

## III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## 450Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ 14ΗΣ ΚΑΙ 15ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2009

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων»**

COM(2008) 316 τελικό — 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/05)

Εισηγητής: κ. RANOCCHIARI

Στις 9 Ιουνίου 2008, και σύμφωνα με το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

*«Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων»*

COM(2008) 316 τελικό — 2008/0100 (COD)

Το ειδικευμένο τμήμα, «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 6 Ιανουαρίου 2009, με βάση εισηγητική έκθεση του κ. RANOCCHIARI.

Κατά την 450ή σύνοδο ολομέλειας της 14ης και 15ης Ιανουαρίου 2009 (συνεδρίαση της 14ης Ιανουαρίου 2008) η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 173 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 1 αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση:

### 1. Συστάσεις και συμπεράσματα

1.1 Η ΕΟΚΕ ήταν ανέκαθεν σύμφωνη με κάθε πρωτοβουλία που στοχεύει στην απλούστευση της νομοθεσίας, ιδίως όταν πρόκειται για ευαίσθητα ζητήματα όπως η ασφάλεια και το περιβάλλον. Υπό αυτήν την έννοια δεν μπορεί παρά να χαιρέτισει την προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που επιδιώκει, με την πρόταση κανονισμού της, να επιτύχει αυτά τα τρία σημαντικά αποτελέσματα ρυθμίζοντας νομοθετικά την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ελαστικών.

1.2 Η επιλογή της Επιτροπής να καταργήσει περισσότερες από 150 ισχύουσες οδηγίες, που αντικαθίστανται από τον προτεινόμενο κανονισμό, φαίνεται εκ πρώτης όψεως πολύ ενδιαφέρουσα και συνάδει με τη ζητούμενη απλούστευση. Ωστόσο η εν λόγω επιλογή, αν δεν διενεργηθεί κατά τρόπο δεδειγμένο προσαρμοσμένο και ενδεδειγμένο, ενέχει τον κίνδυνο να επιβάλει νέες διαδικασίες που δεν είναι πάντα

συμβατές με τις υπάρχουσες, δημιουργώντας πρόσθετες δυσχέρειες και επιβαρύνσεις τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τις αρχές των κρατών μελών.

1.3 Ειδικότερα, η ΕΟΚΕ διερωτάται πώς συνδέεται αυτή η πρόταση με την πρόσφατη οδηγία πλαίσιο για την έγκριση τύπου ΕΕ (2007/46/ΕΚ) ή με τις σχεδιαζόμενες διατάξεις ΟΕΕ/ΟΗΕ, στις οποίες θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στη συνέχεια της γνωμοδότησης.

1.4 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η απλοποίηση του πλαισίου και των διαδικασιών για την έγκριση τύπου, η οποία προβλέπεται από την Επιτροπή μέσω της εισαγωγής εναρμονισμένων απαιτήσεων, θα μπορούσε να επιτευχθεί με την ενσωμάτωση των παρόντων και των μελλοντικών κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ στο Παράρτημα IV της προαναφερθείσας οδηγίας για την έγκριση τύπου ΕΕ, σταδιακά και παράλληλα με την ανάγκη προσαρμογής αυτών των διατάξεων στην τεχνολογική πρόοδο.

1.5 Σχετικά με τις «προηγμένες τεχνολογίες ασφαλείας», επειδή οι εν λόγω τεχνολογίες δεν είναι διαθέσιμες για όλους και στον ίδιο βαθμό, η ΕΟΚΕ θεωρεί σκοπιμότερο να αποτελέσουν αντικείμενο μεμονωμένων προτάσεων, συνεκτιμώντας συγχρόνως την εξέλιξη της τεχνολογίας στο πλαίσιο των τεχνικών ομάδων ΟΕΕ/ΟΗΕ της Γενεύης.

1.6 Σε ό,τι αφορά, τέλος, στις προδιαγραφές ελαστικών, η ΕΟΚΕ κρίνει αποδεκτή την πρόταση της βιομηχανίας του κλάδου, η οποία σεβόμενη το χρονοδιάγραμμα της πρότασης της Επιτροπής, την απλοποιεί με την πρόβλεψη δύο κύκλων εφαρμογής αντί των προτεινόμενων πέντε.

1.7 Λαμβάνοντας υπόψη τις επιφυλάξεις που έχουν διατυπωθεί μέχρι στιγμής, η ΕΟΚΕ επιδοκίμασε την πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο επεδίωξε τη διενέργεια πρόσθετης μελέτης επί του θέματος κατόπιν εκείνης που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής· ωστόσο, τα πορίσματα αυτής της δεύτερης μελέτης δεν προσέφεραν τις αναμενόμενες διευκρινίσεις.

1.8 Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ φοβάται μήπως — ελλείψει ενδεδειγμένων στοιχείων σχετικά με την ανάλυση κόστους-οφέλους ορισμένων από τις προτεινόμενες λύσεις — η αισθητή συνακόλουθη αύξηση τους κόστους για τη βιομηχανία και, επομένως, για τους καταναλωτές, θα μπορούσε να επιβραδύνει περαιτέρω την ανανέωση του στόλου των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ευρώπη, η οποία έχει ήδη αρχίσει να υφίσταται τις συνέπειες της παρούσας οικονομικής κρίσης.

