

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/2144 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Νοεμβρίου 2019

για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ καθορίζει τις διοικητικές διατάξεις και τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου όλων των νέων οχημάτων, συστημάτων και χωριστών τεχνικών μονάδων, με στόχο τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και προκειμένου να παρασχεθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής επίδοσης.
- (2) Ο παρών κανονισμός συνιστά κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Ως εκ τούτου, το παράρτημα ΙΙ στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται πλήρως στον παρόντα κανονισμό.

⁽¹⁾ ΕΕ C 440 της 6.12.2018, σ. 90.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Απριλίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 8ης Νοεμβρίου 2019.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

- (3) Κατά τις περασμένες δεκαετίες, οι εξελίξεις στην ασφάλεια των οχημάτων συνέβαλαν σημαντικά στη συνολική μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα. Ωστόσο, 25 300 άτομα έχασαν τη ζωή τους το 2017 στους δρόμους της Ένωσης, αριθμός που παρέμεινε σταθερός τα τελευταία τέσσερα έτη. Επιπλέον, τουλάχιστον 135 000 άνθρωποι τραυματίζονται σοβαρά σε ατυχήματα με συγκρούσεις κάθε χρόνο⁽⁴⁾. Η Ένωση θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να μειώσει ή να εξαλείψει τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς στις οδικές μεταφορές. Εκτός από τα μέτρα ασφαλείας για την προστασία των επιβατών των οχημάτων, η εφαρμογή ειδικών μέτρων για την πρόληψη των θανάτων και των τραυματισμών ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι ποδηλάτες και οι πεζοί, είναι αναγκαία για την προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου εκτός του οχήματος. Χωρίς ανάληψη νέων πρωτοβουλιών για τη γενική οδική ασφάλεια, τα αποτελέσματα της υφιστάμενης προσέγγισης σε επίπεδο ασφαλείας δεν θα μπορούσαν πλέον να αντισταθμίσουν τις συνέπειες λόγω του αυξανόμενου κυκλοφοριακού φόρτου. Συνεπώς, η επίδοση των οχημάτων όσον αφορά την ασφάλεια θα πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για την οδική ασφάλεια και προκειμένου να προστατεύεται καλύτερα ο ευάλωτος χρήστης της οδού.
- (4) Οι διατάξεις σχετικά με την έγκριση τύπου θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα επίπεδα επίδοσης των μηχανοκίνητων οχημάτων αξιολογούνται με επαναλαμβανόμενο τρόπο και να μπορούν να αναπαραχθούν. Ως εκ τούτου, οι τεχνικές απαιτήσεις στον παρόντα κανονισμό αφορούν μόνο τους πεζούς και τους ποδηλάτες, δεδομένου ότι μόνον αυτοί υφίστανται επί του παρόντος ως επίσημα εναρμονισμένοι στόχοι. Εκτός από τους πεζούς και τους ποδηλάτες, οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, γενικά, περιλαμβάνουν και άλλους μη μηχανοκίνητους και μηχανοκίνητους οδικούς χρήστες, οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιούν προσωπικές λύσεις κινητικότητας, χωρίς προστατευτικό αμάξωμα. Επιπλέον, η τρέχουσα τεχνολογία δημιουργεί εύλογη προσδοκία ότι τα προηγμένα συστήματα θα αντιδράσουν επίσης σε άλλους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, παρά το γεγονός ότι δεν έχουν δοκιμαστεί ειδικά. Οι τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προσαρμοστούν περαιτέρω στην τεχνική πρόοδο μετά από αξιολόγηση και επανεξέταση, ώστε να καλύπτονται όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου που χρησιμοποιούν προσωπικές λύσεις κινητικότητας, χωρίς προστατευτικό αμάξωμα, όπως σκούτερ, οχήματα αυτοζυγοστάθμισης και αναπηρικά αμαξίδια.
- (5) Η τεχνική πρόοδος στον τομέα των προηγμένων συστημάτων ασφαλείας οχημάτων προσφέρει νέες δυνατότητες μείωσης του αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο αριθμός των σοβαρών τραυματισμών και θανάτων, είναι ανάγκη να εισαχθεί μια δέσμη νέων τεχνολογιών.
- (6) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁵⁾, η Επιτροπή αξιολόγησε τη σκοπιμότητα επέκτασης της υφιστάμενης απαίτησης του εν λόγω κανονισμού για εγκατάσταση ορισμένων συστημάτων (για παράδειγμα, προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών) σε συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων, ώστε να ισχύει για όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης την τεχνική και οικονομική εφικτότητα και την ωριμότητα της αγοράς όσον αφορά την επιβολή νέας απαίτησης για εγκατάσταση πρόσθετων προηγμένων χαρακτηριστικών ασφαλείας. Βάσει αυτών των αξιολογήσεων, στις 12 Δεκεμβρίου 2016, η Επιτροπή δημοσίευσε έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Διάσωση ζωών: Ενίσχυση της ασφαλείας των αυτοκινήτων στην ΕΕ». Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνόδευε την εν λόγω έκθεση προσδιορίστηκαν και παρουσιάστηκαν 19 ενδεχόμενα ρυθμιστικά μέτρα που θα μπορούσαν να είναι αποτελεσματικά στην περαιτέρω μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων και των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα.
- (7) Για να διασφαλιστεί η τεχνολογική ουδετερότητα, οι απαιτήσεις επιδόσεων θα πρέπει να επιτρέπουν τόσο τα άμεσα όσο και τα έμμεσα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών.
- (8) Τα προηγμένα συστήματα οχημάτων μπορούν να είναι πιο αποτελεσματικά, όσον αφορά τη μείωση των θανάτων, τη μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων και τον μετριασμό των τραυματισμών και των ζημιών, εάν είναι σχεδιασμένα ώστε να εξυπηρετούν τους χρήστες. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι τα συστήματα και τα λειτουργικά στοιχεία που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό αναπτύσσονται κατά τρόπο που υποστηρίζει τον οδηγό. Η λειτουργία των εν λόγω συστημάτων και λειτουργικών στοιχείων και οι περιορισμοί τους θα πρέπει επίσης να εξηγούνται με σαφή και φιλικό προς τον καταναλωτή τρόπο στις οδηγίες χρήσης του μηχανοκίνητου οχήματος.
- (9) Τα χαρακτηριστικά ασφαλείας και οι προειδοποιήσεις που χρησιμοποιούνται για την υποβοήθηση της οδήγησης θα πρέπει να γίνονται εύκολα αντιληπτά από κάθε οδηγό, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- (10) Τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης, ο ευφυής έλεγχος ταχύτητας, τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη, τα συστήματα προειδοποίησης υπνηλίας και διάσπασης της προσοχής του οδηγού και τα συστήματα ανίχνευσης οπισθοπορείας, είναι συστήματα ασφαλείας που διαθέτουν μεγάλες δυνατότητες να μειώσουν σημαντικά τον αριθμό των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Επιπρόσθετα, ορισμένα από τα συστήματα αυτά αποτελούν τη βάση τεχνολογιών που θα χρησιμοποιηθούν επίσης για την ανάπτυξη αυτοματοποιημένων οχημάτων. Κάθε τέτοιο σύστημα ασφαλείας θα πρέπει να λειτουργεί χωρίς τη χρήση οποιουδήποτε είδους βιομετρικών πληροφοριών οδηγών ή επιβατών,

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, μηχανικών μερών και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).

συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης προσώπου. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν σε ενωσιακό επίπεδο εναρμονισμένοι κανόνες και διαδικασίες δοκιμής για την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τα εν λόγω συστήματα και την έγκριση τύπου των εν λόγω συστημάτων ως χωριστών τεχνικών μονάδων. Η τεχνολογική πρόοδος των εν λόγω συστημάτων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε κάθε αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας, προκειμένου να είναι μελλοντικά ανθεκτική, με αυστηρή τήρηση της αρχής της προστασίας της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων, και να μειώσει ή να εξαλείψει τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς στις οδικές μεταφορές. Επίσης θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι τα εν λόγω συστήματα μπορούν να χρησιμοποιούνται με ασφάλεια σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής του οχήματος.

