαίο οι κατασκευαστές να εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του. Στις διατάξεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευαστική ακεραιότητα των οχημάτων, τα συστήματα που βοηθούν τον οδηγό να ελέγχει το όχημά του, τα συστήματα που παρέχουν στον οδηγό ορατότητα και πληροφορίες για την κατάσταση του οχήματος και της περιοχής γύρω από το όχημα, τα συστήματα φωτισμού των οχημάτων, τα συστήματα προστασίας των επιβατών, το εξωτερικό και τα εξαρτήματα των οχημάτων, τη μάζα και τις διαστάσεις των οχημάτων, τα ελαστικά των οχημάτων και τα προηγμένα συστήματα των οχημάτων και διάφορα άλλα ζητήματα. Επιπροσθέτως, θα πρέπει να πληρούνται ειδικές διατάξεις όταν πρόκειται για ορισμένα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους, ή για λεωφορεία, κατά περίπτωση.
- (14) Στο χρονοδιάγραμμα για την εισαγωγή των νέων ειδικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των οχημάτων θα πρέπει να συνεκτιμάται και το τεχνικώς εφικτόν αυτών των απαιτήσεων. Γενικά, οι απαιτήσεις θα πρέπει κατ'αρχήν να εφαρμόζονται μόνο στους νέους τύπους οχημάτων. Για τη συμμόρφωση των υπαρχόντων τύπων οχημάτων με τις απαιτήσεις θα πρέπει να τεθεί πρόσθετη προδεσμία. Περαιτέρω, η υποχρεωτική εγκατάσταση συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών πρέπει να εφαρμοστεί, αρχικά, μόνο στα επιβατικά αυτοκίνητα. Η υποχρεωτική εγκατάσταση άλλων προηγμένων χαρακτηριστικών ασφαλείας πρέπει να εφαρμοστεί, αρχικά, μόνο στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
- (15) Η Επιτροπή θα πρέπει να συνεχίσει να αξιολογεί την τεχνική και οικονομική εφικτότητα και την ωριμότητα της αγοράς όσον αφορά άλλα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφαλείας και να υποβάλει έκθεση και ενδεχομένως προτάσεις για αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού, εάν ενδείκνυται, μέχρι την 1η Δεκεμβρίου 2012 και, εν συνεχεία, ανά τριετία.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78.

- (16) Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα της επέκτασης της υποχρεωτικής εγκατάστασης συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών και συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας και προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης σε άλλες κατηγορίες οχημάτων και να προτείνει, εφόσον ενδείκνυται, την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.
- (17) Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα του ορισμού αυστηρότερων απαιτήσεων για την πρόσφυση των ελαστικών σε υγρό οδόστρωμα και να προτείνει, εφόσον ενδείκνυται, την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική εποπτεία της αγοράς.
- (18) Το πλήρες δυναμικό της αύξησης της ασφαλείας, της μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> και του περιορισμού του θορύβου της κυκλοφορίας μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε συνδυασμό με ένα σύστημα σήμανσης των ελαστικών που θα πληροφορεί τον καταναλωτή σχετικά με τις επιδόσεις των ελαστικών.
- (19) Είναι σκόπιμο να εφαρμοστούν τα μέτρα που εξαγγέλθηκαν με την ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα», στόχος των οποίων είναι η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα ελαστικά. Η μείωση αυτή πρέπει να επιτευχθεί με συνδυασμό των ελαστικών χαμηλής αντίστασης τριβής κύλισης με τη χρήση συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών. Ταυτόχρονα, είναι επίσης σκόπιμο να θεσπιστούν απαιτήσεις με στόχο τη μείωση του θορύβου κύλισης των ελαστικών και για να εξασφαλίζεται η διατήρηση των επιπέδων ασφαλείας των ελαστικών μέσω της εισαγωγής απαιτήσεων για την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος. Το σχετικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής πρέπει να αντικατοπτρίζει το βαθμό των δυσχερειών για την τήρηση όλων των ανωτέρω απαιτήσεων. Συγκεκριμένα, λόγω των δυσχερειών για την τήρηση των απαιτήσεων σχετικά με το θόρυβο κύλισης και τη συνεκτίμηση του χρόνου που χρειάζεται η βιομηχανία για την αντικατάσταση των υφιστάμενων τύπων ελαστικών, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί μεγαλύτερη προθεσμία για την εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με το θόρυβο κύλισης όσον αφορά τα νέα ελαστικά των υφιστάμενων τύπων.
- (20) Μερικές κατηγορίες ελαστικών, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών ελαστικών εκτός δρόμου τα οποία υπόκεινται σε περιορισμό της ταχύτητας και των ελαστικών που προορίζονται μόνο για οχήματα τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία πριν από το 1990, αναμένεται ότι θα παράγονται σε πολύ μικρές ποσότητες. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο τα ελαστικά των εν λόγω κατηγοριών να απαλλάσσονται από ορισμένες απαιτήσεις που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, όταν οι απαιτήσεις αυτές είναι ασύμβατες με τη χρήση των ελαστικών ή συνεπάγονται δυσανάλογη πρόσθετη επιβάρυνση.
- (21) Όσον αφορά τα αναγομωμένα ελαστικά, η Επιτροπή θα πρέπει να προβεί σε κατάλληλη αξιολόγηση αυτού του επιχειρηματικού τομέα, στην οποία θα συμμετάσχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες, και να αξιολογήσει εάν υπάρχει ανάγκη εξέλιξης του σημερινού ρυθμιστικού καθεστώτος.
- (22) Θα ήταν σκόπιμο να θεσπισθούν περιθώρια όσον αφορά ορισμένες οριακές τιμές για την αντίσταση τριβής κύλισης ή θορύβου κύλισης κάποιων ειδικών κατηγοριών ελαστικών, ώστε να ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή απόδοσής τους. Θα ήταν ιδίως σκόπιμο να θεσπισθούν τέτοια περιθώρια για ελαστικά που έχουν σχεδιαστεί ώστε να έχουν καλύτερη απόδοση όσον αφορά την πρόσφυση και την πέδηση σε συνθήκες έντονης χιονόπτωσης.
- (23) Τα ελαστικά ειδικών χρήσεων χρησιμοποιούνται σε οχήματα που έχουν πρόσβαση σε εργοτάξια κατασκευών, υλοτομίας και εξόρυξης και, συνεπώς, έχουν σχεδιαστεί ώστε να αποδίδουν καλύτερα εκτός οδών από ό,τι τα ελαστικά που προορίζονται μόνο για οδική χρήση. Για να επιτύχουν την απόδοση αυτή, κατασκευάζονται από υλικά που τους επιτρέπουν να αντιστέκονται καλύτερα στη φθορά από ό,τι τα συνήθη ελαστικά και έχουν κυβικού τύπου ανάγλυφα. Τα δύο αυτά καίρια χαρακτηριστικά του σχεδιασμού τους τα καθιστούν θορυβοδέστερα και, συνεπώς, θα πρέπει να επιτραπεί για τα ελαστικά αυτά η πρόκληση μεγαλύτερου θορύβου από ό,τι για τα κοινά ελαστικά.
- (24) Τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας έχουν αυξημένες πιθανότητες να οδηγήσουν σε σοβαρή μείωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Επομένως, πρέπει να θεσπιστούν από την Επιτροπή, με σεβασμό των ρυθμίσεων ΟΕΕ/ΟΗΕ, απαιτήσεις για τα συστήματα αυτά, για τις κατηγορίες οχημάτων στις οποίες ταιριάζει η εφαρμογή τους και για τις οποίες έχει αποδειχθεί ότι θα βελτιώσουν το επίπεδο γενικής ασφαλείας. Πρέπει να προβλεφθεί επαρκές χρονικό διάστημα πριν από την εφαρμογή ούτως ώστε να είναι δυνατή η ολοκλήρωση των μέτρων εφαρμογής και εν συνεχεία η εξέλιξη και εφαρμογή επί των οχημάτων αυτών των πολύπλοκων τεχνολογιών.
- (25) Αρχής γενομένης από το 2011 για τις νέες εγκρίσεις τύπου και από το 2014 για τα νέα οχήματα, οι προθεσμίες για τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας πρέπει να συμμορφώνονται προς το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.
- (26) Μέχρι την εισαγωγή συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας θα πρέπει η Επιτροπή να λάβει μέτρα και να πραγματοποιήσει εκστρατείες ενημέρωσης όσον αφορά την αποτελεσματικότητά τους και την προώθηση των πωλήσεών τους. Επιπλέον θα πρέπει η Επιτροπή να παρακολουθεί τις τιμές για να εξασφαλίσει ότι οι τιμές των νέων οχημάτων δεν αυξάνονται υπερβολικά, μετά τον εξοπλισμό τους σύμφωνα με τα νέα πρότυπα ασφαλείας.
- (27) Τα μέτρα που θα προταθούν στο μέλλον στη βάση του παρόντος κανονισμού ή οι διαδικασίες εφαρμογής του θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις αρχές που θεσπίζει η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21ο αιώνα». Ειδικότερα, με στόχο τη βελτίωση των κανονιστικών ρυθμίσεων και την απλοποίηση και προκειμένου να αποφευχθεί η ανάγκη συνεχούς ενημέρωσης της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας τεχνικών προδιαγραφών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να παραπέμπει σε υπάρχοντα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς, χωρίς να τα αναπαράγει στο κοινοτικό νομικό πλαίσιο.