1.9 Τέλος, η ΕΟΚΕ συνιστά ήδη από τώρα στις αρχές των κρατών μελών που είναι επιφορτισμένες με τη διενέργεια των απαιτούμενων ελέγχων για τη χορήγηση της έγκρισης τύπου να επιδεικνύουν μεγαλύτερη προσοχή και αυστηρότητα έναντι των απαιτήσεων ασφαλείας για τα οχήματα — και ιδιαίτερα για τα ελαστικά των οχημάτων — τα οποία θα εισάγονται στην Ευρώπη έπειτα από την έγκριση του υπό εξέταση κανονισμού.

## 2. Εισαγωγή

2.1 Παρότι η ασφάλεια των οχημάτων και η προστασία του περιβάλλοντος βελτιώθηκαν σημαντικά την τελευταία δεκαετία, παραμένουν δικαίως στο επίκεντρο της προσοχής σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εξακολουθούν ειδικότερα να υφίστανται ανησυχίες σχετικά με τα μέτρια μέχρι στιγμής αποτελέσματα για τη μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από τις μεταφορές, ιδίως των εκπομπών CO<sub>2</sub>, καθώς και σχετικά με τον αριθμό των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους πάνω από 44 000 άτομα στα 27 κράτη μέλη, ενώ ακόμη 1 700 000 άτομα τραυματίζονται εξαιτίας τροχαίων ατυχημάτων <sup>(1)</sup>.

2.2 Ως γνωστόν, η ευρωπαϊκή νομοθεσία περί της έγκρισης τύπου επιβάλλει συγκεκριμένους κανόνες κατασκευής μηχανοκίνητων οχημάτων, κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της μέγιστης δυνατής ασφαλείας για τους επιβαίνοντες σε οχήματα και για όλους τους χρήστες των οδικών δικτύων, αφενός, και της προστασίας του περιβάλλοντος, αφετέρου. Σήμερα στον τομέα της έγκρισης τύπου υπάρχουν περίπου 60 βασικές οδηγίες, 50 εκ των οποίων αφορούν στην ασφάλεια και δέκα περίπου στο περιβάλλον, στις οποίες προστίθενται 100 περίπου τροποποιητικές οδηγίες.

2.3 Η συνεχιζόμενη έρευνα και ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας καθιστά εφικτή την ευρύτερη και καλύτερη

ανταπόκριση στις προαναφερθείσες απαιτήσεις που ισχύουν στην περίπτωση τόσο των οχημάτων που βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού όσο και, εν μέρει, εκείνων που ήδη κυκλοφορούν, καθώς οι νέες τεχνολογίες είναι σε θέση να περιορίσουν τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων και τη ρύπανση.

2.4 Σύμφωνα με τις συστάσεις της CARS 21 <sup>(2)</sup>, ακόμη και αυτά τα ζητήματα χρήζουν αντιμετώπισης σύμφωνα με μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την επίτευξη των στόχων οι οποίοι — όπως υπενθύμισε ο αντιπρόεδρος της Επιτροπής, κ. VERHEUGEN, κατά την παρουσίαση της πρότασης του παρόντος κανονισμού — ευνοούν τους πολίτες, το περιβάλλον και τη βιομηχανία. Για την επίτευξη των στόχων της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στην ΕΕ, απαιτείται να συνεχισθεί η επικαιροποίηση των κανονισμών που διέπουν την κατασκευή νέων οχημάτων. Εξάλλου, είναι επίσης αναγκαίος ο περιορισμός του ρυθμιστικού φόρτου που επιβαρύνει τον κλάδο μέσω της απλούστευσης της ισχύουσας νομοθεσίας, όπου αυτό είναι εφικτό. Προς τον σκοπό αυτό, το προαναφερθέν έγγραφο CARS 21 συνιστούσε τη χρήση τυχόν κανόνων ΟΕΕ/ΟΗΕ <sup>(3)</sup>.

## 3. Η πρόταση της Επιτροπής

3.1 Η πρόταση κανονισμού επιχειρεί να τροποποιήσει την ισχύουσα νομοθεσία έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων σύμφωνα με τρεις άξονες: **απλούστευση, προηγμένα συστήματα ασφαλείας και ελαστικά**.

Ειδικότερα, η πρόταση κανονισμού περιλαμβάνει τα εξής:

3.1.1 Την τροποποίηση της τρέχουσας νομοθεσίας έγκρισης τύπου ως προς την ασφάλεια των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων.

Η Επιτροπή στοχεύει στην κατάργηση περισσότερων από 150 οδηγιών εν ισχύ, αντικαθιστώντας τις με έναν μόνο κανονισμό του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ο οποίος θα ισχύσει άμεσα στην ΕΕ.

3.1.2 Την εισαγωγή συμπληρωματικών απαιτήσεων ασφαλείας

— Από το 2012, υποχρεωτική εγκατάσταση συστημάτων **ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας** (*Electronic Stability Control — ESC*) στα νέα μοντέλα επιβατηγών αυτοκινήτων και εμπορικών οχημάτων· όλα τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα θα διαθέτουν τα εν λόγω συστήματα έως το 2014. Τα ESC ενεργούν στα συστήματα πέδησης και έλξης για να βοηθήσουν τον οδηγό να διατηρήσει τον έλεγχο του οχήματός του σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (προκαλούμενες, παραδείγματος χάρη, εξαιτίας άσχημων οδικών συνθηκών ή υπερβολικής ταχύτητας σε στροφές).