- (11) Θα πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση του ευφούς ελέγχου ταχύτητας, για παράδειγμα, όταν ένας οδηγός αντιμετωπίζει εσφαλμένες προειδοποιήσεις ή ακατάλληλη ανατροφοδότηση λόγω κακών καιρικών συνθηκών, προσωρινών αλληλοσυγκρουόμενων σημάνσεων οδών σε κατασκευαστικές ζώνες ή παραπλανητικών, ελαττωματικών ή ελλιπών πληροφοριών οδικής σήμανσης. Μια τέτοια δυνατότητα απενεργοποίησης θα πρέπει να βρίσκεται υπό τον έλεγχο του οδηγού. Θα πρέπει να επιτρέπεται να απενεργοποιείται ο ευφύης έλεγχος ταχύτητας όσο είναι αναγκαίο και να μπορεί να ενεργοποιείται εύκολα εκ νέου από τον οδηγό. Όταν το σύστημα είναι απενεργοποιημένο, θα πρέπει να μπορούν να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το όριο ταχύτητας. Το σύστημα θα πρέπει να είναι πάντα ενεργό κατά την ανάφλεξη και ο οδηγός θα πρέπει πάντοτε να γνωρίζει εάν το σύστημα είναι απενεργοποιημένο ή όχι.
- (12) Αναγνωρίζεται ευρέως ότι οι ζώνες ασφαλείας αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα και πλέον αποτελεσματικά χαρακτηριστικά ασφάλειας των οχημάτων. Τα συστήματα υπενθύμισης χρήσης ζώνης ασφαλείας έχουν, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα να αποτρέψουν θανάτους ή να περιορίσουν τους τραυματισμούς με την αύξηση των ποσοστών χρήσης των ζωνών ασφαλείας σε ολόκληρη την Ένωση. Για τον λόγο αυτό, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 το σύστημα υπενθύμισης χρήσης ζώνης ασφαλείας για το καθίσμα του οδηγού κατέστη υποχρεωτικό σε όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα από το 2014 σε εφαρμογή του κανονισμού των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) αριθ. 16 που καθόρισε τις σχετικές τεχνικές διατάξεις. Ως αποτέλεσμα της τροποποίησης του εν λόγω κανονισμού του ΟΗΕ ώστε να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος, είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση σε όλα τα εμπρόσθια και οπίσθια καθίσματα των οχημάτων M₁ και N₁ καθώς και σε όλα τα εμπρόσθια καθίσματα των οχημάτων N₂, N₃, M₂ και M₃, συστημάτων υπενθύμισης ζώνης ασφαλείας από 1ης Σεπτεμβρίου 2019 για τους νέους τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων και την 1η Σεπτεμβρίου 2021 για όλα τα καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα.
- (13) Η εισαγωγή συστημάτων καταγραφής δεδομένων συμβάντος που αποθηκεύουν ένα φάσμα σημαντικών ανωνυμοποιημένων δεδομένων του οχήματος, συνοδευόμενη από απαιτήσεις για το φάσμα, την ακρίβεια, την ευκρίνεια των δεδομένων καθώς και για την συλλογή τους, την αποθήκευσή τους και την δυνατότητα ανάκτησής τους, σε σύντομο χρονικό διάστημα πριν, κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά από σύγκρουση (για παράδειγμα, με την ενεργοποίηση του αερόσακου) αποτελεί πολύτιμο βήμα για την απόκτηση πιο ακριβών και αναλυτικών δεδομένων ατυχημάτων. Συνεπώς, θα πρέπει να υπάρχει απαίτηση όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα να είναι εφοδιασμένα με ανάλογα συστήματα καταγραφής. Αυτά τα συστήματα καταγραφής θα πρέπει να μπορούν να καταγράψουν και να αποθηκεύουν δεδομένα με τέτοιο τρόπο ώστε τα δεδομένα αυτά να μπορούν να αξιοποιηθούν μόνο από τα κράτη μέλη για να διενεργούν ανάλυση της οδικής ασφάλειας και να αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των συγκεκριμένων μέτρων που λαμβάνονται, χωρίς δυνατότητα ταυτοποίησης του ιδιοκτήτη ή του κατόχου του οχήματος βάσει των δεδομένων.
- (14) Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό που υποβάλλονται σε επεξεργασία σε καταγραφείς δεδομένων συμβάντων ή πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό όσον αφορά την υπνηλία και την παρακολούθηση της προσοχής ή την αναγνώριση της διάσπασης της προσοχής του οδηγού, θα πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο για την προστασία των δεδομένων, ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) για την γενική προστασία των δεδομένων. Τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος θα πρέπει να λειτουργούν σε σύστημα κλειστού βρόχου, στο οποίο τα δεδομένα που αποθηκεύονται θα επικαλύπτονται, και το οποίο δεν θα επιτρέπει την ταυτοποίηση του οχήματος ή του κατόχου. Επιπλέον, τα συστήματα προειδοποίησης υπνηλίας και προσοχής του οδηγού ή προηγμένης αναγνώρισης της διάσπασης της προσοχής δεν θα πρέπει να καταγράφουν ή να διατηρούν δεδομένα άλλα από εκείνα που είναι αναγκαία σε σχέση με τους σκοπούς για τους οποίους συλλέχθηκαν ή υποβλήθηκαν κατ' άλλο τρόπο σε επεξεργασία στο πλαίσιο του συστήματος κλειστού βρόχου. Ακόμη, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται μέσω του συστήματος επί οχήματος eCall που βασίζεται στο 112 βασίζεται σε συγκεκριμένες διασφαλίσεις που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).
- (15) Το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης ή τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη ενδέχεται να μην είναι πλήρως λειτουργικά σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδίως λόγω ελλείψεων στις οδικές υποδομές. Στις περιπτώσεις αυτές, τα συστήματα θα πρέπει να απενεργοποιούνται από μόνα τους και να παρέχουν στον οδηγό πληροφορίες σχετικά με την απενεργοποίηση. Εάν δεν απενεργοποιηθούν αυτόματα, θα πρέπει να είναι δυνατή η με μη αυτόματο τρόπο απενεργοποίησή τους. Αυτή η απενεργοποίηση θα πρέπει να είναι προσωρινή και να διαρκεί μόνο για την περίοδο κατά την οποία το σύστημα δεν είναι πλήρως λειτουργικό. Οι οδηγοί ενδέχεται επίσης να χρειαστεί να

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall που βασίζεται στην υπηρεσία 112 σε οχήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 77).

παρακάμψουν τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης ή σύστημα διατήρησης της λωρίδας έκτακτης ανάγκης, όπου η λειτουργία του συστήματος θα μπορούσε να οδηγήσει σε μεγαλύτερο κίνδυνο ή βλάβη. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα βρίσκονται ανά πάσα στιγμή υπό τον έλεγχο του οδηγού. Ωστόσο, τα εν λόγω συστήματα θα μπορούσαν επίσης να αναγνωρίζουν τις περιπτώσεις στις οποίες ο οδηγός δεν είναι ικανός να εκτελέσει τα καθήκοντά του και, ως εκ τούτου, η παρέμβαση του συστήματος είναι απαραίτητη προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση ενός ατυχήματος.

- (16) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 εξαιρούσε τα μικρά φορτηγά, τα οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας (SUV) και τα οχήματα πολλαπλών χρήσεων (MPV) από τις απαιτήσεις ασφαλείας λόγω του ύψους του καθίσματος και των στοιχείων μάζας του οχήματος. Δεδομένου του αυξανόμενου ποσοστού διείσδυσης στην αγορά των εν λόγω οχημάτων (από μόλις 3 % το 1996 σε 14 % το 2016) και των τεχνολογικών εξελίξεων στους ελέγχους ηλεκτρικής ασφάλειας μετά τη σύγκρουση, οι εξαιρέσεις αυτές κατέστησαν παρωχημένες και ανατιολόγητες. Συνεπώς, θα πρέπει να καταργηθούν και να ισχύει όλο το φάσμα των απαιτήσεων για προηγμένα συστήματα οχημάτων για τα εν λόγω οχήματα.
- (17) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 επέφερε σημαντική απλούστευση της ενωσιακής νομοθεσίας, μέσω της αντικατάστασης 38 οδηγιών με αντίστοιχους κανονισμούς του ΟΗΕ, οι οποίοι είναι υποχρεωτικοί βάσει της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου (*). Προκειμένου να επιτευχθεί περαιτέρω απλούστευση, περισσότεροι ενωσιακοί κανόνες θα αντικατασταθούν από υφιστάμενους κανονισμούς του ΟΗΕ που ισχύουν υποχρεωτικά στην Ένωση. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσει και να υποστηρίξει το εν εξελίξει έργο σε επίπεδο ΟΗΕ για την καθιέρωση, χωρίς καθυστέρηση και σύμφωνα με τα υψηλότερα διαθέσιμα πρότυπα οδικής ασφάλειας, τεχνικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των συστημάτων ασφαλείας οχημάτων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
- (18) Οι κανονισμοί του ΟΗΕ και οι τροποποιήσεις αυτών, που έχει υπερψηφίσει ή εφαρμόζει η Ένωση, σύμφωνα με την απόφαση 97/836/ΕΚ, θα πρέπει να ενσωματωθούν στη νομοθεσία έγκρισης τύπου της Ένωσης. Αντίστοιχα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία να τροποποιεί τον κατάλογο των κανονισμών του ΟΗΕ που ισχύουν σε υποχρεωτική βάση, προκειμένου να διασφαλιστεί ο επίκαιρος χαρακτήρας του εν λόγω καταλόγου.
- (19) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ορίζει τις απαιτήσεις για την προστασία των πεζών, των ποδηλατών και άλλων εύλωτων χρηστών της οδού με τη μορφή ελέγχου συμμόρφωσης και οριακών τιμών για την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά την πρόσθια δομή και για την έγκριση τύπου συστημάτων μετωπικής προστασίας (για παράδειγμα, αιχμηροί προφυλακτήρες). Από την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 και εξής, οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμής οχημάτων έχουν αναπτυχθεί περαιτέρω σε επίπεδο ΟΗΕ, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος. Ο κανονισμός αριθ. 127 του ΟΗΕ για τον καθορισμό ενιαίων διατάξεων σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την επίδοσή τους στην ασφάλεια των πεζών («Κανονισμός αριθ. 127 του ΟΗΕ») ισχύει επί του παρόντος και στην Ένωση όσον αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων.
- (20) Κατόπιν της έκδοσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 79/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹⁰), οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμής για την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων οχημάτων, των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου έχουν αναπτυχθεί περαιτέρω σε επίπεδο ΟΗΕ, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος. Ο κανονισμός αριθ. 134 του ΟΗΕ για τις ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, όσον αφορά τις επιδόσεις σε σχέση με την ασφάλεια των υδρογονοκίνητων οχημάτων (¹¹) («κανονισμός αριθ. 134 του ΟΗΕ»), ισχύει επί του παρόντος και στην Ένωση όσον αφορά την έγκριση τύπου συστημάτων υδρογόνου στα μηχανοκίνητα οχήματα. Πέρα από τις εν λόγω απαιτήσεις, θα πρέπει επίσης να θεσπιστούν, σε επίπεδο Ένωσης, κριτήρια για την ποιότητα των υλικών και των δοχείων καυσίμου που χρησιμοποιούνται σε συστήματα οχημάτων υδρογόνου.
- (21) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 θα πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν από τον παρόντα κανονισμό.

(*) 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 («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958») (ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78).

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ (ΕΕ L 35 της 4.2.2009, σ. 1).

(¹⁰) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 79/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 35 της 4.2.2009, σ. 32).

(¹¹) ΕΕ L 129 της 17.5.2019, σ. 43.