- (28) Είναι σημαντικό τα ανταλλακτικά για τα συστήματα τα οποία καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό να υπόκεινται σε ισοδύναμες απαιτήσεις ασφαλείας και διαδικασίες έγκρισης. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η έγκριση των ανταλλακτικών και των χωριστών τεχνικών μονάδων.
- (29) Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για την παραβίαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και εξασφαλίζουν την εκτέλεσή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (30) Ο παρών κανονισμός σχετίζεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων <sup>(1)</sup>, και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων που καθορίζονται για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά οχήματα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα <sup>(2)</sup>. Ειδικότερα, τα μέτρα του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις μειώσεις των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα πρέπει να συνδεθούν σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο βαθμό με τα πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των περαιτέρω μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 10g στη βάση του στόχου των 130g εκπομπών CO<sub>2</sub>.
- (31) Η Επιτροπή θα πρέπει σε εύθετο χρόνο να προτείνει, ως πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση, περαιτέρω τροποποιήσεις στον παρόντα κανονισμό ή άλλες προτάσεις, μετά από λεπτομερή αξιολόγηση των επιπτώσεων, όπου θα εξετάζονται όλα τα πιθανά πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> και θα καλύπτονται οι λοιπές τεχνολογίες που υπάρχουν στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών διατήρησης της πίεσης των ελαστικών, της βελτίωσης των οδοστρωμάτων και οποιασδήποτε άλλης σχετικής νέας τεχνολογίας καθώς και οι απαιτήσεις όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των συστημάτων κλιματισμού που έχουν ήδη ή ενδέχεται να έχουν σαφείς επιπτώσεις στην αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών και/ή στην εξοικονόμηση καυσίμων και στις εκπομπές CO<sub>2</sub> του οχήματος.
- (32) Χρειάζεται μια συνεκτική και σφαιρική προσέγγιση του προβλήματος του θορύβου κύλισης. Όσον αφορά τη σημαντική συμβολή των οδοστρωμάτων στον θόρυβο κύλισης, το πρότυπο ISO 10844 τελεί υπό αναθεώρηση και θα πρέπει να εξεταστεί, σε αυτήν τη συνάρτηση, με στόχο την περαιτέρω βελτιστοποίηση των οδοστρωμάτων της ΕΕ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να πραγματοποιήσουν μεγαλύτερες επενδύσεις στο πλαίσιο των προτύπων ISO για τη βελτίωση των οδοστρωμάτων τους. Επιπλέον, θα πρέπει να αναπτυχθεί μία σφαιρική πολιτική για όλα τα μεταφορικά μέσα, όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου που, εκτός από τον θόρυβο κύλισης στις οδικές μεταφορές, θα καλύπτει και τον θόρυβο από τις εναέριες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (33) Από τις ημερομηνίες εφαρμογής στα νέα οχήματα, στα νέα κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες, των σχετικών απαιτήσεων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, πρέπει επομένως να καταργηθούν οι ακόλουθες οδηγίες:
- Οδηγία 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στις δεξαμενές υγρών καυσίμων και στις διατάξεις οπισθίας προφυλάξεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(3)</sup>,
  - Οδηγία 70/222/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στη θέση και στην τοποθέτηση των οπισθίων πινακίδων κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(4)</sup>,
  - Οδηγία 70/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο σύστημα διεύθυνσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(5)</sup>,
  - Οδηγία 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις θύρες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(6)</sup>,
  - Οδηγία 70/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στα ηχητικά όργανα των οχημάτων με κινητήρα <sup>(7)</sup>,
  - Οδηγία 71/320/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην πέδηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(8)</sup>,
  - Οδηγία 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1972, για τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων <sup>(9)</sup>,
  - Οδηγία 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1973, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην κάλυψη των τροχών των οχημάτων με κινητήρα <sup>(10)</sup>,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 23.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 25.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 133 της 18.6.1970, σ. 10.

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 176 της 10.8.1970, σ. 5.

<sup>(7)</sup> ΕΕ L 176 της 10.8.1970, σ. 12.

<sup>(8)</sup> ΕΕ L 202 της 6.9.1971, σ. 37.

<sup>(9)</sup> ΕΕ L 152 της 6.7.1972, σ. 15.

<sup>(10)</sup> ΕΕ L 38 της 11.2.1974, σ. 2.

- Οδηγία 74/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1973, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις διατάξεις προστασίας των οχημάτων με κινητήρα κατά μιας μη επιτρεπόμενης χρήσεως <sup>(1)</sup>,
- Οδηγία 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (συμπεριφορά του συστήματος οδηγίσεως σε περίπτωση προσκρούσεως) <sup>(2)</sup>,
- Οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεώς τους) <sup>(3)</sup>,
- Οδηγία 74/483/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα <sup>(4)</sup>,
- Οδηγία 75/443/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την οπισθοπορεία και το σύστημα ταχυμέτρου των οχημάτων με κινητήρα <sup>(5)</sup>,
- Οδηγία 76/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους εναποθέσεώς τους, όσον αφορά στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους <sup>(6)</sup>,
- Οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα <sup>(7)</sup>,
- Οδηγία 76/756/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(8)</sup>,
- Οδηγία 76/757/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους αντανάκλαστρες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(9)</sup>,
- Οδηγία 76/758/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους φανούς όγκου, τους εμπρόσθιους φανούς θέσης, τους οπίσθιους φανούς θέσης και τους φανούς πέδησης, φανούς ημέρας και φανούς πλευρικής σήμανσης των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(10)</sup>,
- Οδηγία 76/759/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους φανούς δείκτες πορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(11)</sup>,
- Οδηγία 76/760/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τη διάταξη φωτισμού της οπισθίας πινακίδας κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(12)</sup>,
- Οδηγία 76/761/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στους προβολείς οχημάτων με κινητήρα που λειτουργούν ως φανοί πορείας και/ή φανοί διασταυρώσεως, καθώς και στους ηλεκτρικούς λαμπτήρες πυρακτώσεως των προβολέων αυτών <sup>(13)</sup>,
- Οδηγία 76/762/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τους εμπροσθίους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και τους λαμπτήρες τους <sup>(14)</sup>,
- Οδηγία 77/389/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους μηχανισμούς ρυμουλκίσεως των οχημάτων με κινητήρα <sup>(15)</sup>,
- Οδηγία 77/538/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους οπίσθιους φανούς ομίχλης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(16)</sup>,
- Οδηγία 77/539/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς οπισθοπορείας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(17)</sup>,
- Οδηγία 77/540/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στους φανούς σταθμεύσεως των οχημάτων με κινητήρα <sup>(18)</sup>,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 38 της 11.2.1974, σ. 22.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 165 της 20.6.1974, σ. 16.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 221 της 12.8.1974, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 266 της 2.10.1974, σ. 4.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 196 της 26.7.1975, σ. 1.