— Από το 2013, υποχρεωτική εγκατάσταση **προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης** (*Advanced Emergency Braking Systems — AEBs*) στα οχήματα μεγάλων διαστάσεων· πρόκειται για συστήματα τα οποία χρησιμοποιούν αισθητήρες που ειδοποιούν τον οδηγό εάν το όχημά του βρίσκεται υπερβολικά κοντά στο προπορευόμενο όχημα και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενεργοποιούν τον μηχανισμό πέδησης

(1) Πηγή: CARE (*Community Road Accident Database*): βάση δεδομένων που συλλέγει και επεξεργάζεται στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα στα κράτη μέλη.

(2) COM(2007) 22 τελικό της 7ης Φεβρουαρίου 2007 — Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία τον 21<sup>ο</sup> αιώνα.

(3) Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών, Γενεύη. Η ΟΕΕ προωθεί τη συνεργασία και την ολοκλήρωση των 56 κρατών μελών αναπτύσσοντας κοινές προδιαγραφές και κανόνες, μεταξύ άλλων και στον τομέα της έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων.

έκτακτης ανάγκης για να αποφευχθεί ή να μετριασθεί η σύγκρουση. Όλα τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα θα διαθέτουν τα συστήματα αυτά έως το 2015.

- Από το 2013, υποχρεωτική εγκατάσταση **συστημάτων προειδοποίησης κατά την απομάκρυνση από τη λωρίδα κυκλοφορίας** (*Lane Departure Warning Systems — LDWS*), στα οχήματα μεγάλων διαστάσεων, τα οποία προειδοποιούν τον οδηγό όταν το όχημα κινδυνεύει με μη ηθελημένη παρέκκλιση από την πορεία του, κυρίως λόγω απροσεξίας του οδηγού. Όλα τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα θα διαθέτουν τα συστήματα αυτά έως το 2015 <sup>(4)</sup>.

### 3.1.3 Νέες απαιτήσεις ως προς τα ελαστικά <sup>(5)</sup>:

- Από το 2012 θα είναι υποχρεωτικά τα **ελαστικά χαμηλής αντίστασης τριβής κύλισης** (*Low Rolling Resistance Tyres — LRRRT*), που περιορίζουν την κατανάλωση καυσίμου μειώνοντας την αντίσταση στην κίνηση που επιδρά στην κύλιση του ελαστικού, η οποία προκαλείται κυρίως από την παραμόρφωση του τροχού, του ελαστικού ή του οδοστρώματος.
- Από το 2012 θα είναι υποχρεωτικά τα **συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών για επιβατηγά αυτοκίνητα** (*Tyre Pressure Monitoring Systems — TPMS*), που ειδοποιούν τον οδηγό όταν η πίεση των ελαστικών είναι χαμηλότερη του βελτιστού.
- **Μείωση του επιπέδου του θορύβου** κατά το παράρτημα I της πρότασης κανονισμού.
- **Πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος** κατά το παράρτημα I της πρότασης κανονισμού.

## 4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για την κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία αποσκοπεί στη διασφάλιση της καλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και, ταυτόχρονα, σε υψηλότερο επίπεδο προστασίας της ασφάλειας και του περιβάλλοντος.

<sup>(4)</sup> Περίληψη υποχρεωτικών προδησιμών για τις απαιτήσεις ασφαλείας:

- ESC: 29.10.2012 προβλεπόμενη νέα έγκριση, 29.10.2014 προβλεπόμενη νέα αδειοδότηση,
- AEBs: 29.10.2013 προβλεπόμενη νέα έγκριση, 29.10.2015 προβλεπόμενη νέα αδειοδότηση,
- LDWS: 29.10.2013 προβλεπόμενη νέα έγκριση, 29.10.2015 προβλεπόμενη νέα αδειοδότηση,

<sup>(5)</sup> Για λόγους αποσαφήνισης παρατίθενται ακολούθως οι προβλεπόμενες ημερομηνίες της Επιτροπής αναφορικά με τις απαιτήσεις για τα ελαστικά:

- 2012 νέα έγκριση για τα ελαστικά κλάσης C1 ως προς την πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος και κλάσης C1-C2-C3 ως προς την αντίσταση τριβής κύλισης (ATK) φάση 1 και τον εξωτερικό θόρυβο,
- 2014 νέα αδειοδότηση για τα ελαστικά κλάσης C1 που πληρούν τις προδιαγραφές πρόσφυσης σε βρεγμένο έδαφος και κλάσης C1-C2 σύμφωνα με τις προδιαγραφές ATK φάση 1,
- 2016 νέα έγκριση για όλους τους νέους τύπους ελαστικών κλάσης C1-C2-C3 σύμφωνα με την ATK φάση 2· θα μπορούν να αδειοδοτούνται και να κυκλοφορούν στην αγορά της ΕΕ μόνον ελαστικά κλάσης C1-C2-C3 που συμμορφώνονται στις προδιαγραφές εξωτερικού θορύβου,
- 2018 θα μπορούν να αδειοδοτούνται στην αγορά της ΕΕ μόνον ελαστικά κλάσης C1-C2 σύμφωνα με τις προδιαγραφές ATK φάση 2,
- 2020 θα μπορούν να αδειοδοτούνται και να κυκλοφορούν στην αγορά της ΕΕ μόνον ελαστικά κλάσης C3 που πληρούν τις προδιαγραφές ATK φάση 2,

4.2 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η εν λόγω πρόταση κανονισμού είναι ένα εν δυνάμει άριστο μέσο αύξησης της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, με τη μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων, ενώ παράλληλα προβλέπει την εισαγωγή διατάξεων για τον περιορισμό της κατανάλωσης διοξειδίου του άνθρακα, μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης των προς κατάργηση οδηγιών και των επιπτώσεων της κατάργησής τους.