- (22) Διαχρονικά, οι ενωσιακοί κανόνες επέβαλαν περιορισμούς στο συνολικό μήκος του συνδυασμού φορτηγών οχημάτων, γεγονός που οδηγούσε στον συνήθη σχεδιασμό με τον κινητήρα κάτω από τον θάλαμο οδήγησης, ώστε να μεγιστοποιείται ο χώρος φορτίου. Ωστόσο, η υψηλή θέση του οδηγού είχε ως αποτέλεσμα να αυξάνονται τα «τυφλά σημεία» και να μειώνεται η άμεση ορατότητα γύρω από τον θάλαμο του φορτηγού. Αυτό συνιστά σημαντικό παράγοντα όσον αφορά τα ατυχήματα με φορτηγά στα οποία εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες της οδού. Ο αριθμός των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων θα μπορούσε να μειωθεί σημαντικά με βελτίωση της άμεσης ορατότητας. Συνεπώς, θα πρέπει να εισαχθούν απαιτήσεις για τη βελτίωση της άμεσης ορατότητας, ώστε να ενισχυθεί η άμεση ορατότητα των πεζών, των ποδηλατών και άλλων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου από το κάθισμα του οδηγού, μειώνοντας το δυνατόν περισσότερο μπροστά τα τυφλά σημεία εμπρός και στην πλευρά του οδηγού. Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διάφορες κατηγορίες των τύπων οχημάτων.
- (23) Τα αυτοματοποιημένα οχήματα μπορούν επίσης δυναμικά να έχουν τεράστια συμβολή στη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, καθώς εκτιμάται ότι ποσοστό άνω του 90 % των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται σε κάποιο βαθμό σε ανθρώπινο λάθος. Δεδομένου ότι τα αυτοματοποιημένα οχήματα θα αναλαμβάνουν σταδιακά τα καθήκοντα του οδηγού, θα πρέπει να θεσπιστούν σε επίπεδο Ένωσης, τηρουμένης της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας, και να προωθηθούν σε διεθνές επίπεδο, στο πλαίσιο του Παγκόσμιου φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων της ΟΕΕ/ΗΕ (WP.29), εναρμονισμένοι κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις για τα συστήματα των αυτοματοποιημένων οχημάτων, μεταξύ άλλων όσον αφορά την επαλήθευση της ασφάλειας κατά τη λήψη αποφάσεων από αυτοματοποιημένα οχήματα.
- (24) Οι χρήστες του οδικού δικτύου όπως είναι οι πεζοί και οι ποδηλάτες, καθώς και οι οδηγοί μη αυτοματοποιημένων οχημάτων που δεν μπορούν να λαμβάνουν ηλεκτρονική επικοινωνία από όχημα σε όχημα σχετικά με τη συμπεριφορά ενός αυτοματοποιημένου οχήματος, θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με την εν λόγω συμπεριφορά με συμβατικά μέσα, όπως προβλέπεται σε κανονισμούς του ΟΗΕ ή άλλες κανονιστικές πράξεις το συντομότερο δυνατό μετά την έναρξη ισχύος τους.
- (25) Οι φάλαγγες οχημάτων μπορούν να επιτύχουν ασφαλέστερες, καθαρότερες και πιο αποτελεσματικές μεταφορές στο μέλλον. Ενόψει της εισαγωγής της τεχνολογίας για τις φάλαγγες οχημάτων και των αντίστοιχων προτύπων, θα απαιτηθεί νομοθετικό πλαίσιο με εναρμονισμένους κανόνες και διαδικασίες.
- (26) Η συνδεσιμότητα και η αυτοματοποίηση των οχημάτων αυξάνουν τις δυνατότητες για μη εγκεκριμένη, εξ αποστάσεως πρόσβαση σε δεδομένα εντός των οχημάτων και την παράνομη ασύρματη τροποποίηση του λογισμικού. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη τέτοιοι κίνδυνοι, θα πρέπει να εφαρμόζονται σε υποχρεωτική βάση, το συντομότερο δυνατό μετά την έναρξη ισχύος τους, οι κανονισμοί του ΟΗΕ ή άλλες κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο.
- (27) Τροποποιήσεις του λογισμικού μπορούν να αλλάξουν σημαντικά τις λειτουργίες του οχήματος. Θα πρέπει να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις για τις τροποποιήσεις λογισμικού σύμφωνα με τις διαδικασίες έγκρισης τύπου. Ως εκ τούτου, οι κανονισμοί του ΟΗΕ ή άλλες κανονιστικές πράξεις σχετικά με διαδικασίες επικαιροποίησης λογισμικού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε υποχρεωτική βάση το συντομότερο δυνατό μετά την έναρξη ισχύος τους. Ωστόσο, τα εν λόγω μέτρα ασφαλείας δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή του οχήματος όσον αφορά την παροχή πρόσβασης σε ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα και δεδομένα επί του οχήματος σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση ενός οχήματος.
- (28) Η Ένωση θα πρέπει να εξακολουθήσει να προωθεί την ανάπτυξη τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με τον θόρυβο των ελαστικών, την αντίσταση κύλισης και την πρόσφυση των ελαστικών σε υγρό οδόστρωμα σε επίπεδο ΟΗΕ. Και τούτο διότι ο κανονισμός αριθ. 117 του ΟΗΕ για ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαστικών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου κύλισης και/ή την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και/ή την αντίσταση κύλισης ⁽¹²⁾ («κανονισμός αριθ. 117 του ΟΗΕ») περιέχει πλέον τις εν λόγω λεπτομερείς διατάξεις. Η διαδικασία προσαρμογής των απαιτήσεων για τα ελαστικά προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος θα πρέπει να συνεχιστεί ταχέως και φιλόδοξα σε επίπεδο ΟΗΕ, ιδίως για να διασφαλιστεί ότι η επίδοση του ελαστικού αξιολογείται επίσης και στο τέλος της διάρκειας ζωής του, όταν αυτό έχει φθαρεί, και να προωθηθεί η ιδέα ότι τα ελαστικά θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους και μην αντικαθίστανται πρόωγα. Οι υφιστάμενες απαιτήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 που σχετίζονται με την επίδοση των ελαστικών θα πρέπει να αντικατασταθούν από αντίστοιχους κανονισμούς του ΟΗΕ.
- (29) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή η εξουσία να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου ελαστικών των προηγμένων συστημάτων οχημάτων και να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό όσον αφορά το παράρτημα II, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος και οι κανονιστικές εξελίξεις. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού

⁽¹²⁾ EE L 218 της 12.8.2016, σ. 1.

έργου ⁽¹³⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομένων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (30) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁴⁾.
- (31) Ενόψει της εναρμόνισης της ενωσιακής νομοθεσίας που αναφέρεται στην κανονιστική διαδικασία με έλεγχο βάσει του νομοθετικού πλαισίου που εισήχθη με τη ΣΔΕΕ και προκειμένου να απλουστευθεί περαιτέρω η ενωσιακή νομοθεσία στο πεδίο της ασφάλειας των οχημάτων, θα πρέπει να καταργηθούν οι ακόλουθοι κανονισμοί και να αντικατασταθούν από εκτελεστικές πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού:
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 631/2009 της Επιτροπής ⁽¹⁵⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 406/2010 της Επιτροπής ⁽¹⁶⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 672/2010 της Επιτροπής ⁽¹⁷⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1003/2010 της Επιτροπής ⁽¹⁸⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1005/2010 της Επιτροπής ⁽¹⁹⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1008/2010 της Επιτροπής ⁽²⁰⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1009/2010 της Επιτροπής ⁽²¹⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής ⁽²²⁾,

⁽¹³⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 631/2009 της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 2009, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ (ΕΕ L 195 της 25.7.2009, σ. 1).

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 406/2010 της Επιτροπής, της 26ης Απριλίου 2010, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 79/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων (ΕΕ L 122 της 18.5.2010, σ. 1).

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 672/2010 της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 2010, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των συστημάτων αποπύρωσης και αποθάλωσης ανεμοθώρακα ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 196 της 28.7.2010, σ. 5).

⁽¹⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1003/2010 της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για το χώρο τοποθέτησης και τη στερέωση των οπίσθιων πινακίδων κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 291 της 9.11.2010, σ. 22).

⁽¹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1005/2010 της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2010, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των συστημάτων ρυμουλκωσης μηχανοκίνητων οχημάτων και για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 291 της 9.11.2010, σ. 36).

⁽²⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1008/2010 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των συστημάτων υαλοκαθαριστήρων και πλύσης ανεμοθώρακα ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 292 της 10.11.2010, σ. 2).

⁽²¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1009/2010 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τα προστατευτικά τροχών ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 292 της 10.11.2010, σ. 21).

⁽²²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής, της 11ης Ιανουαρίου 2011, σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την προβλεπόμενη από το νόμο πινακίδα του κατασκευαστή και τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 8 της 12.1.2011, σ. 1).

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 109/2011 της Επιτροπής ⁽²³⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 458/2011 της Επιτροπής ⁽²⁴⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 65/2012 της Επιτροπής ⁽²⁵⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 130/2012 της Επιτροπής ⁽²⁶⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 της Επιτροπής ⁽²⁷⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 351/2012 της Επιτροπής ⁽²⁸⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής ⁽²⁹⁾,
 - Κανονισμός (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής ⁽³⁰⁾.
- (32) Δεδομένου ότι οι εγκρίσεις τύπου της ΕΕ που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 ή (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και των εκτελεστικών τους μέτρων πρέπει να θεωρούνται ισοδύναμες με εκείνες που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εκτός εάν οι σχετικές απαιτήσεις έχουν μεταβληθεί από τον παρόντα κανονισμό ή έως ότου τροποποιηθούν από κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ή εκτελεστικές πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού, απαιτούνται μεταβατικές διατάξεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω εγκρίσεις δεν αναιρούνται.
- (33) Οι ημερομηνίες για άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ, άρνηση ταξινόμησης οχήματος και απαγόρευση διάθεσης στην αγορά ή θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, θα πρέπει να καθοριστούν για κάθε ρυθμιζόμενο στοιχείο.
- (34) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς μέσω της εισαγωγής εναρμονισμένων τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με την ασφάλεια και την περιβαλλοντική επίδοση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα εν λόγω οχήματα δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των συνεπειών του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

⁽²³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 109/2011 της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2011, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου σχετικά με τα συστήματα αποτροπής της εκτόξευσης νερού για ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 34 της 9.2.2011, σ. 2).