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 24 της 30.1.1976, σ. 1.

<sup>(7)</sup> ΕΕ L 24 της 30.1.1976, σ. 6.

<sup>(8)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 1.

<sup>(9)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 32.

<sup>(10)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 54.

<sup>(11)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 71.

<sup>(12)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 85.

<sup>(13)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 96.

<sup>(14)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 122.

<sup>(15)</sup> ΕΕ L 145 της 13.6.1977, σ. 41.

<sup>(16)</sup> ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 60.

<sup>(17)</sup> ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 72.

<sup>(18)</sup> ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 83.

- Οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα <sup>(1)</sup>,
- Οδηγία 77/649/ΕΟΚ, της 27ης Σεπτεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα <sup>(2)</sup>,
- Οδηγία 78/316/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στη διεύθυνση των οχημάτων με κινητήρα (αναγνώριση των οργάνων χειρισμού, ενδεικτικών και δεικτών) <sup>(3)</sup>,
- Οδηγία 78/317/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις διατάξεις εξουδετέρωσης της δρόσου και της πάχνης από τις υάλινες επιφάνειες των οχημάτων με κινητήρα <sup>(4)</sup>,
- Οδηγία 78/318/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών περί των διατάξεων υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος των οχημάτων με κινητήρα <sup>(5)</sup>,
- Οδηγία 78/549/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1978, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην κάλυψη των τροχών των οχημάτων με κινητήρα <sup>(6)</sup>,
- Οδηγία 78/932/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Οκτωβρίου 1978, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών περί των προσκεφάλων (υποστηρίγματα κεφαλής) των καθισμάτων των οχημάτων με κινητήρα <sup>(7)</sup>,
- Οδηγία 89/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Απριλίου 1989, που αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πλευρική προστασία (πλευρικοί προφυλακτήρες) ορισμένων οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(8)</sup>,
- Οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Μαρτίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα συστήματα κατά της εκτόξευσης νερού ορισμένων οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους <sup>(9)</sup>,
- Οδηγία 92/21/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα της κατηγορίας M1 <sup>(10)</sup>,
- Οδηγία 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους <sup>(11)</sup>,
- Οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και με την εγκατάστασή τους σ' αυτά <sup>(12)</sup>,
- Οδηγία 92/24/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας ή συναφή συστήματα περιορισμού της ταχύτητας ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα <sup>(13)</sup>,
- Οδηγία 92/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1992, για τις εξωτερικές προεξοχές προσθίως του πίσω φατώματος του θαλάμου οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα κατηγορίας N <sup>(14)</sup>,
- Οδηγία 94/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 1994, για τις διατάξεις μηχανικής ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την προσάρτησή τους στα οχήματα αυτά <sup>(15)</sup>,
- Οδηγία 95/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, σχετικά με τη συμπεριφορά κατά την καύση των υλικών που χρησιμοποιούνται για την εσωτερική διαρρύθμιση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα <sup>(16)</sup>,
- Οδηγία 96/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1996, σχετικά με την προστασία των επιβαίνοντων των οχημάτων με κινητήρα σε περίπτωση μετωπικής κρούσης και την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ <sup>(17)</sup>,
- Οδηγία 96/79/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την προστασία των επιβαίνοντων των οχημάτων με κινητήρα σε περίπτωση μετωπικής κρούσης και την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ <sup>(18)</sup>,
- Οδηγία 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1997, για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ <sup>(19)</sup>,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 95.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 3.<sup>(4)</sup> ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 27.<sup>(5)</sup> ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 49.<sup>(6)</sup> ΕΕ L 168 της 26.6.1978, σ. 45.<sup>(7)</sup> ΕΕ L 325 της 20.11.1978, σ. 1.<sup>(8)</sup> ΕΕ L 124 της 5.5.1989, σ. 1.<sup>(9)</sup> ΕΕ L 103 της 23.4.1991, σ. 5.<sup>(10)</sup> ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 1.<sup>(11)</sup> ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 11.<sup>(12)</sup> ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 95.<sup>(13)</sup> ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 154.<sup>(14)</sup> ΕΕ L 409 της 31.12.1992, σ. 17.<sup>(15)</sup> ΕΕ L 195 της 29.7.1994, σ. 1.<sup>(16)</sup> ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 1.<sup>(17)</sup> ΕΕ L 169 της 8.7.1996, σ. 1.<sup>(18)</sup> ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 7.<sup>(19)</sup> ΕΕ L 233 της 25.8.1997, σ. 1.

— Οδηγία 98/91/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1998, για τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους τα οποία προορίζονται για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ που αφορά την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους <sup>(1)</sup>,

— Οδηγία 2000/40/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πρόσθια προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων έναντι ενσφηνώσεως και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>,

— Οδηγία 2001/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2001, για τις θερμαντικές συσκευές των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, τροποποίησης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου και κατάργησης της οδηγίας 78/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>,

— Οδηγία 2001/85/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2001, περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού, και περί τροποποίησης των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 97/27/EK <sup>(4)</sup>,

— Οδηγία 2003/97/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Νοεμβρίου 2003, για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των συσκευών έμμεσης όρασης, καθώς και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τις εν λόγω διατάξεις, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και την κατάργηση της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ <sup>(5)</sup>.

(34) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της εισαγωγής κοινών τεχνικών απαιτήσεων για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική επίδοση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ελαστικών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν επομένως, λόγω της κλίμακας της δράσης που απαιτείται, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

#### Άρθρο 1

##### Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις:

1. για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, όσον αφορά την ασφάλειά τους.
2. για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, σε σχέση με την ασφάλεια, την απόδοση καυσίμων και τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, και όσον αφορά τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας, σε σχέση με την απόδοση καυσίμων και τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.
3. για την έγκριση τύπου των νέο κατασκευασθέντων ελαστικών, όσον αφορά την απόδοσή τους σε σχέση με την ασφάλεια και την αντίσταση τριβής κύλισης και όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου κύλισης.

#### Άρθρο 2

##### Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα των κατηγοριών M, N και O και στα συστήματα, τα εξαρτήματα και τις χωριστές τεχνικές μονάδες τους, όπως ορίζονται στο παράρτημα II, τμήμα A της οδηγίας 2007/46/EK, τα οποία υπόκεινται στις διατάξεις των άρθρων 5 έως 12 του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 3

##### Ορισμοί

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

Επιπλέον, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας»: μια λειτουργία ηλεκτρονικού ελέγχου για οχήματα, η οποία βελτιώνει τη δυναμική ευστάθεια του οχήματος·
2. «όχημα κλάσης I M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub>»: ένα όχημα κατηγορίας M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub> με ικανότητα μεταφοράς άνω των 22 επιβατών πέραν του οδηγού, που έχει κατασκευασθεί με χώρους για όρθιους επιβάτες για να επιτρέπει τη συχνή μετακίνηση των επιβατών·
3. «όχημα κλάσης A M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub>»: ένα όχημα κατηγορίας M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub> με ικανότητα μεταφοράς όχι περισσότερων από 22 επιβατών πέραν του οδηγού, που έχει σχεδιασθεί για τη μεταφορά όρθιων επιβατών, έχει καθίσματα και χώρο για όρθιους επιβάτες·
4. «σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας»: το σύστημα που προειδοποιεί τον οδηγό όταν το όχημα αποκλίνει ακούσια από τη λωρίδα πορείας του·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 11 της 16.1.1999, σ. 25.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 9.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 292 της 9.11.2001, σ. 21.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 42 της 13.2.2002, σ. 1.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 25 της 29.1.2004, σ. 1.