4.3 Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι η λύση που επιλέχθηκε αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση της απλούστευσης, ευνοώντας κυρίως τις εθνικές αρχές και τη βιομηχανία. Εκτιμά, ωστόσο, ότι η κανονιστική απλοποίηση δεν μπορεί να περιοριστεί στη συγκέντρωση των ισχυουσών διαδικασιών σε ένα είδος κανονισμού πλαισίου για την ασφάλεια. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της εισαγωγής της νέας οδηγίας πλαισίου για την έγκριση τύπου ΕΕ (οδηγία 2007/46/ΕΚ) <sup>(6)</sup>, προκειμένου να διασφαλισθεί η συνοχή και να αποτραπεί η επιβολή νέων διαδικασιών που ενδέχεται να πολλαπλασιάσουν, αντί να μειώσουν, τις επιβαρύνσεις για τις αρχές και τους κατασκευαστές.

4.4 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την αρχή που διατύπωσε η Επιτροπή, σύμφωνα με την οποία το χρονοδιάγραμμα εισαγωγής των νέων ειδικών προδιαγραφών έγκρισης των οχημάτων πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα εφαρμογής των προδιαγραφών αυτών. Κατά γενικό κανόνα, οι προδιαγραφές θα πρέπει να εφαρμόζονται αρχικά μόνο στους νέους τύπους οχημάτων. Οι ήδη υπάρχοντες τύποι οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους ένα ορισμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να προσαρμοστούν στις τιθέμενες προδιαγραφές.

4.5 Σε σχέση με τις προδιαγραφές για τα ελαστικά, θεωρείται περιττό να υπενθυμισθεί ότι τα ελαστικά είναι το μόνο στοιχείο που συνδέει το όχημα με το οδόστρωμα και ότι τα χαρακτηριστικά ασφαλείας του πρέπει να προηγούνται κάθε άλλου στόχου. Κατά συνέπεια η ΕΟΚΕ θεωρεί:

- αναγκαίο να διασφαλισθεί ότι η προβλεπόμενη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης δεν θα μειώσει τις εξίσου σημαντικές απαιτήσεις ασφαλείας των χρηστών των οχημάτων και των πολιτών·
- σκόπιμο να υιοθετηθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που δεν θα μειώνει τις συνολικές επιδόσεις (αντίσταση τριβής κύλισης, πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος κλπ.) των ελαστικών προκειμένου να επιτευχθεί απλώς και μόνο η — ασφαλώς σημαντική — μείωση του θορύβου.

4.6 Η ΕΟΚΕ διατυπώνει ωστόσο ορισμένες επιφυλάξεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα της μελέτης αντικτύπου που διεξήχθη για λογαριασμό της Επιτροπής και έχει ταχθεί υπέρ της επιλογής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη διεξαγωγή πρόσθετης ανεξάρτητης μελέτης. Πράγματι, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν στην ανάλυση του αντικτύπου ενδέχεται να επέφεραν αλλοίωση των αποτελεσμάτων.

<sup>(6)</sup> 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 ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

4.7 Εντούτοις, διαπιστώνεται με λύπη ότι η μελέτη η οποία ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και δημοσιεύθηκε στα τέλη Νοεμβρίου 2008 (7) δεν παρέχει απαντήσεις στα ερωτήματα που τίθενται και δεν εξαλείφει τις αμφιβολίες της ΕΟΚΕ ούτε ως προς τις διοικητικές και τεχνικές πτυχές του θέματος ούτε σχετικά με την επακριβέστερη ανάλυση κόστους-οφέλους της πρότασης της Επιτροπής.

4.7.1 Η εν λόγω μελέτη επικεντρώνεται αποκλειστικά στα ελαστικά και στο σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών (TPMS) και, ως προς το σύστημα αυτό, επιδεικνύει μια αμφισβητήσιμη προτίμηση για το δαπανηρότερο «άμεσο» σύστημα έναντι του «έμμεσου» συστήματος το οποίο θα εκτεθεί κατωτέρω, ενώ δεν προσθέτει κανένα νέο στοιχείο όσον αφορά τα άλλα προηγμένα συστήματα ασφαλείας ή τις επιπτώσεις της προτεινόμενης απλοποίησης.

4.8 Υπό αυτές τις συνθήκες, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι το πρόσθετο κόστος που αναμένεται να προκύψει για τη βιομηχανία και επομένως για τους καταναλωτές, σε περίπτωση εφαρμογής του κανονισμού υπό την παρούσα μορφή του, δεν αντισταθμίζεται από επαρκώς αποδεδειγμένα οφέλη, γεγονός το οποίο ενέχει τον προφανή κίνδυνο να επιβραδυνθεί περαιτέρω η ανανέωση του στόλου των οχημάτων (που έχουν μέση ηλικία μεγαλύτερη των οκτώ ετών) στην Ευρώπη, η οποία έχει ήδη αρχίσει να υφίσταται τις συνέπειες της παρούσας οικονομικής κρίσης.