⁽²⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 458/2011 της Επιτροπής, της 12ης Μαΐου 2011, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους όσον αφορά την εγκατάσταση των ελαστικών τους και για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 124 της 13.5.2011, σ. 11).

⁽²⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 65/2012 της Επιτροπής, της 24ης Ιανουαρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 28 της 31.1.2012, σ. 24).

⁽²⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 130/2012 της Επιτροπής, της 15ης Φεβρουαρίου 2012, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την πρόσβαση στο όχημα και την ευχέρεια ελιγμών και για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 43 της 16.2.2012, σ. 6).

⁽²⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων σε σχέση με προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (ΕΕ L 109 της 21.4.2012, σ. 1).

⁽²⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 351/2012 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας σε μηχανοκίνητα οχήματα (ΕΕ L 110 της 24.4.2012, σ. 18).

⁽²⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 353 της 21.12.2012, σ. 31).

⁽³⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής, της 3ης Φεβρουαρίου 2015, για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη συμπερίληψη ειδικών διαδικασιών, μεθόδων αξιολόγησης και τεχνικών απαιτήσεων, και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 109/2011 και (ΕΕ) αριθ. 458/2011 (ΕΕ L 28 της 4.2.2015, σ. 3).

- (35) Οι λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και οι κατάλληλες διαδικασίες δοκιμών, καθώς και οι διατάξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές, για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων θα πρέπει να ορίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και με εκτελεστικές πράξεις αρκετά πριν από την ημερομηνία εφαρμογής τους, ώστε να υπάρχει αρκετός χρόνος να προσαρμοστούν οι κατασκευαστές στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με αυτόν. Ορισμένα οχήματα παράγονται σε μικρές ποσότητες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και εκτελεστικές πράξεις να λαμβάνουν υπόψη τα οχήματα ή τις κατηγορίες οχημάτων, για τα οποία οι απαιτήσεις που ισχύουν δεν είναι συμβατές με τη χρήση ή τον σχεδιασμό τους ή για τα οποία η επιβαλλόμενη επιπρόσθετη επιβάρυνση είναι δυσανάλογη. Συνεπώς, θα πρέπει να καθυστερήσει η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις:

- α) για την έγκριση τύπου οχημάτων, και συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για οχήματα, όσον αφορά τα γενικά τους χαρακτηριστικά και την ασφάλεια, καθώς και την προστασία και ασφάλεια των επιβατών του οχήματος και του ευάλωτου χρήστη της οδού·
- β) για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, σε σχέση με την ασφάλεια, την απόδοση καυσίμων και τις εκπομπές CO₂· και
- γ) για την έγκριση τύπου των νεοκατασκευασθέντων ελαστικών, όσον αφορά την επίδοσή τους σε επίπεδο ασφάλειας και περιβάλλοντος.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός ισχύει για τις κατηγορίες οχημάτων M, N και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, και για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τα οχήματα αυτά.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Επιπλέον, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «ευάλωτος χρήστης οδικού δικτύου», οι χρήστες του οδικού δικτύου που δεν χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, μεταξύ των οποίων είναι, ιδίως, οι ποδηλάτες και οι πεζοί, καθώς και οι χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων·
- 2) «σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών»: 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 στον χρήστη ενώ το όχημα κινείται·
- 3) «ευφυής έλεγχος ταχύτητας»: σύστημα που βοηθά τον οδηγό να διατηρεί την κατάλληλη ταχύτητα ανάλογα με το οδικό περιβάλλον, παρέχοντας συγκεκριμένες και κατάλληλες πληροφορίες·
- 4) «εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος»: τυποποιημένη διεπαφή που διευκολύνει την εγκατάσταση στη δευτερογενή αγορά συσκευών για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος σε μηχανοκίνητα οχήματα·
- 5) «σύστημα προειδοποίησης της υπνηλίας και της προσοχής του οδηγού»: σύστημα που αξιολογεί την εγρήγορση του οδηγού μέσω ανάλυσης συστημάτων του οχήματος και προειδοποιεί τον οδηγό εάν χρειαστεί·

- 6) «προηγμένο σύστημα προειδοποίησης διάσπασης της προσοχής του οδηγού»: σύστημα που βοηθά τον οδηγό να παραμείνει προσεκτικός σε σχέση με την κατάσταση της κυκλοφορίας και προειδοποιεί τον οδηγό εφόσον διασπαστεί η προσοχή του·
- 7) «σήμα επείγουσας στάθμευσης»: λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης που υποδεικνύει στους άλλους χρήστες της οδού όπισθεν του οχήματος ότι ασκείται στο όχημα υψηλή δύναμη επιβράδυνσης λόγω των οδικών συνθηκών που επικρατούν·
- 8) «ανίχνευση οπισθοπορείας»: σύστημα που ειδοποιεί τον οδηγό για την ύπαρξη ανθρώπων ή αντικειμένων όπισθεν του οχήματος, με βασικό στόχο να αποφεύγονται οι συγκρούσεις κατά την οπισθοπορεία·
- 9) «σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας»: σύστημα που προειδοποιεί τον οδηγό ότι το όχημα αποκλίνει από τη λωρίδα πορείας του·
- 10) «προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης»: σύστημα ικανό να εντοπίζει αυτόματα πιθανή σύγκρουση και να θέτει σε λειτουργία το σύστημα πέδησης του οχήματος, ώστε να επιβραδύνεται το όχημα με σκοπό την αποφυγή ή τον μετριασμό της σύγκρουσης·
- 11) «σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη»: σύστημα υποβοήθησης του οδηγού ώστε να διατηρεί την ασφαλή θέση του οχήματος σε σχέση με τη διαγράμμιση των λωρίδων κυκλοφορίας ή τα όρια της οδού τουλάχιστον όταν υπάρχει ή πρόκειται να υπάρξει απόκλιση από τη λωρίδα κυκλοφορίας και πιθανόν να επίκειται σύγκρουση·
- 12) «γενικός διακόπτης του οχήματος»: διάταξη με την οποία τίθεται σε κανονική θέση λειτουργίας το επί του οχήματος σύστημα ηλεκτρονικών, από τη θέση μη λειτουργίας, όπως συμβαίνει σε περίπτωση που το όχημα είναι σταθμευμένο και απουσιάζει ο οδηγός·
- 13) «σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος»: σύστημα που έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για να καταγράφει και αποθηκεύει σημαντικές παραμέτρους και πληροφορίες που σχετίζονται με τη σύγκρουση, λίγο πριν, κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τη σύγκρουση·
- 14) «σύστημα μετωπικής προστασίας»: χωριστή δομή ή χωριστές δομές, όπως ένας ενισχυμένος προφυλακτήρας, ή συμπληρωματικός προφυλακτήρας, ο οποίος επιπλέον του προφυλακτήρα του αρχικού εξοπλισμού, αποσκοπεί στην προστασία της εξωτερικής επιφάνειας του οχήματος από ζημία σε περίπτωση σύγκρουσης με ένα αντικείμενο, εξαιρουμένων των δομών με μάζα κάτω από 0,5 kg που έχουν σκοπό να προστατεύουν μόνο τους φανούς του οχήματος·
- 15) «προφυλακτήρας»: όλες οι πρόσθιες, κατώτερες, εξωτερικές δομές του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσαρτημάτων στις δομές αυτές, οι οποίες προορίζονται να εξασφαλίζουν προστασία στο όχημα όταν έρχεται σε μετωπική σύγκρουση σε χαμηλή ταχύτητα με άλλο όχημα· ωστόσο, δεν περιλαμβάνει κανένα σύστημα μετωπικής προστασίας·
- 16) «υδρογονοκίνητο όχημα»: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί υδρογόνο ως καύσιμο για την πρόωσή του·
- 17) «σύστημα υδρογόνου»: σύνολο κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου και συνδετικών μερών που τοποθετούνται σε υδρογονοκίνητο όχημα, εξαιρουμένου του συστήματος πρόωσης με υδρογόνο ή της εφεδρικής μονάδας ισχύος·
- 18) «σύστημα πρόωσης με υδρογόνο»: ενεργειακός μετατροπέας που χρησιμοποιείται για την πρόωση του οχήματος·
- 19) «κατασκευαστικό στοιχείο υδρογόνου»: δεξαμενές υδρογόνου και όλα τα άλλα μέρη των υδρογονοκίνητων οχημάτων που έρχονται σε άμεση επαφή με το υδρογόνο ή τα οποία αποτελούν μέρος συστήματος υδρογόνου·
- 20) «δεξαμενή υδρογόνου»: κατασκευαστικό στοιχείο του συστήματος υδρογόνου που αποθηκεύει τον κύριο όγκο του καυσίμου υδρογόνου·
- 21) «αυτοματοποιημένο όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε για να κινείται αυτόνομα για ορισμένες χρονικές περιόδους, χωρίς τη συνεχή επίβλεψη οδηγού, αλλά για το οποίο αναμένεται ακόμη ή απαιτείται παρέμβαση του οδηγού·
- 22) «πλήρως αυτοματοποιημένο όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε για να κινείται αυτόνομα, χωρίς τη συνεχή επίβλεψη οδηγού·
- 23) «σύστημα παρακολούθησης διαθεσιμότητας οδηγού»: σύστημα για να εκτιμά κατά πόσο ο οδηγός είναι σε θέση να αναλάβει τη λειτουργία της οδήγησης από ένα αυτοματοποιημένο αυτοκίνητο σε ειδικές καταστάσεις, εφόσον κριθεί σκόπιμο·
- 24) «φάλαγγες οχημάτων»: σύνδεση δύο ή περισσότερων οχημάτων σε σειρά, με χρήση τεχνολογίας συνδεσιμότητας και συστημάτων υποστήριξης αυτοματοποιημένης οδήγησης, που επιτρέπουν στα οχήματα να τηρούν αυτόματα σταθερή, κοντινή απόσταση μεταξύ τους όταν συνδέονται για ορισμένα τμήματα της διαδρομής και να προσαρμόζονται στις αλλαγές της κίνησης του προπορευόμενου οχήματος με ελάχιστη ή καμία ενέργεια του οδηγού·
- 25) «μέγιστη μάζα»: τεχνικά επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος κατά δήλωση του κατασκευαστή·
- 26) «κολώνα Α»: το πλέον πρόσθιο και εξωτερικό στήριγμα της οροφής που εκτείνεται από το πλαίσιο έως την οροφή του οχήματος·