5. «προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης»: ένα σύστημα ικανό να εντοπίζει αυτόματα μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης και να θέτει σε λειτουργία το σύστημα πέδησης του οχήματος, ώστε το όχημα να επιβραδυνθεί με σκοπό την αποφυγή ή το μετριασμό σύγκρουσης·
6. «δείκτης φορτίου»: ένας ή δύο αριθμοί που δείχνουν το φορτίο που μπορεί να μεταφέρει κάθε ελαστικό όταν χρησιμοποιείται μονό ή διδυμο, σε ταχύτητα αντιστοιχία με τη σχετική κατηγορία ταχύτητας, και όταν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις καθοριζόμενες από τον κατασκευαστή απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση·
7. «σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών»: ένα σύστημα εγκατεστημένο σε ένα όχημα, ικανό να εκτιμά την πίεση των ελαστικών ή τη διακύμανση της πίεσης με την πάροδο του χρόνου και να διαβιβάζει τις αντίστοιχες πληροφορίες στο χρήστη ενώ το όχημα κινείται·
8. «ελαστικό ειδικής χρήσης»: το ελαστικό που προορίζεται για μεικτή χρήση, επί του δρόμου και εκτός του δρόμου ή για άλλη ειδική χρήση·
9. «επαγγελματικό ελαστικό εκτός δρόμου»: ελαστικό ειδικής χρήσης που χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο σε δυσχερείς εκτός δρόμου συνθήκες·
10. «ενισχυμένο ελαστικό» ή «ελαστικό Extra Load»: δομή ελαστικού επισώτρου της κλάσης C1, στην οποία ο σκελετός του επισώτρου είναι σχεδιασμένος ώστε να μεταφέρει μεγαλύτερο φορτίο από ό, τι εκείνος του αντίστοιχου τυποποιημένου ελαστικού·
11. «ελαστικό χιονιού»: το ελαστικό του οποίου το σκάλισμα, το υλικό ή η δομή πέλματος έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιδόσεις υπό συνθήκες χιονιού, καλύτερες από εκείνες ενός κοινού ελαστικού, όσον αφορά την ικανότητα του ελαστικού να εκκινεί το όχημα ή να διατηρεί την κίνησή του·
12. «εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης τύπου T»: το εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης το οποίο έχει σχεδιαστεί για χρήση με υψηλότερη πίεση από την καθορισθείσα για τα συνήθη και τα ενισχυμένα ελαστικά·
13. «ελαστικό έλξης»: το ελαστικό των κλάσεων C2 ή C3 που φέρει την ένδειξη «M + S» ή «M.S.», ή «M&S» και που προορίζεται για εγκατάσταση στον κινητήριο άξονα(-ες) του οχήματος·
14. «μη προστατευόμενος χρήστης του οδικού δικτύου»: οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσυκλετιστές·
15. «δείκτης αλλαγής ταχύτητας» ή «GSI»: ορατός δείκτης που συνιστά στον οδηγό να αλλάξει ταχύτητα·
16. «χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων»: κιβώτιο ταχυτήτων που λειτουργεί με τρόπο ώστε η μετάβαση από τη μία ταχύτητα στην άλλη να αποτελεί πάντοτε άμεση συνέπεια μιας ενέργειας του οδηγού, ανεξάρτητα από το είδος της ενέργειας. Ο ορισμός αυτός δεν καλύπτει τα συστήματα εκείνα διά των οποίων ο οδηγός μπορεί να προεπιλέξει μόνο μια στρατηγική αλλαγής ταχυτήτων ή να περιορίσει τον αριθμό των διαθέσιμων ταχυτήτων για την οδήγηση, ενώ η αλλαγή των ταχυτήτων γίνεται ανεξάρτητα από τη βούληση του οδηγού και σύμφωνα με ορισμένους τύπους οδήγησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

## ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

## Άρθρο 4

## Γενικές υποχρεώσεις

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.
2. Οι κατασκευαστές μπορούν να επιλέγουν αν θα ζητούν την έγκριση τύπου του οχήματος σε σχέση με όλα τα συστήματα και με την εγκατάσταση όλων των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, ή την έγκριση τύπου του οχήματος σε σχέση με ένα ή περισσότερα συστήματα και με την εγκατάσταση ενός ή περισσότερων κατασκευαστικών στοιχείων και μιας ή περισσότερων χωριστών τεχνικών μονάδων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Η έγκριση τύπου σύμφωνα με τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ που απαριθμούνται στο παράρτημα IV θεωρείται έγκριση τύπου ΕΚ σύμφωνη με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.
3. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλες οι νέες χωριστές τεχνικές μονάδες, τα συστήματα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία εντός της Κοινότητας έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

## Άρθρο 5

## Απαιτήσεις και δοκιμές

1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου.
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων σχετικά με τα εξής:
  - α) την κατασκευαστική ακεραιότητα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών σύγκρουσης·
  - β) τα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού για τον έλεγχο του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων διεύθυνσης, πέδησης και ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας·
  - γ) τα συστήματα που παρέχουν στον οδηγό ορατότητα και πληροφορίες για την κατάσταση του οχήματος και της περιοχής γύρω από το όχημα, συμπεριλαμβανομένων των υαλοπινάκων, των καθρεπτών και των συστημάτων πληροφόρησης του οδηγού·
  - δ) τα συστήματα φωτισμού του οχήματος·
  - ε) την προστασία των επιβατών του οχήματος, την εσωτερική διαρρύθμιση, τα προσέφαλα, τις ζώνες ασφαλείας, τις αγκυρώσεις ISOfix ή τα ενσωματωμένα συστήματα συγκράτησης για παιδιά, τις πόρτες του οχήματος·
  - στ) το εξωτερικό και τα εξαρτήματα του οχήματος·
  - ζ) την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα·

- η) τα όργανα ηχητικής προειδοποίησης·
- θ) τα συστήματα θέρμανσης·
- ι) τις συσκευές προστασίας από παράνομη χρήση·
- ια) τα συστήματα αναγνώρισης του οχήματος·
- ιβ) τις μάζες και τις διαστάσεις·
- ιγ) την ηλεκτρική ασφάλεια·
- ιδ) τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας.

3. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 εφαρμόζονται στα οχήματα, στα συστήματα, στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις χωριστές τεχνικές μονάδες που περιγράφονται στο παράρτημα I.

#### Άρθρο 6

##### Ειδικές απαιτήσεις για ορισμένα οχήματα των κατηγοριών N και O

1. Πέραν των απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 5, 8, 9, 10 και 12 και στα μέτρα εφαρμογής τους, τα οχήματα των κατηγοριών N και O πρέπει, κατά περίπτωση, να πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 5 του παρόντος άρθρου και των μέτρων εφαρμογής τους.
2. Τα οχήματα των κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης με άλλο όχημα, να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών του οχήματος λόγω ενσφηνώσης.
3. Τα οχήματα των κατηγοριών N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση πλευρικής σύγκρουσης με άλλο όχημα ή με μη προστατευόμενο χρήστη του οδικού δικτύου, να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού του εν λόγω μη προστατευόμενου χρήστη του οδικού δικτύου ή των επιβατών του οχήματος λόγω ενσφηνώσης.
4. Ο θάλαμος του οχήματος ή ο χώρος που προβλέπεται για τον οδηγό και τους επιβάτες πρέπει να διαθέτει επαρκή αντοχή ώστε να παρέχει προστασία στους επιβαίνοντες σε περίπτωση πρόσκρουσης ή ανατροπής, λαμβάνοντας υπόψη τον κανονισμό 29 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.
5. Τα οχήματα των κατηγοριών N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιούνται οι συνέπειες της εκτόξευσης νερού από το όχημα για την ορατότητα των άλλων οχημάτων που κυκλοφορούν στο δρόμο.