4.9 Η ΕΟΚΕ εκτιμά, εξάλλου, ότι για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας που υπόκειται σε ένα επίπεδο προδιαγραφών αριστείας όσον αφορά στην ασφάλεια, πρέπει να θεσπισθεί ένας κανονισμός ο οποίος, στο σύνολό του, να μην στρεβλώνει τον ανταγωνισμό προς όφελος των μη ευρωπαϊών κατασκευαστών που εμφανίζουν χαμηλότερο κόστος, αλλά συχνά και σαφώς χαμηλότερα επίπεδα συνολικής ασφάλειας. Αυτό συνεπάγεται τη διενέργεια ελέγχων προκειμένου να διαπιστώνεται ότι τα εισαγόμενα οχήματα και κυρίως τα ελαστικά πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπει ο κανονισμός.

4.10 Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι πρέπει να συνεκτιμηθεί δεόντως ο αντίκτυπος του εν λόγω κανονισμού σε όλον τον κλάδο της βιομηχανίας ελαστικών. Η οικονομική βιωσιμότητα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων διανομής μπορεί εκ πρώτης όψεως να τεθεί σε κίνδυνο. Το πλεονασματικό απόθεμα που θα δημιουργηθεί με τη θέση σε ισχύ των προθεσμιών που προτείνονται από την Επιτροπή θα μπορούσε να προκαλέσει δυσκολίες στην αλυσίδα διανομής. Πράγματι, η εξάλειψη του — ενίοτε σημαντικού — αποθέματος δεν θεωρείται εφικτή για την πλειονότητα των εταιριών του κλάδου, ιδίως δε για τις μικρότερες εταιρίες που δεν δραστηριοποιούνται στη διεθνή αγορά.

4.11 Παρότι το ζήτημα αυτό δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής η οποία — επιδιώκοντας ορθώς να αποφύγει τη δημιουργία φραγμών στην εσωτερική αγορά και έχοντας επίγνωση των διασυστορικών επιπτώσεων του προτεινόμενου κανονισμού — πιστεύει ότι οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν αποκλειστικά και μόνο με πρωτοβουλία των κρατών μελών και άρα απαιτείται η θέσπιση δεσμευτικών μέτρων σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

(7) Απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων (IP/A/IMCO/ST/2008-18).

4.12 Βεβαίως η ΕΟΚΕ δε θα μπορούσε παρά να υποστηρίξει την πρόταση σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη καλούνται να θεσπίσουν κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίσουν ότι οι εν λόγω κυρώσεις θα είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

4.13 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει το προεπιλεγμένο νομικό μέσο, δηλαδή τον κανονισμό, που καθορίζει χρονοδιάγραμμα και τρόπους εφαρμογής για όλα τα κράτη μέλη, παράμετρο ιδιαίτερα σημαντική για μια κανονιστική ρύθμιση υψηλού τεχνικού περιεχομένου. Επιπλέον, η επιλογή, και σε αυτήν την περίπτωση, μιας πολυεπίπεδης προσέγγισης (*split approach*), καθιστά δυνατό να προσδιοριστούν οι θεμελιώδεις διατάξεις σε αυτόν τον κανονισμό που υιοθετείται βάσει συναπόφασης, παραπέμποντας τα πιο τεχνικά θέματα σε ένα δεύτερο κανονισμό προς υιοθέτηση σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπολογίας.

## 5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει μεν κάθε πρωτοβουλία που αποσκοπεί σε κανονιστική απλοποίηση, αλλά — όπως έχει ήδη επισημάνει προηγουμένως — εκφράζει σοβαρές επιφυλάξεις ως προς τον τρόπο επίτευξης της εν λόγω απλοποίησης. Πράγματι, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η απλούστευση πρέπει να είναι έμπρακτη, με την έννοια ότι ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να αποτελεί άθροισμα των προηγουμένων, αποφεύγοντας σε κάθε περίπτωση οποιονδήποτε πρόσθετο φόρτο για τα γραφεία πιστοποίησης.

5.2 Ειδικότερα, ωστόσο, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η απλοποίηση του πλαισίου και των διαδικασιών για την έγκριση τύπου, η οποία προβλέπεται από την Επιτροπή μέσω της εισαγωγής εναρμονισμένων απαιτήσεων, θα μπορούσε να επιτευχθεί με την ενσωμάτωση των παρόντων και των μελλοντικών κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ στο Παράρτημα IV της προαναφερθείσας οδηγίας 2007/46/ΕΚ (8), σταδιακά (ιδίως όταν οι διατάξεις του κανονισμού είναι αυστηρότερες και απαιτούν ειδικό *lead-time* (9) για την προσαρμογή του προϊόντος) και παράλληλα με την ανάγκη προσαρμογής αυτών των διατάξεων στην τεχνολογική πρόοδο.

5.2.1 Αυτοί οι τρόποι δράσης δεν αναφέρονται στην περίπτωση (γ) της εκτίμησης των επιπτώσεων του εν λόγω κανονισμού «Αντικατάσταση όλων των υφιστάμενων οδηγιών μέσω του προτεινόμενου κανονισμού», αλλά στην περίπτωση (β) που καλεί σε «επανεξέταση κάθε οδηγίας κάθε φορά που επίκειται τροποποίησή της και λήψη απόφασης για τη σκοπιμότητα αντικατάστασής της». Εξάλλου η αιτιολόγηση της προτίμησης που επιδεικνύεται στην επιλογή (γ) που περιλαμβάνεται της εκτίμησης των επιπτώσεων δεν θεωρείται επαρκής («αποτελεί τον ταχύτερο τρόπο απλούστευσης του ισχύοντος καθεστώτος σύμφωνα με τις συστάσεις του CARS 21») και δεν λαμβάνει υπόψη άλλα βασικά στοιχεία του CARS 21, όπως η βιωσιμότητα, η εφαρμογή των διατάξεων ΟΕΕ/ΟΗΕ και η ανάγκη διασφάλισης αναλόγου βιομηχανικού *lead-time* για τους αποδέκτες του κανονισμού.