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Άρθρο 4

Γενικές υποχρεώσεις και τεχνικές απαιτήσεις

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία, καθώς και όλα τα νέα συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που διατίθενται στην αγορά ή τίθενται σε λειτουργία, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού.
 2. Ως έγκριση τύπου σύμφωνα με τους κανονισμούς του ΟΗΕ που απαριθμούνται στο παράρτημα I νοείται η έγκριση τύπου της ΕΕ σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού.
 3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να τροποποιεί το παράρτημα I προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος και οι κανονιστικές εξελίξεις, εισάγοντας και επικαιροποιώντας παραπομπές σε κανονισμούς του ΟΗΕ, καθώς και αντίστοιχες σειρές τροποποιήσεων, που εφαρμόζονται σε υποχρεωτική βάση.
 4. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και του ευάλωτου χρήστη της οδού.
 5. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν επίσης ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα II, με έναρξη ισχύος από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο εν λόγω παράρτημα, σύμφωνα με τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες δοκιμής οι οποίες καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις καθώς και με τις διατάξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές που έχουν οριστεί στις εκτελεστικές πράξεις που εκδόθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αφορούν:
 - α) συστήματα συγκράτησης, δοκιμές σύγκρουσης, ακεραιότητα του συστήματος καυσίμου και ηλεκτρική ασφάλεια υψηλής τάσης·
 - β) ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όραση και ορατότητα·
 - γ) πλαίσιο οχήματος, πέδηση, ελαστικά και διεύθυνση·
 - δ) όργανα επί του οχήματος, ηλεκτρικό σύστημα, φωτισμός οχήματος και προστασία έναντι μη εξουσιοδοτημένης χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο·
 - ε) συμπεριφορά συστήματος και οδηγού· και
 - στ) γενική κατασκευή και χαρακτηριστικά οχήματος.
 6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να τροποποιεί το παράρτημα II προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος και οι κανονιστικές εξελίξεις, ιδίως όσον αφορά τα ζητήματα που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως στ) της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, καθώς και εκείνα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ζ), στο άρθρο 7 παράγραφοι 2, 3, 4 και 5, στο άρθρο 9 παράγραφοι 2, 3 και 5 και το άρθρο 11 παράγραφος 1, και με στόχο τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου γενικής ασφάλειας των οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, εισάγοντας και επικαιροποιώντας παραπομπές σε κανονισμούς του ΟΗΕ, καθώς και σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και εκτελεστικές πράξεις.
 7. Η Επιτροπή εγκρίνει διατάξεις με εκτελεστικές πράξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστικών τεχνικών μονάδων όσον αφορά τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα II.
- Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Οι εν λόγω κανόνες δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 5

Ειδικές διατάξεις για τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών και τα ελαστικά

1. Τα οχήματα εξοπλίζονται με ακριβές σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, ικανό να προειδοποιεί εντός του οχήματος τον οδηγό για απώλεια της πίεσης σε οποιοδήποτε ελαστικό, σε διάφορα οδοστρώματα και περιβαλλοντικές συνθήκες.

2. Τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών σχεδιάζονται ώστε να αποφεύγεται η επαναφορά και η αναβαθμονόμηση σε χαμηλή πίεση ελαστικού.
3. Όλα τα ελαστικά που διατίθενται στην αγορά πληρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας και περιβαλλοντικής επίδοσης που ορίζονται στις σχετικές κανονιστικές πράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
4. Η Επιτροπή εγκρίνει με εκτελεστικές πράξεις διατάξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές για:
 - α) την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών τους·
 - β) την έγκριση τύπου των ελαστικών, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών προδιαγραφών που αφορούν την εγκατάστασή τους.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 6

Προηγμένα συστήματα οχημάτων για όλες τις κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων

1. Τα μηχανοκίνητα οχήματα εξοπλίζονται με τα ακόλουθα προηγμένα συστήματα οχημάτων:
 - α) ευφυής έλεγχος ταχύτητας·
 - β) εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος·
 - γ) σύστημα προειδοποίησης υπνηλίας και διάσπασης προσοχής του οδηγού·
 - δ) προηγμένο σύστημα προειδοποίησης διάσπασης της προσοχής του οδηγού·
 - ε) σήμα πέδησης έκτακτης ανάγκης·
 - στ) ανίχνευση οπισθοπορείας· και
 - ζ) σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος.
2. Ο ευφυής έλεγχος ταχύτητας ανταποκρίνεται στις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:
 - α) είναι δυνατόν να ειδοποιηθεί ο οδηγός μέσω του χειριστηρίου του επιταχυντή ή με άλλα ειδικά, κατάλληλα και αποτελεσματικά μέσα, ότι έχει σημειωθεί υπέρβαση του ισχύοντος ορίου ταχύτητας·
 - β) είναι δυνατή η απενεργοποίηση του συστήματος. Οι πληροφορίες σχετικά με το όριο ταχύτητας μπορούν να εξακολουθούν να παρέχονται και η ευφυής υποβοήθηση της ταχύτητας πρέπει να είναι σε κανονική κατάσταση λειτουργίας με κάθε ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος·
 - γ) η ειδική και κατάλληλη ενημέρωση βασίζεται σε πληροφορίες για το όριο ταχύτητας, οι οποίες αποκτώνται μέσω της παρατήρησης της οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, βάσει των υποδομών σηματοδότησης ή των δεδομένων ηλεκτρονικού χάρτη ή και των δύο, και τα οποία είναι διαθέσιμα επί του οχήματος·
 - δ) δεν επηρεάζει τη δυνατότητα του οδηγού να υπερβεί την υποδεικνυόμενη από το σύστημα ταχύτητα του οχήματος·
 - ε) οι στόχοι επιδόσεων του καθορίζονται προκειμένου να αποφεύγεται ή να ελαχιστοποιείται το ποσοστό σφάλματος υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
3. Τα συστήματα προειδοποίησης υπνηλίας και διάσπασης προσοχής του οδηγού / προηγμένης αναγνώρισης της διάσπασης της προσοχής του οδηγού είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μην καταγράφουν συνεχώς ή να διατηρούν δεδομένα άλλα από εκείνα που είναι αναγκαία σε σχέση με τους σκοπούς για τους οποίους συλλέχθηκαν ή υποβλήθηκαν κατ' άλλο τρόπο σε επεξεργασία στο πλαίσιο του συστήματος κλειστού βρόχου. Επιπλέον, τα εν λόγω δεδομένα δεν είναι προσβάσιμα ούτε διατίθενται σε τρίτους ανά πάσα στιγμή και διαγράφονται αμέσως μετά την επεξεργασία τους. Τα εν λόγω συστήματα σχεδιάζονται επίσης κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη και δεν ειδοποιούν τον οδηγό χωριστά και ταυτόχρονα, ή με συγκεχυμένο τρόπο όταν μια δράση ενεργοποιεί και τα δύο συστήματα.
4. Τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) τα δεδομένα που μπορούν να καταγράφουν και να αποθηκεύουν όσον αφορά το διάστημα λίγο πριν, κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τη σύγκρουση περιλαμβάνουν τουλάχιστον την ταχύτητα του οχήματος, την πέδηση, τη θέση και την κλίση του οχήματος στον δρόμο, την κατάσταση και τον βαθμό ενεργοποίησης των συστημάτων ασφαλείας, το σύστημα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112, και τυχόν άλλες σχετικές παραμέτρους που συμβάλλουν στα ενεργά συστήματα ασφαλείας και αποφυγής ατυχήματος επί του οχήματος, με υψηλό επίπεδο ακρίβειας και εξασφαλισμένη επιβιωσιμότητα των δεδομένων·

- β) δεν μπορούν να απενεργοποιηθούν·
- γ) ο τρόπος καταγραφής και αποθήκευσης των δεδομένων είναι τέτοιος ώστε:
 - i) λειτουργούν σε σύστημα κλειστού βρόχου·
 - ii) τα δεδομένα που συλλέγονται ανωνυμοποιούνται και προστατεύονται από τη χειραγώγηση και την κακή χρήση· και
 - iii) τα δεδομένα που συλλέγονται καθιστούν δυνατό τον ακριβή προσδιορισμό του τύπου, της παραλλαγής και της έκδοσης του οχήματος, και ιδίως των συστημάτων ενεργητικής ασφάλειας και αποφυγής ατυχημάτων που είναι εγκατεστημένα στο όχημα· και
- δ) τα δεδομένα που μπορούν να καταγράψουν δύνανται να τεθούν στη διάθεση των εθνικών αρχών, βάσει του ενωσιακού ή εθνικού δικαίου μόνο για σκοπούς έρευνας και ανάλυσης ατυχημάτων, μεταξύ άλλων και για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και σε συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, μέσω τυποποιημένης διεπαφής.

5. Ένα σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος μπορεί να καταγράψει και να αποθηκεύσει τα τέσσερα τελευταία ψηφία από το τμήμα ταυτότητας του αναγνωριστικού αριθμού του οχήματος ούτε καμία άλλη πληροφορία που θα μπορούσε να επιτρέψει την ταυτοποίηση του συγκεκριμένου οχήματος, του ιδιοκτήτη ή του κατόχου του.

6. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 προς συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού, καθορίζοντας λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με:

- α) την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τα προηγμένα συστήματα οχημάτων που απαριθμούνται στην παράγραφο 1·
- β) την έγκριση τύπου των προηγμένων συστημάτων οχημάτων που απαριθμούνται στα στοιχεία α), στ) και ζ) της παραγράφου 1 ως χωριστών τεχνικών μονάδων.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 7

Ειδικές απαιτήσεις για επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά εμπορικά οχήματα

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού και ισχύουν επίσης για τα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁, τα οχήματα των εν λόγω κατηγοριών πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 5 και τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6.

2. Τα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ εξοπλίζονται με προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης που σχεδιάζονται και εγκαθίστανται σε δύο στάδια και διαθέτουν:

- α) σύστημα εντοπισμού εμποδίων και κινούμενου οχήματος μπροστά από το μηχανοκίνητο όχημα στο πρώτο στάδιο·
- β) επέκταση της ικανότητας εντοπισμού που αναφέρεται στο στοιχείο α), ώστε να συμπεριληφθούν οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπροστά από το μηχανοκίνητο όχημα στο δεύτερο στάδιο.

3. Τα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ εξοπλίζονται επιπλέον με σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη.

4. Τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης και τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:

- α) η απενεργοποίηση των εν λόγω συστημάτων είναι δυνατή μόνο άπαξ κάθε φορά με μια σειρά ενεργειών που θα πρέπει να πραγματοποιήσει ο οδηγός·
- β) τα συστήματα βρίσκονται σε κανονική θέση λειτουργίας με κάθε ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος·
- γ) είναι δυνατόν να καταργηθούν εύκολα οι ηχητικές προειδοποιήσεις, αλλά η ενέργεια αυτή δεν καταργεί ταυτόχρονα και άλλες λειτουργίες του συστήματος εκτός από τις ηχητικές·
- δ) ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να απενεργοποιήσει τα εν λόγω συστήματα.

5. Τα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ώστε να διαθέτουν διευρυμένη περιοχή προστασίας πρόσκρουσης της κεφαλής, με σκοπό την προστασία του ευάλωτου χρήστη της οδού και τον μετριασμό των ενδεχόμενων τραυματισμών του σε περίπτωση σύγκρουσης.

6. Η Επιτροπή εγκρίνει διατάξεις με εκτελεστικές πράξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και 5 του παρόντος άρθρου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 8

Συστήματα μετωπικής προστασίας για επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά εμπορικά οχήματα

1. Τα συστήματα μετωπικής προστασίας, είτε είναι εγκατεστημένα ως αρχικός εξοπλισμός των οχημάτων των κατηγοριών M₁ και N₁ είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες, πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 και τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.
2. Τα συστήματα μετωπικής προστασίας που διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες συνοδεύονται από λεπτομερή κατάλογο των τύπων, παραλλαγών και εκδόσεων των οχημάτων για τα οποία το σύστημα μετωπικής προστασίας έχει λάβει έγκριση τύπου, καθώς και από σαφείς οδηγίες συναρμολόγησης.
3. Η Επιτροπή εγκρίνει με εκτελεστικές πράξεις διατάξεις όσον αφορά ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την έγκριση τύπου των συστημάτων μετωπικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών προδιαγραφών που αφορούν την κατασκευή και την εγκατάστασή τους.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 9

Ειδικές απαιτήσεις για λεωφορεία και φορτηγά

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού και ισχύουν επίσης για τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃, τα οχήματα των εν λόγω κατηγοριών πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 5 και τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 7. Τα οχήματα των κατηγοριών M₂ και M₃, πληρούν επίσης την απαίτηση που ορίζεται στην παράγραφο 6.
2. Τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ εξοπλίζονται με σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας και προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης, τα οποία αμφότερα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 7.
3. Τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ εξοπλίζονται με προηγμένα συστήματα, ικανά να εντοπίζουν τους πεζούς και τους ποδηλάτες που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος ή το τμήμα του οχήματος προς το πεζοδρόμιο και να προειδοποιούν ή να αποφεύγουν τη σύγκρουση με αυτούς τους χρήστες.
4. Όσον αφορά τα συστήματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3, αυτά πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:
 - α) η απενεργοποίηση των εν λόγω συστημάτων είναι δυνατή μόνο άπαξ κάθε φορά με μια σειρά ενεργειών που θα πρέπει να πραγματοποιήσει ο οδηγός·
 - β) τα συστήματα βρίσκονται σε κανονική θέση λειτουργίας με κάθε ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος·
 - γ) είναι δυνατόν να καταργηθούν εύκολα οι ηχητικές προειδοποιήσεις, αλλά η ενέργεια αυτή δεν καταργεί ταυτόχρονα και άλλες λειτουργίες του συστήματος εκτός από τις ηχητικές·
 - δ) ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να απενεργοποιήσει τα εν λόγω συστήματα.
5. Τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ώστε να παρέχουν ενισχυμένη άμεση ορατότητα του ευάλωτου χρήστη της οδού από τη θέση καθίσματος του οδηγού, μειώνοντας κατά το δυνατόν τα τυφλά σημεία μπροστά από τη θέση καθίσματος του οδηγού και στο πλάι του, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες κατηγορίες των τύπων οχημάτων.
6. Τα οχήματα των κατηγοριών M₂ και M₃ με ικανότητα μεταφοράς άνω των 22 επιβατών πέραν του οδηγού και που έχουν κατασκευαστεί με χώρους για όρθιους επιβάτες για να επιτρέπουν τη συχνή μετακίνηση των επιβατών, σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ώστε να επιτρέπουν την πρόσβαση σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

7. Η Επιτροπή εγκρίνει διατάξεις με εκτελεστικές πράξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές για:
- α) την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 5 του παρόντος άρθρου·
 - β) την έγκριση τύπου των συστημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου ως χωριστών τεχνικών μονάδων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

Όπου οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις αφορούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου, δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Όπου οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις αφορούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, δημοσιεύονται τουλάχιστον 36 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 10

Ειδικές απαιτήσεις για τα υδρογονοκίνητα οχήματα

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού και ισχύουν επίσης για οχήματα των κατηγοριών M και N, τα υδρογονοκίνητα οχήματα των εν λόγω κατηγοριών, τα συστήματα υδρογόνου τους και τα κατασκευαστικά στοιχεία αυτών των συστημάτων πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα υδρογόνου και τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου εγκαθίστανται σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3. Οι κατασκευαστές παρέχουν επίσης, εφόσον απαιτείται, κάθε πληροφορία για τη διενέργεια ελέγχου των συστημάτων υδρογόνου και των κατασκευαστικών στοιχείων καθ' όλη τη διάρκεια της εν χρήσει ζωής των υδρογονοκίνητων οχημάτων.

3. Η Επιτροπή με εκτελεστικές πράξεις εγκρίνει διατάξεις σχετικά με τις ενιαίες διαδικασίες και τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των υδρογονοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα υδρογόνου που διαθέτουν, περιλαμβανομένων όσων αφορούν τη συμβατότητα του υλικού και των δοχείων καυσίμου, και για την έγκριση τύπου των κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων για την εγκατάστασή τους.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Δημοσιεύονται τουλάχιστον 15 μήνες πριν από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 11

Ειδικές απαιτήσεις για αυτοματοποιημένα οχήματα και πλήρως αυτοματοποιημένα οχήματα

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού και ισχύουν για οχήματα των αντίστοιχων κατηγοριών, τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα και τα πλήρως αυτοματοποιημένα οχήματα πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 σχετικά με τα ακόλουθα:

- α) συστήματα που αντικαθιστούν τον έλεγχο του οδηγού επί του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων της σηματοδότησης, της διεύθυνσης, της επιτάχυνσης και της πέδησης·
- β) συστήματα που παρέχουν στο όχημα ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο όσον αφορά την κατάσταση του οχήματος και τον περιβάλλοντα χώρο·
- γ) συστήματα παρακολούθησης της διαθεσιμότητας του οδηγού·
- δ) συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος για αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα·
- ε) ενιαίο μορφότυπο ανταλλαγής δεδομένων, για παράδειγμα, για φάλαγγες οχημάτων διαφόρων κατασκευαστών·
- στ) συστήματα που παρέχουν πληροφορίες για την ασφάλεια σε άλλους χρήστες της οδού.

Ωστόσο, οι εν λόγω τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με το σύστημα παρακολούθησης της διαθεσιμότητας του οδηγού που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) δεν ισχύουν για πλήρως αυτοματοποιημένα οχήματα.

2. Η Επιτροπή εγκρίνει διατάξεις με εκτελεστικές πράξεις διατάξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές προδιαγραφές για τα συστήματα και λοιπά στοιχεία που απαριθμούνται στα στοιχεία α) έως στ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, και για την για την έγκριση τύπου των αυτοματοποιημένων οχημάτων και των πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων όσον αφορά αυτά τα συστήματα και λοιπά στοιχεία ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των αυτοματοποιημένων οχημάτων και των πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 12

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η αρμοδιότητα έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 6 και στο άρθρο 6 παράγραφος 6 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 5 Ιανουαρίου 2020. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 6, και στο άρθρο 6 παράγραφος 6 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 3 και 6 και του άρθρου 6 παράγραφος 6 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 13

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Τεχνική Επιτροπή - Μηχανοκίνητα Οχήματα (TCMV). Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 14

Επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

1. Έως τις 7 Ιουλίου 2027 και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα επιτεύγματα των μέτρων και συστημάτων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των

ποσοστών διείσδυσης τους και εξυπηρέτησης των χρηστών. Η Επιτροπή ερευνά κατά πόσο τα εν λόγω μέτρα και συστήματα ασφάλειας λειτουργούν όπως προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό. Κατά περίπτωση, η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται από συστάσεις, συμπεριλαμβανομένης νομοθετικής πρότασης για την τροποποίηση των απαιτήσεων όσον αφορά τη γενική ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, ώστε να μειωθούν περαιτέρω ή και να εξαλειφθούν τα ατυχήματα και οι τραυματισμοί στις οδικές μεταφορές.