#### Άρθρο 7

##### Ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>

1. Πέραν των απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 5, 8, 9, 10 και 12 και στα μέτρα εφαρμογής τους, τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub> πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των

παραγράφων 2 έως 5 του παρόντος άρθρου και των μέτρων εφαρμογής τους.

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

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

4. Τα οχήματα της κλάσης I πρέπει να επιτρέπουν την πρόσβαση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

5. Τα υλικά κατασκευής του εσωτερικού του αμαξώματος των λεωφορείων πρέπει να πληρούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις ώστε να αποφεύγεται ή τουλάχιστον να επιβραδύνεται η εξάπλωση της φωτιάς για να μπορέσουν οι επιβάτες να εκκενώσουν το όχημα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

#### Άρθρο 8

##### Ταξινόμηση των ελαστικών

1. Οι τύποι των ελαστικών ταξινομούνται ως εξής:
  - α) ελαστικά της κατηγορίας C1 — ελαστικά που έχουν σχεδιασθεί κυρίως για οχήματα των κατηγοριών M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> και O<sub>2</sub>·
  - β) ελαστικά της κλάσης C2 — ελαστικά που έχουν σχεδιασθεί κυρίως για οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> με δείκτη φορτίου, όταν χρησιμοποιούνται μονά, ≤ 121 και σύμβολο της κατηγορίας ταχύτητας ≥ «N»·
  - γ) ελαστικά της κατηγορίας C3 — ελαστικά που έχουν σχεδιασθεί κυρίως για οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> με έναν από τους ακόλουθους δείκτες φορτίου:
    - i) δείκτης φορτίου, όταν χρησιμοποιούνται μονά, ≤ 121 και σύμβολο της κατηγορίας ταχύτητας ≤ «M»·
    - ii) δείκτης φορτίου, όταν χρησιμοποιούνται μονά ≥ 122.

Ένας τύπος ελαστικών μπορεί να ταξινομηθεί σε περισσότερες της μιας κλάσεις, αν πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις κάθε κλάσης για την οποία εγκρίνεται.

2. Εφαρμόζεται ο κατάλογος των δεικτών φορτίου και των αντίστοιχων μαζών ο οποίος περιλαμβάνεται στους κανονισμούς αριθ. 30 και 54 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.

## Άρθρο 9

**Ειδικές διατάξεις σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων, την εγκατάσταση των ελαστικών και τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών**

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

2. Τα οχήματα της κατηγορίας M<sub>1</sub> πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ακριβές σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, ικανό να προειδοποιεί, όταν χρειάζεται, εντός του οχήματος τον οδηγό όταν έχει πέσει η πίεση σε οποιοδήποτε ελαστικό, με στόχο τη βέλτιστη κατανάλωση καυσίμων και την οδική ασφάλεια. Για αυτό το σκοπό ορίζονται κατάλληλα όρια στις τεχνικές προδιαγραφές, τα οποία, εκτός αυτού, επιτρέπουν μια ουδέτερη από τεχνολογική άποψη και αποτελεσματική ως προς το κόστος προσέγγιση όσον αφορά την ανάπτυξη συστημάτων ακριβείας για την παρακολούθηση της πίεσης των ελαστικών.

3. Όλα τα ελαστικά του τύπου C1 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις πρόσφυσης σε βρεγμένο έδαφος οι οποίες περιλαμβάνονται στο μέρος Α του παραρτήματος II.

4. Όλα τα ελαστικά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις αντίστασης τριβής κύλισης οι οποίες περιλαμβάνονται στο μέρος Β του παραρτήματος II.

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

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

- α) για τα ελαστικά με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 80 km/h·
- β) για τα ελαστικά των οποίων η ονομαστική διάμετρος της ζάντας δεν υπερβαίνει τα 254 mm είτε είναι ίση ή μεγαλύτερη των 635 mm·
- γ) για τα εφεδρικά ελαστικά προσωρινής χρήσης τύπου T·
- δ) για τα ελαστικά που έχουν σχεδιαστεί για εγκατάσταση αποκλειστικά σε οχήματα τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά πριν από την 1η Οκτωβρίου 1990·
- ε) για ελαστικά εξοπλισμένα με πρόσθετες διατάξεις για τη βελτίωση των ιδιοτήτων πρόσφυσης.

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

## Άρθρο 10

**Προηγμένα συστήματα οχημάτων**

1. Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων κατ' άρθρο 14, παράγραφος 3, στοιχείο α), τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> πρέπει να έχουν προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τα μέτρα εφαρμογής του.

2. Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων κατ' άρθρο 14, παράγραφος 3, στοιχείο α), τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> πρέπει να έχουν σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τα μέτρα εφαρμογής του.

## Άρθρο 11

**Δείκτες αλλαγής ταχύτητας**

Στα οχήματα της κατηγορίας M<sub>1</sub> των οποίων η μάζα αναφοράς δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg και στα οχήματα στα οποία έχει επεκταθεί η έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα οποία έχουν χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων, τοποθετείται δείκτης αλλαγής ταχύτητας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του.

## Άρθρο 12

**Συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας**

1. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> διαθέτουν σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας που πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του.

2. Με την εξαίρεση των οχημάτων εκτός δρόμου, όπως αυτά ορίζονται στις παραγράφους 4.2 και 4.3 του παραρτήματος II, τμήμα Α, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, τα οχήματα των κατωτέρω κατηγοριών διαθέτουν σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας που πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του:

- α) οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub>, εκτός εκείνων που έχουν περισσότερους από 3 άξονες, των αρθρωτών λεωφορείων και των λεωφορείων της κλάσης I ή της κλάσης Α·
- β) οχήματα των κατηγοριών N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> εκτός εκείνων που έχουν περισσότερους από 3 άξονες, των ελκυστήρων για ημιρυμουλκούμενα οχήματα με συνολική μάζα οχήματος μεταξύ 3,5 και 7,5 τόνων και των οχημάτων ειδικής χρήσης, όπως ορίζονται στις παραγράφους 5.7 και 5.8 του παραρτήματος II, τμήμα Α, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·
- γ) οχήματα των κατηγοριών O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> που είναι εφοδιασμένα με ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα, εκτός εκείνων που έχουν περισσότερους από 3 άξονες, των ρυμουλκούμενων για μεταφορά βαρέων φορτίων και των ρυμουλκούμενων με χώρους για όρθιους επιβάτες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

**ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ**

## Άρθρο 13

**Έγκριση τύπου οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων**

1. Από την 1η Νοεμβρίου 2011, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub>, που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Μετά την παρέλευση των προθεσμιών εφαρμογής που ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος V, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους σχετικούς με το σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, να χορηγήσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για οχήματα M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

2. Από την 1η Νοεμβρίου 2012, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφαλείας των οχημάτων και των ελαστικών, οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 5 έως 8, 9 παράγραφος 2 και 11:

α) τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών που προσδιορίζονται στα προαναφερόμενα άρθρα και στα μέτρα εφαρμογής τους, όταν αυτά δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και

β) τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες για νέους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, όταν αυτά τα κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

3. Από την 1η Νοεμβρίου 2012, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς ασφαλείας των ελαστικών οι οποίοι καλύπτονται στο άρθρο 9, παράγραφοι 1 και 3 έως 7 και στο παράρτημα II, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στον πίνακα 2 στο δεύτερο μέρος του παραρτήματος II, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες για νέους τύπους ελαστικών που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Από την 1η Νοεμβρίου 2013, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς ασφαλείας των ελαστικών οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 9, παράγραφοι 1 και 3 έως 7 και το παράρτημα II, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M, N και O προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

4. Μετά την παρέλευση των προθεσμιών εφαρμογής που ορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος V, οι εθνικές αρχές, για λόγους σχετικούς με το σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, όσον αφορά τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub> που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσής τους δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων.