5.2.2 Σε περίπτωση υιοθέτησης της επιλογής που προτείνεται στην περίπτωση (γ), η λειτουργία του παρόντος κανονισμού θα ήταν αποτελεσματική εκεί όπου δεν υφίσταται ο αντίστοιχος κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ ή εκεί όπου απαιτούνται προδιαγραφές εγκατάστασης που δεν προβλέπονται από τον κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ, όπως στην περίπτωση των ελαστικών.

(8) Οδηγία 2007/46/ΕΚ -Παράρτημα IV: Κατάλογος απαιτήσεων για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος. Παράρτημα IV: Κατάλογος απαιτήσεων για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος.

(9) Χρόνος που απαιτείται από τη βιομηχανία για την εφαρμογή νέων προδιαγραφών και επιφέρει παρεμβάσεις στη δομή του προϊόντος.

5.3 Εναλλακτικά, η ΕΟΚΕ θεωρεί ως ενδεχόμενη συμβιβαστική λύση, προκειμένου ο κανονισμός να καταστεί πραγματικά αποτελεσματικός, τον καθορισμό ημερομηνίας έναρξης της ισχύος του κατά τρόπο ώστε να αποφευχθούν τα προβλήματα που θέτει επί του παρόντος ο προτεινόμενος κανονισμός και να αποτραπεί ο κίνδυνος υιοθέτησης των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ αναντίστοιχα προς τις προδιαγραφές.

5.4 Κατά συνέπεια, όσον αφορά στις διοικητικές πτυχές και ύστερα από μελέτη των οδηγιών που παρατίθενται στο Παράρτημα IV, η ΕΟΚΕ πιστεύει και προτείνει ότι, ανεξάρτητα από την έναρξη ισχύος του κανονισμού ή των τμημάτων του, ο κανονισμός αυτός καθ' εαυτός θα πρέπει να συμπορεύεται με τις ημερομηνίες εφαρμογής που περιλαμβάνονται στις προς αντικατάσταση οδηγίες και να συνεκτιμά τις μεταβατικές διατάξεις οι οποίες προβλέπονται στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ που θα τις αντικαταστήσουν.

5.5 Η ΕΟΚΕ είναι επίσης της γνώμης ότι όσα αφορούν στις «προηγμένες τεχνολογίες ασφαλείας» θα έπρεπε, αντί να συμπεριλαμβάνονται σε έναν «εγκάρσιο» κανονισμό, να αποτελούν αντικείμενο μεμονωμένων προτάσεων νέων ή/και τροποποιήσεων των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ προς υποβολή και συζήτηση στο πλαίσιο των τεχνικών ομάδων του ΟΕΕ/ΟΗΕ στη Γενεύη (GRB, GRRF, GRSP<sup>(10)</sup>), όπου είναι εφικτή η ορθή τεχνική αξιολόγηση των προτεινόμενων συστημάτων ασφαλείας. Ανάλογη διαδικασία θα πρέπει να υιοθετηθεί και στις περιπτώσεις απουσίας συγκεκριμένων διατάξεων του ΟΕΕ/ΟΗΕ που έχει επισημάνει η Επιτροπή αναφορικά με διατάξεις των οδηγιών ΕΚ.

5.6 Όσον αφορά στα ζητήματα προηγμένων συστημάτων οδικής ασφαλείας, η ΕΟΚΕ επισημαίνει, συγκεκριμένα τα εξής:

5.6.1 **Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάδειας:** αποτέλεσε αντικείμενο προσαρμογής των κανονισμών στη Γενεύη και έχει ήδη προγραμματιστεί πλήρως για τις κλάσεις M2, N2, M3, N3<sup>(11)</sup>. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι το χρονοδιάγραμμα πρέπει να παραμείνει το ίδιο με αυτό του πίνακα 12.4.1 που αναφέρεται στον Κανονισμό 13 ΟΕΕ/ΟΗΕ<sup>(12)</sup> και προβλέπεται να τεθεί σταδιακά σε εφαρμογή ανάλογα με τον τύπο του οχήματος, από τον Ιούλιο 2009 έως τον Ιούλιο 2016,

<sup>(10)</sup> Τεχνικές ομάδες του ΟΕΕ/ΟΗΕ στη Γενεύη: Working Party on Brakes and Running Gear (GRRF)· Working Party on Noise (GRB)· Working Party on Lighting and Light-Signalling (GRE)· Working Party on General Safety Provisions (GRSG)· Working Party on Pollution and Energy (GRPE)· και Working Party on Passive Safety (GRSP).

<sup>(11)</sup> Τα οχήματα τύπου N είναι επαγγελματικά οχήματα με τουλάχιστον 4 τροχούς. Διακρίνονται σε τρεις κλάσεις, N1, N2 και N3, βάσει της μέγιστης μάζας: N1 < 3 500 kg· N2 < 12 000 kg· N3 > 12 000 kg. Η κλάση N1 διακρίνεται επίσης σε τρεις υπο-κλάσεις, τις N1, N1I και N1II, βάσει μάζας. Τα οχήματα τύπου M, αντίθετα, είναι επιβατηγά οχήματα με τουλάχιστον 4 τροχούς. Διακρίνονται σε 3 κλάσεις, M1, M2 και M3, βάσει του αριθμού των θέσων τους και της μέγιστης μάζας: M1 < 9 θέσεις· M2 > 9 θέσεις και < 5 000 kg· M3 > 9 θέσεις και > 5 000 kg. Ο τύπος O αφορά τα αυτοκίνητα με ρυμουλκούμενο.