Ειδικότερα, η Επιτροπή αξιολογεί την αξιοπιστία και την αποδοτικότητα των νέων ευφυών συστημάτων υποβοήθησης της ταχύτητας και την ακρίβεια και το ποσοστό σφάλματος των εν λόγω συστημάτων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Εφόσον κριθεί σκόπιμο, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετική πρόταση.

2. Έως την 31η Ιανουαρίου εκάστου έτους, για το προηγούμενο έτος, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις δράσεις του Παγκόσμιου φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων (WP.29) της ΟΕΕ/ΗΕ όσον αφορά την πρόοδο ως προς την εφαρμογή των προτύπων ασφάλειας των οχημάτων σε σχέση με τις απαιτήσεις που θεσπίζονται στα άρθρα 5 έως 11 και όσον αφορά τη θέση την οποία προτίθεται να λάβει η Ένωση σχετικά.

Άρθρο 15

Μεταβατικές διατάξεις

1. Ο παρών κανονισμός δεν αναιρεί οποιαδήποτε χορηγηθείσα έγκριση τύπου της ΕΕ σε οχήματα, συστήματα ή χωριστές τεχνικές μονάδες, η οποία χορηγήθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 78/2009, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 79/2009 ή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και των εκτελεστικών τους μέτρων, έως τις 5 Ιουλίου 2022, εκτός αν οι σχετικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα εν λόγω οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες έχουν τροποποιηθεί ή έχουν προστεθεί νέες απαιτήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού, όπως διευκρινίζεται περαιτέρω στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Οι αρμόδιες αρχές για την έγκριση εξακολουθούν να χορηγούν παρατάσεις των εγκρίσεων τύπου της ΕΕ που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
3. Κατά παρέκκλιση του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να επιτρέπουν, έως τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα IV, την ταξινόμηση οχημάτων, καθώς και την πώληση ή θέση σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 117.

Άρθρο 16

Ημερομηνίες εφαρμογής

Όσον αφορά τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες, οι εθνικές αρχές:

- α) με ισχύ από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα II, όσον αφορά μια συγκεκριμένη απαίτηση που καταχωρείται στο εν λόγω παράρτημα, αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με την εν λόγω απαίτηση, να χορηγούν έγκριση τύπου της ΕΕ ή εθνική έγκριση τύπου για κάθε νέο τύπο οχήματος, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού·
- β) με ισχύ από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα II, όσον αφορά μια συγκεκριμένη απαίτηση που καταχωρείται στο εν λόγω παράρτημα, θεωρούν, για λόγους που σχετίζονται με την εν λόγω απαίτηση, ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για νέα οχήματα δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 48 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και απαγορεύουν την ταξινόμηση των οχημάτων, εάν τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών πράξεων και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού·
- γ) με ισχύ από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα II, όσον αφορά μια συγκεκριμένη απαίτηση που καταχωρείται στο εν λόγω παράρτημα, απαγορεύουν, για λόγους που σχετίζονται με την εν λόγω απαίτηση, τη διάθεση στην αγορά ή τη θέση σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών πράξεων και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και εκτελεστικών πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού.

Άρθρο 17

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 18**Κατάργηση**

1. Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009, και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 631/2009 (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 καταργούνται με ισχύ από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
2. Οι παραπομπές στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 19**Έναρξη ισχύος και ημερομηνία εφαρμογής**

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

Εφαρμόζεται από τις 6 Ιουλίου 2022.

Ωστόσο, το άρθρο 4 παράγραφοι 3, 6 και 7, το άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 6, το άρθρο 7 παράγραφος 6, το άρθρο 8 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 11 παράγραφος 2, και τα άρθρα 12 και 13 εφαρμόζονται από τις 5 Ιανουαρίου 2020.

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

Στρασβούργο, 27 Νοεμβρίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
D. M. SASSOLI

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
T. TUPPURAINEN

Κατάλογος κανονισμών του ΟΗΕ που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2

Αριθμός κανονισμού του ΟΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ	Παραπομπή ΕΕ	Πεδίο που καλύπτεται από τον κανονισμό του ΟΗΕ
1	Προβολείς που εκπέμπουν ασυμμετρική δέσμη διασταύρωσης και/ή δέσμη πορείας και είναι εξοπλισμένοι με λαμπτήρες πυράκτωσης κατηγορίας R2 και/ή HS1	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 177 της 10.7.2010, σ. 1	M, N ⁽⁴⁾
3	Διατάξεις αντανάκλασης για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 323 της 6.12.2011, σ. 1	M, N, O
4	Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 17	M, N, O
6	Δείκτες κατεύθυνσης για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 213 της 18.7.2014, σ. 1	M, N, O
7	Εμπρόσθιοι και οπίσθιοι (πλευρικοί) φανοί, φανοί πέδησης και φανοί θέσης για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 285 της 30.9.2014, σ. 1	M, N, O
8	Προβολείς μηχανοκίνητων οχημάτων (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 και/ή H11)	Σειρά τροποποιήσεων 05, διορθωτικό 1 στην αναθεώρηση 4	ΕΕ L 177 της 10.7.2010, σ. 71	M, N ⁽⁴⁾
10	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα	Σειρά τροποποιήσεων 05	ΕΕ L 41 της 17.2.2017, σ. 1	M, N, O
11	Μάνδαλα και εξαρτήματα συγκράτησης θυρών	Σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 218 της 21.8.2019, σ. 1	M1, N1
12	Προστασία του οδηγού από την κρούση έναντι του συστήματος διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης	Σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 89 της 27.3.2013, σ. 1	M1, N1
13	Σύστημα πέδησης οχημάτων και ρυμουλκούμενων	Σειρά τροποποιήσεων 11	ΕΕ L 42 της 18.2.2016, σ. 1	M2, M3, N, O ⁽⁶⁾
13-H	Συστήματα πέδησης επιβατικών αυτοκινήτων	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 335 της 22.12.2015, σ. 1	M1, N1
14	Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας	Σειρά τροποποιήσεων 07	ΕΕ L 218 της 19.8.2015, σ. 27	M, N
16	Ζώνες ασφαλείας, συστήματα συγκράτησης, συστήματα συγκράτησης παιδιών και συστήματα συγκράτησης παιδιών ISOFIX	Σειρά τροποποιήσεων 07	ΕΕ L 109 της 27.4.2018, σ. 1	M, N
17	Καθίσματα, οι αγκυρώσεις τους και τυχόν υποστηρίγματα κεφαλής	Σειρά τροπολογιών 08	ΕΕ L 230 της 31.8.2010, σ. 81	M, N
18	Προστασία μηχανοκίνητων οχημάτων από μη εξουσιοδοτημένη χρήση	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 120 της 13.5.2010, σ. 29	M2, M3, N2, N3
19	Εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης μηχανοκίνητων οχημάτων	Σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 250 της 22.8.2014, σ. 1	M, N
20	Προβολείς που εκπέμπουν ασύμμετρη δέσμη διασταύρωσης ή δέσμη πορείας ή και τις δύο και είναι εφοδιασμένοι με λαμπτήρες πυράκτωσης αλογόνων (λαμπτήρες H4)	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 177 της 10.7.2010, σ. 170	M, N ⁽⁴⁾
21	Εσωτερικός εξοπλισμός	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 188 της 16.7.2008, σ. 32	M1

Αριθμός κανονισμού του ΟΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ	Παραπομπή ΕΕ	Πεδίο που καλύπτεται από τον κανονισμό του ΟΗΕ
23	Φανοί οπισθοπορείας και ελιγμών για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 237 της 8.8.2014, σ. 1	M, N, O
25	Υποστηρίγματα κεφαλής (προσκέφαλα), ενσωματωμένα ή μη στα καθίσματα οχημάτων	Σειρά τροποποιήσεων 04, διορθωτικό 2 στην αναθεώρηση 1	ΕΕ L 215 της 14.8.2010, σ. 1	M1
26	Εξωτερικές προεξοχές	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 215 της 14.8.2010, σ. 27	M1
28	Συσκευές ηχητικής προειδοποίησης και ηχητικά σήματα	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 323 της 6.12.2011, σ. 33	M, N
29	Προστασία των επιβατών στον θάλαμο οδήγησης οχήματος επαγγελματικής χρήσης	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 304 της 20.11.2010, σ. 21	N
30	Πνευματικά ελαστικά επίσωτρα για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (κλάση C1)	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 307 της 23.11.2011, σ. 1	M, N, O
31	Προβολείς σφραγισμένης δέσμης αλογόνων (ΣΔΑ) μηχανοκίνητων οχημάτων που εκπέμπουν ασύμμετρη δέσμη διασταύρωσης ή δέσμη πορείας ή και τις δύο	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 185 της 17.7.2010, σ. 15	M, N
34	Πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς (δεξαμενές υγρών καυσίμων)	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 231 της 26.8.2016, σ. 41	M, N, O
37	Λαμπτήρες πυράκτωσης για χρήση σε εγκεκριμένες μονάδες λαμπτήρων μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 213 της 18.7.2014, σ. 36	M, N, O
38	Οπίσθιοι φανοί ομίχλης μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 20	M, N, O
39	Εξοπλισμός ταχυμέτρου και οδόμετρου, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασής του	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 302 της 28.11.2018, σ. 106	M, N
43	Υλικά υαλοπινάκων ασφαλείας και η τοποθέτησή τους στα οχήματα	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 42 της 12.2.2014, σ. 1	M, N, O
44	Συστήματα συγκράτησης παιδιών για μηχανοκίνητα οχήματα («συστήματα συγκράτησης παιδιών»)	Σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 265 της 30.9.2016, σ. 1	M, N
45	Καθαριστήρες προβολέων	Σειρά τροποποιήσεων 01		M, N
46	Συσκευές έμμεσης όρασης και εγκατάστασή τους	Σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 237 της 8.8.2014, σ. 24	M, N
48	Εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης σε μηχανοκίνητα οχήματα	Σειρά τροποποιήσεων 06	ΕΕ L 14 της 16.1.2019, σ. 42	M, N, O (°)
54	Πνευματικά ελαστικά επίσωτρα για επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (κλάσεις C2 και C3)	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 307 της 23.11.2011, σ. 2	M, N, O
55	Στοιχεία μηχανικής ζεύξης συνδυασμών οχημάτων	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 153 της 15.6.2018, σ. 179	M, N, O (γ)
58	Οπίσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφίνωσης και η εγκατάστασή τους· Οπίσθια προστασία έναντι ενσφίνωσης	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 49 της 20.2.2019, σ. 1	M, N, O
61	Επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εξωτερικές προεξοχές τους προσθίως του οπίσθιου φατώματος του θαλάμου οδήγησης αυτών	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 164 της 30.6.2010, σ. 1	N