5. Από την 1η Νοεμβρίου 2014 οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφαλείας των οχημάτων και των ελαστικών, οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 5, 6, 7, 8, στο άρθρο 9 παράγραφοι 1 έως 4, στα άρθρα 11, 12 παράγραφος 1 και στο παράρτημα II μέρη Α και Β, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης για τα ελαστικά C3 και των

οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2:

α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για νέα οχήματα των κατηγοριών που προσδιορίζονται στα προαναφερόμενα άρθρα, που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων, και

β) στην περίπτωση νέων κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα, τα οποία δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία.

6. Από την 1η Νοεμβρίου 2016 οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με το θόρυβο κύλισης των ελαστικών και, για τα ελαστικά C3, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης, εξαιρουμένων των οριακών τιμών αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2:

α) στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων, και

β) στην περίπτωση νέων ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα που δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση τους σε λειτουργία.

7. Από την 1η Νοεμβρίου 2016, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε κατασκευαστικά στοιχεία/χωριστές τεχνικές μονάδες για νέους τύπους ελαστικών που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2.

8. Από την 1η Νοεμβρίου 2017, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2.

9. Από την 1η Νοεμβρίου 2018 οι εθνικές αρχές:

α) για λόγους που σχετίζονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης των ελαστικών C1 και C2 που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και

β) απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων και, σε περίπτωση νέων ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2.

10. Από την 1η Νοεμβρίου 2020 οι εθνικές αρχές:

α) για λόγους που σχετίζονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης των ελαστικών C3 που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/EK και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων, και

β) σε περίπτωση νέων ελαστικών που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές αντίστασης τριβής κύλισης που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Β πίνακας 2, απαγορεύουν την πώληση και τη θέση τους σε λειτουργία.

11. Τα ελαστικά των κλάσεων C1, C2 και C3 που κατασκευάστηκαν πριν από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στις παραγράφους 5, 6, 9 και 10 και που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος II μπορούν να συνεχίσουν να πωλούνται για μια περίοδο που δεν υπερβαίνει τους 30 μήνες μετά τις ημερομηνίες αυτές.

12. Από την 1η Νοεμβρίου 2013 οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφαλείας των οχημάτων, οι οποίοι καλύπτονται στο άρθρο 10, τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub>, εφόσον τα οχήματα αυτά δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

13. Από την 1η Νοεμβρίου 2015 οι εθνικές αρχές, για λόγους που σχετίζονται με την ασφάλεια των οχημάτων η οποία καλύπτεται στο άρθρο 10, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> τα οποία δεν συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του., θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/EK και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω οχημάτων.

14. Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία για τα οχήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που είχαν λάβει έγκριση τύπου πριν από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 και εξακολουθούν να χορηγούν επέκταση των εγκρίσεων τύπου για τα εν λόγω οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες σύμφωνα με τις διατάξεις της κανονιστικής πράξης βάσει της οποίας επετράπησαν ή χορηγήθηκαν αρχικά, εκτός αν οι απαιτήσεις που ισχύουν για τα εν λόγω οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες έχουν τροποποιηθεί ή έχουν προστεθεί νέες απαιτήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του.

Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε λειτουργία και εξακολουθούν να χορηγούν επεκτάσεις της έγκρισης τύπου EK για τα ανταλλακτικά και τις χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαιρουμένων των ελαστικών αντικατάστασης τα οποία προορίζονται για οχήματα που είχαν λάβει έγκριση τύπου πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στις παραγράφους 1, 2 και 3, σύμφωνα με τις διατάξεις της κανονιστικής πράξης βάσει της οποίας επετράπησαν ή χορηγήθηκαν αρχικά.

15. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 έως 14 και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 14, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους που σχετίζονται με τους τομείς της ασφαλείας των οχημάτων και των ελαστικών, οι οποίοι καλύπτονται στα άρθρα 5 έως 12:

α) να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK ή εθνικής έγκρισης τύπου σε ένα νέο τύπο οχήματος ή τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK σε ένα νέο τύπο κατασκευαστικού στοιχείου χωριστής τεχνικής μονάδας, εάν το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα συμμορφώνεται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, ή

β) να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία ενός νέου κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, εάν το εν λόγω όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα συμμορφώνεται προς τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, ή

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

#### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 14

#### Μέτρα εφαρμογής

1. Η Επιτροπή εκδίδει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

α) λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων τους, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 5 έως 12·

β) λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας για οχήματα που προορίζονται για την οδική μεταφορά επικινδυνών φορτίων εντός ή μεταξύ κρατών μελών, λαμβάνοντας υπόψη τον κανονισμό 105 της ΟΕΕ/ΟΗΕ·

γ) ακριβέστερος ορισμός των φυσικών χαρακτηριστικών και των απαιτήσεων απόδοσης που πρέπει να πληροί ένα ελαστικό προκειμένου να εμπίπτει στον ορισμό του «ελαστικού χιονιού», «ελαστικού έλξης», «ελαστικού ειδικής χρήσεως», «επαγγελματικού ελαστικού εκτός δρόμου», «ενισχυμένου ελαστικού», και «extra load ελαστικού» σύμφωνα με τα σημεία 8 έως 13 του άρθρου 3, δεύτερο εδάφιο·

δ) μέτρα για τροποποιήσεις όσον αφορά τις οριακές τιμές για την αντίσταση τριβής κύλισης και το θόρυβο κύλισης που ορίζονται στα μέρη Β και Γ του παραρτήματος II, όποτε αυτό γίνεται αναγκαίο εξαιτίας αλλαγών στις διαδικασίες δοκιμής και χωρίς να μειώνεται το ισχύον επίπεδο φιλοδοξιών αναφορικά με το περιβάλλον·

ε) λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία για τον προσδιορισμό των επιπέδων θορύβου στα οποία αναφέρεται το παράρτημα II, μέρος Γ, σημείο 1·

στ) μέτρα για την τροποποίηση του παραρτήματος IV, ώστε αυτό να περιλάβει τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ που γίνονται υποχρεωτικοί σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 4, της απόφασης 97/836/ΕΚ·

2. Τα μέτρα στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 1, με την εξαίρεση εκείνων που σχετίζονται με τις διατάξεις του άρθρου 10, εγκρίνονται το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2010.

Τα μέτρα που σχετίζονται με τις διατάξεις του άρθρου 10 εγκρίνονται το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2011.

3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει τα ακόλουθα μέτρα εφαρμογής:

α) μέτρα για την εξαίρεση ορισμένων οχημάτων ή κλάσεων οχημάτων των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> από την υποχρέωση εγκατάστασης των προηγμένων συστημάτων οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 10 εφόσον, μετά από την πραγματοποίηση μιας ανάλυσης κόστους/οφέλους και αφού ληφθούν υπόψη όλες οι σχετικές παράμετροι ασφαλείας, αποδειχθεί ότι η εφαρμογή των συστημάτων αυτών δεν είναι κατάλληλη για τα συγκεκριμένα οχήματα ή κλάσεις οχημάτων·

β) το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2010 και στη βάση μιας σχετικής ανάλυσης κόστους/οφέλους, για τον περιορισμό της περιόδου που ορίζεται στο άρθρο 13, παράγραφος 11, η οποία μπορεί να διαφοροποιηθεί ανάλογα με την κλάση ή την κατηγορία των ελαστικών που αφορά.

4. Τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, τα οποία αποσκοπούν σε τροποποίηση και συμπλήρωση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15, παράγραφος 2.