<sup>(12)</sup> Κανονισμός 13 ΟΕΕ/ΟΗΕ: *Heavy vehicles braking*

5.6.2 **Προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης:** η βιομηχανία μπορεί να αναπτύξει υποχρεωτικά συστήματα μόνον εφόσον διαθέτει συγκεκριμένες, σαφώς διατυπωμένες, τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες, σύμφωνα με τα υπάρχοντα δεδομένα, δεν υφίστανται στην περίπτωση των ΑΕBS. Δεν μπορούν να τεθούν ημερομηνίες εφαρμογής για ένα μη τεχνικά προσδιορισμένο σύστημα και η εφαρμογή πρέπει να πραγματοποιηθεί έπειτα από τη διενέργεια ενδεδειγμένης εκτίμησης επιπτώσεων, με επακριβή υπολογισμό του κόστους και του οφέλους.

5.6.2.1 Ο ορισμός των προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης που αναφέρεται στο άρθρο 3 της πρότασης είναι υπερβολικά ευρύς και μπορεί να περιλαμβάνει επίσης και συστήματα που δεν διαθέτουν ακόμη επαρκή αξιοπιστία. Τα συστήματα αυτά μπορούν να αποτελέσουν και τα ίδια κίνδυνο για την ασφάλεια, λόγω «μη ώριμων» τεχνολογιών. Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η ανάληψη κατάλληλης δράσης μελέτης και σχεδιασμού, καθώς και ένα διευρυμένο *lead-time*.

5.6.3 Το πεδίο εφαρμογής της διάταξης για τα ΑΕBS αφορά στις κλάσεις M2, M3, N2 και N3. Σε πολλές περιπτώσεις τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κλάσης N1 διατίθενται σε εκδόσεις που ανήκουν σε ανώτερες κλάσεις (N2, M2 και M3), γεγονός το οποίο καθιστά αναγκαία τη διαφοροποίηση του φάσματος για τα βαρύτερα οχήματα που έχουν σχετικά περιορισμένο όγκο. Θεωρείται σκόπιμο να περιοριστούν οι διατάξεις για τα ΑΕBS στα βαρέα εμπορικά οχήματα ή τουλάχιστον στα οχήματα βάρους άνω των 7,5 τόνων και να αξιολογηθεί η ανάγκη εξαίρεσης ειδικών κατηγοριών, όπως παραδείγματος χάρη των αστικών λεωφορείων, των απορριμματοφόρων και άλλων οχημάτων δημοσίας χρήσης που κινούνται με μικρή ταχύτητα.

5.6.4 **Συστήματα προειδοποίησης κατά την απομάκρυνση από τη λωρίδα κυκλοφορίας:** η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ισχύουν όσα αναφέρθηκαν για τα ΑΕBS:

- ανάγκη συγκεκριμένων τεχνικών προδιαγραφών, που θα καθορισθούν από τον ΟΕΕ/ΟΗΕ στη Γενεύη,
- τεχνική διαφοροποίηση για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων,
- ανάλυση κόστους-οφέλους και εξαίρεση ειδικών κατηγοριών.

5.7 Συνοψίζοντας, η ΕΟΚΕ θεωρεί πρόωρο να τεθούν σε εφαρμογή όσα εφαρμόζονται μέχρι στιγμής μόνο σε βαρέα οχήματα σχετικά με τα ΑΕBS και LDWS. Απαιτείται ένα πρόσθετο χρονικό διάστημα έρευνας και πειραματισμού, προκειμένου να αξιολογηθούν τα πραγματικά πλεονεκτήματα αυτών των συστημάτων, γεγονός το οποίο θα παρείχε επίσης χρήσιμα στοιχεία ενόψει της μελλοντικής επέκτασης των ίδιων συστημάτων στα ελαφρά μηχανοκίνητα οχήματα.

5.8 **TPMS:** Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή, εφόσον οι τεχνικές προδιαγραφές του εν λόγω συστήματος βρίσκονται υπό συζήτηση στην άτυπη ομάδα της GRRF<sup>(13)</sup>, να αναμείνει τα συμπεράσματα των εν λόγω εργασιών (που θα πρέπει να συνοπολογίσουν τις διατάξεις που ισχύουν ήδη σε τρίτες χώρες) πριν τη λήψη σχετικής απόφασης. Για

<sup>(13)</sup> GRRF: Working party on Brakes and Running Gear.

να μην επιβαρυνθεί περαιτέρω το κόστος των επιβατηγών αυτοκινήτων, θεωρείται επιθυμητή η επιλογή ενός συστήματος ευαίσθητης μέτρησης που θα καθιστούσε συγχρόνως δυνατή την εφαρμογή του «έμμεσου» συστήματος, συνεκτιμώντας τα πολυάριθμα πλεονεκτήματά του, το σημαντικότερο εκ των οποίων συνίσταται στη δυνατότητα λειτουργίας του ακόμη και σε περίπτωση αντικατάστασης των ελαστικών. Το «άμεσο» σύστημα απαιτεί την τοποθέτηση ενός αισθητήρα στο εσωτερικό κάθε ελαστικού, με αποτέλεσμα κατά την αλλαγή των ελαστικών να επιβάλλεται είτε η αλλαγή των αισθητήρων είτε η αποσυναρμολόγηση, ανάκτηση και επανατοποθέτησή τους, διαδικασία η οποία είναι δαπανηρή και δύσκολη, λόγω του υψηλού κινδύνου φθοράς των αισθητήρων που δεν είναι εξωτερικά ορατοί.