#### Άρθρο 15

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Τεχνική Επιτροπή — Μηχανοκίνητα Οχήματα (TEMO), η οποία συστάθηκε με το άρθρο 40 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

##### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 16

##### Κυρώσεις για μη συμμόρφωση

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του από τους

κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι τις 20 Φεβρουαρίου 2011 ή, ενδεχομένως, το αργότερο 18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του σχετικού μέτρου εφαρμογής και κοινοποιούν αμέσως κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

2. Οι τύποι παραβάσεων που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν:

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

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

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

#### Άρθρο 17

##### Απολογισμός

Μέχρι την 1η Δεκεμβρίου 2012 και κάθε τρία έτη μετά από αυτή την ημερομηνία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που συμπεριλαμβάνει, όπου αυτό απαιτείται, προτάσεις για την αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού ή άλλων σχετικών κοινοτικών πράξεων που αφορούν τη συμπερίληψη άλλων, νέων στοιχείων ασφαλείας.

#### Άρθρο 18

##### Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/ΕΚ

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

#### Άρθρο 19

##### Κατάργηση

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

2. Η οδηγία 92/23/ΕΟΚ καταργείται από την 1η Νοεμβρίου 2017.

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

*Άρθρο 20*

**Έναρξη ισχύος**

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

Εφαρμόζεται από την 1η Νοεμβρίου 2011.

Τα άρθρα 13, παράγραφος 15, και 14 και το σημείο 1 στοιχείο α) σημείο iii), το σημείο 1 στοιχείο β) σημείο iii), το σημείο 1 στοιχείο β) σημείο iv), το σημείο 2 στοιχείο γ), το σημείο 3 στοιχείο α) σημείο iii), το σημείο 3 στοιχείο β) σημείο iii), το σημείο 3 στοιχείο γ) σημείο iii), το σημείο 3 στοιχείο δ) σημείο iii), το σημείο 3

στοιχείο ε) σημείο iii) και το σημείο 3 στοιχείο στ) σημείο i) του παραρτήματος III εφαρμόζονται από τις 20 Αυγούστου 2009.

Το σημείο 1 στοιχείο α) σημείο i), το σημείο 1 στοιχείο β) σημείο i), το σημείο 2 στοιχείο α), το σημείο 3 στοιχείο α) σημείο i), το σημείο 3 στοιχείο β) σημείο i), το σημείο 3 στοιχείο γ) σημείο i), το σημείο 3 στοιχείο δ) σημείο i), το σημείο 3 στοιχείο ε) σημείο i) και το σημείο 3 στοιχείο στ) σημείο ii) του παραρτήματος III εφαρμόζονται από την 1η Νοεμβρίου 2014.

Το σημείο 1 στοιχείο α) σημείο ii), το σημείο 1 στοιχείο β) σημείο ii), το σημείο 2 στοιχείο β), το σημείο 3 στοιχείο α) σημείο ii), το σημείο 3 στοιχείο β) σημείο ii), το σημείο 3 στοιχείο γ) σημείο ii), το σημείο 3 στοιχείο δ) σημείο ii), το σημείο 3 στοιχείο ε) σημείο ii) και το σημείο 4 του παραρτήματος III εφαρμόζονται από την 1η Νοεμβρίου 2017.

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

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
E. ERLANDSSON

[illegible]

| Αντικείμενο                                                   | Εφαρμογές σε οχήματα κατηγορίας |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                               | M <sub>1</sub>                  | M <sub>2</sub>     | M <sub>3</sub>     | N <sub>1</sub>     | N <sub>2</sub>     | N <sub>3</sub>     | O <sub>1</sub>     | O <sub>2</sub>     | O <sub>3</sub>     | O <sub>4</sub>     |
| Αναγνώριση χειριστηρίων και ενδείξεων                         | X                               | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |
| Αποπάγωση/αποθάμβωση                                          | X                               | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   |                    |                    |                    |                    |
| Εκτοξευτήρας/υαλοκαθαριστήρας                                 | X                               | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   |                    |                    |                    |                    |
| Συστήματα θέρμανσης                                           | X                               | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Προστατευτικά τροχών                                          | X                               |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Υποστηρίγματα κεφαλής                                         | X                               |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Πλευρική προστασία                                            |                                 |                    |                    |                    | X                  | X                  |                    |                    | X                  | X                  |
| Λασπωτήρες                                                    |                                 |                    |                    |                    | X                  | X                  |                    |                    | X                  | X                  |
| Υαλοπίνακες ασφαλείας                                         | X                               | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Ελαστικά                                                      | X                               | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Συσκευές περιορισμού της ταχύτητας                            |                                 | X                  | X                  |                    | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |
| Μάζα και διαστάσεις                                           | X                               | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Εξωτερικές προεχόντες θαλάμων                                 |                                 |                    |                    | X                  | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |
| Ζεύξεις                                                       | X ( <sup>3</sup> )              | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Όριο ευφλεκτικότητας                                          |                                 |                    | X                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Λεωφορεία και πούλμαν                                         |                                 | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Μετωπική σύγκρουση                                            | X ( <sup>4</sup> )              |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Πλευρική σύγκρουση                                            | X ( <sup>5</sup> )              |                    |                    | X ( <sup>5</sup> ) |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Οχήματα προοριζόμενα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων |                                 |                    |                    | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) |
| Πρόσθια προστασία έναντι ενσφηνώσεως                          |                                 |                    |                    |                    | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |

(<sup>1</sup>) Τα οχήματα αυτής της κατηγορίας πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλη διάταξη αποθάμβωσης και αποπάγωσης αλεξηνέμου.

(<sup>2</sup>) Τα οχήματα αυτής της κατηγορίας πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλες διατάξεις εκτόξευσης νερού και καθαρισμού αλεξηνέμου.

(<sup>3</sup>) Μόνο για τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με ζεύξεις.

(<sup>4</sup>) Τεχνικός αποδεκτής μάζας έμφορτου οχήματος που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους.

(<sup>5</sup>) Μόνον για οχήματα στα οποία το «σημείο αναφοράς θέσης καθιμένου (σημείο "R")» της χαμηλότερης θέσης δεν ευρίσκεται περισσότερο από 700 mm από την επιφάνεια του εδάφους. Το σημείο «R» ορίζεται στον κανονισμό 95 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.

(<sup>6</sup>) Μόνον όταν ο κατασκευαστής υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος το οποίο προορίζεται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

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

## ΜΕΡΟΣ Α — ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΥΣΗ ΣΕ ΒΡΕΓΜΕΝΟ ΕΔΑΦΟΣ

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

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

## ΜΕΡΟΣ Β — ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ ΤΡΙΒΗΣ ΚΥΛΙΣΗΣ

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

Πίνακας 1

| Κλάση ελαστικών | Μέγιστη τιμή (kg/τόνος)<br>1η φάση |
|-----------------|------------------------------------|
| C1              | 12,0                               |
| C2              | 10,5                               |
| C3              | 8,0                                |

Πίνακας 2

| Κλάση ελαστικών | Μέγιστη τιμή (kg/τόνος)<br>2η φάση |
|-----------------|------------------------------------|
| C1              | 10,5                               |
| C2              | 9,0                                |
| C3              | 6,5                                |

Για τα ελαστικά χιονιού τα όρια του πίνακος 2 αυξάνονται κατά 1 kg/t.

## ΜΕΡΟΣ Γ — ΘΟΡΥΒΟΣ ΚΥΛΙΣΗΣ

1. Τα επίπεδα θορύβου που καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία προσδιορίζεται στα μέτρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια που αναφέρονται στα σημεία 1.1 ή 1.2. Οι πίνακες στα σημεία 1.1 και 1.2 απεικονίζουν τις τιμές που μετρώνται, διορθωμένες για τη θερμοκρασία, εκτός από την περίπτωση των ελαστικών C3, και την ακρίβεια του οργάνου μέτρησης, στρογγυλοποιημένες στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.
- 1.1. Ελαστικά της κλάσης C1, αναφορικά με το ονομαστικό πλάτος διατομής του ελαστικού το οποίο δοκιμάστηκε:

| Κλάση ελαστικών | Ονομαστικό πλάτος διατομής (mm) | Οριακές τιμές σε dB(A) |
|-----------------|---------------------------------|------------------------|
| C1A             | $\leq 185$                      | 70                     |
| C1B             | $> 185 \leq 215$                | 71                     |
| C1C             | $> 215 \leq 245$                | 71                     |
| C1D             | $> 245 \leq 275$                | 72                     |
| C1E             | $> 275$                         | 74                     |

Για ελαστικά χιονιού, ελαστικά Extra Load και ενισχυμένα ελαστικά, ή για κάθε συνδυασμό των ταξινομήσεων αυτών, οι ανωτέρω οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB(A).

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

| Κλάση ελαστικών | Κατηγορία χρήσης | Οριακές τιμές σε dB(A) |
|-----------------|------------------|------------------------|
| C2              | Συνήθη ελαστικά  | 72                     |
|                 | ελαστικά έλξης   | 73                     |
| C3              | Συνήθη ελαστικά  | 73                     |
|                 | ελαστικά έλξης   | 75                     |

Για ειδικού τύπου ελαστικά οι ανωτέρω οριακές τιμές αυξάνονται κατά 2 dB(A). Οι τιμές αυτές αυξάνονται κατά ακόμη 2 dB(A) για τα ελαστικά χιονιού στην κατηγορία ελαστικών έλξης C2. Για όλες τις άλλες κατηγορίες ελαστικών C2 και C3 επιτρέπεται η αύξηση του ορίου κατά 1 dB(A) επιπλέον για τα ελαστικά χιονιού.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

## Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/EK

Η οδηγία 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

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

α) Ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

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

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 63:

| Σημείο | Αντικείμενο     | Αριθμός κανονιστικής πράξης    | Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας   | Εφαρμογή       |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
|--------|-----------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|        |                 |                                |                               | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
| «63    | Γενική ασφάλεια | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 | EE L 200 της 31.7.2009, σ. 1. | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X»             |

β) Το προσάρτημα τροποποιείται ως εξής:

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

ii) το σημείο 46 του πίνακα διαγράφεται·

iii) προστίθεται η ακόλουθη σειρά στον πίνακα:

|     | Αντικείμενο     | Αριθμός κανονιστικής πράξης    | Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας   | M <sub>1</sub> |
|-----|-----------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------|
| «63 | Γενική ασφάλεια | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 | EE L 200 της 31.7.2009, σ. 1. | EEM»           |

(iv) Στο «υπόμνημα», προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

β) το σημείο 46 διαγράφεται·

γ) προστίθεται η ακόλουθη σειρά στον πίνακα:

|     | Αντικείμενο     | Αριθμός κανονιστικής πράξης <sup>(1)</sup> | Όπως τροποποιήθηκε με | Εφαρμόζεται στις παραλλαγές |
|-----|-----------------|--------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| «63 | Γενική ασφάλεια | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009»            |                       |                             |



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

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

ii) το σημείο 46 διαγράφεται·

iii) προστίθεται η ακόλουθη σειρά στον πίνακα:

| Σημείο | Αντικείμενο     | Αριθμός κανονιστικής πράξης    | Κινητοί γερανοί κατηγορίας N <sub>3</sub> |
|--------|-----------------|--------------------------------|-------------------------------------------|
| «63    | Γενική ασφάλεια | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 | EEM»                                      |

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

i) τα σημεία C, U, W<sub>5</sub> και W<sub>6</sub> διαγράφονται·

ii) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

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

4. Στον πίνακα του παραρτήματος XV το σημείο 46 διαγράφεται.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Κατάλογος κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ που ισχύουν σε υποχρεωτική βάση

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

**Ημερομηνίες εφαρμογής των απαιτήσεων για τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας στα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> και O<sub>4</sub>**

Πίνακας 1 — Καθορισμός ημερομηνιών για οχήματα νέου τύπου

| Κατηγορία οχήματος                                                                                           | Καθορισμός ημερομηνίας |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| M <sub>2</sub>                                                                                               | 11η Ιουλίου 2013       |
| M <sub>3</sub> (κλάση III)                                                                                   | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| M <sub>3</sub> < 16 τόνοι (μετάδοση με πεπιεσμένο αέρα)                                                      | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| M <sub>3</sub> (κλάσεις II και B) (υδραυλική μετάδοση)                                                       | 11η Ιουλίου 2013       |
| M <sub>3</sub> (κλάση III) (υδραυλική μετάδοση)                                                              | 11η Ιουλίου 2013       |
| M <sub>3</sub> (κλάση III) (έλεγχος μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα και μετάδοση υδραυλικής ενέργειας)          | 11η Ιουλίου 2014       |
| M <sub>3</sub> (κλάση II) (έλεγχος μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα και μετάδοση υδραυλικής ενέργειας)           | 11η Ιουλίου 2014       |
| M <sub>3</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| N <sub>2</sub> (υδραυλική μετάδοση)                                                                          | 11η Ιουλίου 2013       |
| N <sub>2</sub> (έλεγχος μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα και μετάδοση υδραυλικής ενέργειας)                      | 11η Ιουλίου 2014       |
| N <sub>2</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 11η Ιουλίου 2012       |
| N <sub>3</sub> (διαξονικοί ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα)                                                  | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| N <sub>3</sub> [διαξονικοί ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα με έλεγχο της μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα (ABS)] | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| N <sub>3</sub> [3 αξόνων με ηλεκτρικό έλεγχο μετάδοσης (EBS)]                                                | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| N <sub>3</sub> [2 και 3 αξόνων με έλεγχο της μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα (ABS)]                             | 11η Ιουλίου 2012       |
| N <sub>3</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| O <sub>3</sub> (συνολικού φορτίου αξόνων μεταξύ 3,5 και 7,5 τόνοι)                                           | 11η Ιουλίου 2012       |
| O <sub>3</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2011      |
| O <sub>4</sub>                                                                                               | 1η Νοεμβρίου 2011      |

Πίνακας 2 — Καθορισμός ημερομηνιών για νέα οχήματα

| Κατηγορία οχήματος                                                                                           | Καθορισμός ημερομηνίας |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| M <sub>2</sub>                                                                                               | 11η Ιουλίου 2015       |
| M <sub>3</sub> (κλάση III)                                                                                   | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| M <sub>3</sub> < 16 τόνοι (μετάδοση με πεπιεσμένο αέρα)                                                      | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| M <sub>3</sub> (κλάσεις II και B) (υδραυλική μετάδοση)                                                       | 11η Ιουλίου 2015       |
| M <sub>3</sub> (κλάση III) (υδραυλική μετάδοση)                                                              | 11η Ιουλίου 2015       |
| M <sub>3</sub> (κλάση III) (έλεγχος μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα και μετάδοση υδραυλικής ενέργειας)          | 11η Ιουλίου 2016       |
| M <sub>3</sub> (κλάση II) (έλεγχος μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα και μετάδοση υδραυλικής ενέργειας)           | 11η Ιουλίου 2016       |
| M <sub>3</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| N <sub>2</sub> (υδραυλική μετάδοση κίνησης)                                                                  | 11η Ιουλίου 2015       |
| N <sub>2</sub> (έλεγχος μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα και μετάδοση υδραυλικής ενέργειας)                      | 11η Ιουλίου 2016       |
| N <sub>2</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| N <sub>3</sub> (διαξονικοί ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα)                                                  | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| N <sub>3</sub> [διαξονικοί ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα με έλεγχο της μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα (ABS)] | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| N <sub>3</sub> [3 αξόνων με ηλεκτρικό έλεγχο μετάδοσης (EBS)]                                                | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| N <sub>3</sub> [2 και 3 αξόνων με έλεγχο της μετάδοσης με πεπιεσμένο αέρα (ABS)]                             | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| N <sub>3</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| O <sub>3</sub> (συνολικού φορτίου αξόνων μεταξύ 3,5 και 7,5 τόνοι)                                           | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| O <sub>3</sub> (διαφορετικά των ανωτέρω)                                                                     | 1η Νοεμβρίου 2014      |
| O <sub>4</sub>                                                                                               | 1η Νοεμβρίου 2014      |