5.9 Σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές περί ελαστικών, η ΕΟΚΕ επισημαίνει τα εξής:

- **Θόρυβος:** τα προτεινόμενα επίπεδα για την καταπολέμηση του θορύβου θα μπορούσαν να επιφέρουν μείωση της ασφάλειας τόσο για τα οχήματα όσο και για τους καταναλωτές, ενώ η μείωση της ταχύτητας στις περιοχές που εμφανίζουν πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και η αποκατάσταση του οδοστρώματος θα επέφερε 3-4 φορές μεγαλύτερη μείωση του θορύβου. Εξάλλου, παραδείγματος χάρη, στην κλάση C3, η μείωση κατά 3dB θα ήταν δύσκολη χωρίς τη μείωση της πρόσφυσης των ιδίων των ελαστικών. Η κλάση C3 ή τα ελαστικά έλξης πρέπει να έχουν «επιθετικό» πέγμα το οποίο διευκολύνει την επίτευξη ικανοποιητικής πρόσφυσης σε ολισθηρές επιφάνειες.
- **Αντίσταση τριβής κύλισης:** είναι αναγκαία η αναθεώρηση των ημερομηνιών εφαρμογής για τις κατηγορίες C1 και C2 ενώ, δεδομένης της ιδιαίτερης τυπολογίας των ελαστικών C3, είναι απαραίτητες νέες αναλύσεις, ενδεχομένως δε ακόμη και αναβολή της εφαρμογής μέχρι την πραγματοποίηση πρόσθετης εκτίμησης των επιπτώσεων.
- **Πρόσφυση σε βρεγμένο έδαφος:** η πρόταση της Επιτροπής περί υποχρεωτικών προδιαγραφών βάσει του κανονισμού 117 ΟΕΕ/ΟΗΕ<sup>(14)</sup> πρέπει να γίνει αποδεκτή σύμφωνα με τους προτεινόμενους όρους.

Βρυξέλλες, 14 Ιανουαρίου 2009.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Mario SEPI

5.10 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η πρόταση κανονισμού εισάγει αλλαγές ανά διετία, γεγονός το οποίο δεν συνάδει με το απαραίτητο *lead-time* για τη βιομηχανία ελαστικών και δεν συμβάλει κατά κανένα τρόπο στη βελτίωση της νομοθεσίας. Γι' αυτό τον λόγο, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη λύση που προτάθηκε από τη βιομηχανία του κλάδου, η οποία σεβόμενη το χρονοδιάγραμμα της πρότασης της Επιτροπής, την απλοποιεί με την πρόβλεψη δύο κύκλων εφαρμογής αντί των πέντε που προβλέπονται επί του παρόντος. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστεί δυνατή η αποτελεσματική διαχείριση των διαδικασιών έγκρισης τύπου, καθώς και της υποστήριξης και των δυνατικών αποθεμάτων.

5.11 Άλλο ζήτημα που χρήζει αποσαφήνισης είναι η μεταχείριση της οποίας θα τύχουν τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα. Πράγματι, ο ορισμός του συγκεκριμένου τύπου ελαστικών (Κανονισμός 109 ΟΕΕ/ΟΗΕ) αναφέρεται στον χώρο παραγωγής και όχι στο ελαστικό αυτό καθ' εαυτό. Είναι προφανής η δυσκολία ορισμού του «τύπου» του ελαστικού σε συμφωνία με τις νέες διατάξεις, παραδείγματος χάρη σχετικά με τον θόρυβο σε ένα εργοστάσιο που αναγομώνει ελαστικά επίσωτρα διαφορετικών τύπων. Δεδομένης της τεράστιας δυσκολίας εφαρμογής και του υπέρογκου κόστους που θα επιβάρυνε τις εταιρίες και προπαντός τις ΜΜΕ, η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι ο εν λόγω κλάδος πρέπει να τύχει εξαίρεσης από τον κανονισμό, με την επιφύλαξη της τήρησης του συνόλου των προβλεπόμενων απαιτήσεων ασφαλείας.

5.12 Τέλος, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εξετάσει τη δυνατότητα να εκλαμβάνεται ως σημείο αναφοράς για τις προδιαγραφές των ελαστικών η ημερομηνία κατασκευής τους, δεδομένου ότι η ημερομηνία αποτελεί στοιχείο ευχερώς αναγνωρίσιμο από τους εμπορικούς αντιπροσώπους, τους καταναλωτές και τις εθνικές αρχές λόγω της ισχύουσας υποχρέωσης αναγραφής αυτής της ημερομηνίας σε όλα τα ελαστικά που κυκλοφορούν στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω ημερομηνία, και όχι η ημερομηνία κυκλοφορίας ή πώλησης, θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως αποδεικτικό στοιχείο της συμμόρφωσης των ελαστικών στις νέες προδιαγραφές που θα επιβληθούν.

(14) Κανονισμός 117 ΟΕΕ/ΟΗΕ: Tyres with regard to rolling sound emissions.