Αριθμός κανονισμού του ΟΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ	Παραπομπή ΕΕ	Πεδίο που καλύπτεται από τον κανονισμό του ΟΗΕ
64	Εφεδρική μονάδα προσωρινής χρήσης, ελαστικά/σύστημα τύπου run-flat (και σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών)	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 310 της 26.11.2010, σ. 18	M1, N1
66	Αντοχή της υπερκατασκευής μεγάλων επιβατικών οχημάτων	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 84 της 30.3.2011, σ. 1	M2, M3
67	Μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG)	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 285 της 20.10.2016, σ. 1	M, N
73	Πλευρική προστατευτική διάταξη των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 122 της 8.5.2012, σ. 1	N2, N3, O3, O4
77	Φανοί στάθμευσης για μηχανοκίνητα οχήματα	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 21	M, N
79	Σύστημα διεύθυνσης	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 318 της 14.12.2018, σ. 1	M, N, O
80	Καθίσματα μεγάλων επιβατικών οχημάτων	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 226 της 24.8.2013, σ. 20	M2, M3
87	Φανοί πορείας ημέρας για μηχανοκίνητα οχήματα	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 24	M, N
89	Συσκευές περιορισμού της ταχύτητας και ρυθμιζόμενες διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 25	M, N ⁽⁴⁾
90	Ανταλλακτικά συγκροτήματα επένδυσης συστημάτων πέδησης, επενδύσεις τυμπάνων πέδησης και δισκών και τυμπάνων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 290 της 16.11.2018, σ. 44	M, N, O
91	Φανοί πλευρικής σήμανσης για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 27	M, N, O
93	Πρόσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφίνωσης και εγκατάστασή τους· Πρόσθια προστασία έναντι ενσφίνωσης	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 185 της 17.7.2010, σ. 56	N2, N3
94	Προστασία επιβατών σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 35 της 8.2.2018, σ. 1	M1
95	Προστασία επιβατών σε περίπτωση πλευρικής σύγκρουσης	Σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 183 της 10.7.2015, σ. 91	M1, N1
97	Συστήματα συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ)	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 122 της 8.5.2012, σ. 19	M1, N1 ⁽⁵⁾
98	Προβολείς μηχανοκίνητων οχημάτων εξοπλισμένοι με φωτεινές πηγές εκκένωσης αερίου	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 176 της 14.6.2014, σ. 64	M, N
99	Φωτεινές πηγές εκκένωσης αερίου για χρήση σε εγκεκριμένες μονάδες λαμπτήρων εκκένωσης αερίου μηχανοκίνητων οχημάτων	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 320 της 17.12.2018, σ. 45	M, N
100	Ηλεκτρική ασφάλεια	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 302 της 28.11.2018, σ. 114	M, N
102	Συσκευή κλειστής ζεύξης (CCD)· εγκατάσταση εγκεκριμένου τύπου CCD	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 351 της 30.12.2008, σ. 44	N2, N3, O3, O4
104	Φωτοαντακλαστικές σημάσεις (βαρέα και μακρά οχήματα)	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 75 της 14.3.2014, σ. 29	M2, M3, N, O2, O3, O4

Αριθμός κανονισμού του ΟΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ	Παραπομπή ΕΕ	Πεδίο που καλύπτεται από τον κανονισμό του ΟΗΕ
105	Οχήματα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων	Σειρά τροποποιήσεων 05	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 30	N,O
107	Γενική κατασκευή οχημάτων των κατηγοριών M2 και M3	Σειρά τροποποιήσεων 07	ΕΕ L 52 της 23.2.2018, σ. 1	M2, M3
108	Αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα για επιβατικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 181 της 4.7.2006, σ. 1	M1, O1, O2
109	Αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα για οχήματα επαγγελματικής χρήσης και τα ρυμουλκούμενά τους	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 181 της 4.7.2006, σ. 1	M2, M3, N, O3, O4
110	Ειδικά εξαρτήματα για τη χρήση πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 166 της 30.6.2015, σ. 1	M, N
112	Προβολείς μηχανοκίνητων οχημάτων που εκπέμπουν ασυμμετρική δέσμη διασταύρωσης ή δέσμη πορείας ή και τις δύο συγχρόνως και είναι εξοπλισμένοι με λαμπτήρες πυράκτωσης και/ή δομοστοιχεία LED	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 250 της 22.8.2014, σ. 67	M, N
114	Ανταλλακτικά συστήματα αερόσακου	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 373 της 27.12.2006, σ. 272	M1, N1
115	Συστήματα μετασκευής υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 323 της 7.11.2014, σ. 91	M, N
116	Προστασία μηχανοκίνητων οχημάτων από μη εξουσιοδοτημένη χρήση	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 45 της 16.2.2012, σ. 1	M1, N1 (*)
117	Ελαστικά όσον αφορά τις εκπομπές ήχου κύλισης και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα (κλάσεις C1, C2 και C3)	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 218 της 12.8.2016, σ. 1	M, N, O
118	Πυραντοχή εσωτερικών υλικών λεωφορείων	Σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 102 της 21.4.2015, σ. 67	M3
119	Φανοί στροφής	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 89 της 25.3.2014, σ. 101	M, N
121	Θέση και αναγνωριστικές ενδείξεις χειροκίνητων χειριστηρίων, ενδεικτικών λυχνιών και δεικτών	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 5 της 8.1.2016, σ. 9	M, N
122	Συστήματα θέρμανσης οχημάτων	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 164 της 30.6.2010, σ. 231	M, N, O
123	Προσαρμοζόμενα συστήματα εμπρόσθιου φωτισμού (ΣΕΦ) για μηχανοκίνητα οχήματα	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 49 της 20.2.2019, σ. 24	M, N
124	Ανταλλακτικοί τροχοί	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 375 της 27.12.2006, σ. 568	M1, N1, O1, O2
125	Πρόσθιο οπτικό πεδίο	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 20 της 25.1.2018, σ. 16	M1
126	Συστήματα διαχωρισμού	Αρχική έκδοση του κανονισμού		M1
127	Ασφάλεια πεζών	Σειρά τροποποιήσεων 02		M1, N1
128	Φωτεινές πηγές διόδων φωτοεκπομπής (LED)	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 320 της 17.12.2018, σ. 63	M, N, O

Αριθμός κανονισμού του ΟΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ	Παραπομπή ΕΕ	Πεδίο που καλύπτεται από τον κανονισμό του ΟΗΕ
129	Ενισχυμένα συστήματα συγκράτησης παιδιών	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 97 της 29.3.2014, σ. 21	M, N
130	Συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 178 της 18.6.2014, σ. 29	M2, M3, N2, N3 (*)
131	Προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 214 της 19.7.2014, σ. 47	M2, M3, N2, N3 (*)
134	Ασφάλεια υδρογόνου	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 129 της 17.5.2019, σ. 43	M, N
135	Πλευρική πρόσκρουση σε στύλο	Σειρά τροποποιήσεων 01		M1, N1
137	Μετωπική πρόσκρουση πλήρους πλάτους	Σειρά τροποποιήσεων 01		M1
139	Συστήματα υποβοήθησης πέδησης	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 269 της 26.10.2018, σ. 1	M1, N1
140	Ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου ευστάθειας	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 269 της 26.10.2018, σ. 17	M1, N1
141	Συστήματα παρακολούθησης πίεσης ελαστικών	Αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 269 της 26.10.2018, σ. 36	M1, N1 (*)
142	Εγκατάσταση ελαστικού	Αρχική έκδοση του κανονισμού		M1
145	Αγκυρώσεις για συστήματα συγκράτησης παιδιών	Αρχική έκδοση του κανονισμού		M1

Σημειώσεις στον πίνακα

Η σειρά τροποποιήσεων που αναφέρεται στον πίνακα αντιστοιχεί στην έκδοση που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ισχύει με την επιφύλαξη της σειράς τροποποιήσεων που πρέπει να πληρούνται βάσει των μεταβατικών διατάξεων που προβλέπονται σε αυτή.

Η συμμόρφωση με σειρά τροποποιήσεων που εκδόθηκε έπειτα από την ειδική σειρά που αναφέρεται στον πίνακα πρέπει να γίνεται αποδεκτή ως εναλλακτική επιλογή.

Οι ημερομηνίες που ορίζονται στη σχετική σειρά τροποποιήσεων των κανονισμών του ΟΗΕ οι οποίοι απαριθμούνται στον πίνακα, όσον αφορά τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών της «αναθεωρημένης συμφωνίας του 1958», που σχετίζονται με την πρώτη ταξινόμηση, τη θέση σε κυκλοφορία, τη διάθεση στην αγορά, την πώληση και άλλες παρόμοιες διατάξεις, ισχύουν σε υποχρεωτική βάση για τους σκοπούς του άρθρου 48 και του άρθρου 50 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, εκτός αν ορίζονται εναλλακτικές ημερομηνίες στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, περίπτωση κατά την οποία πρέπει να ακολουθούνται οι εν λόγω εναλλακτικές ημερομηνίες.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ένας κανονισμός του ΟΗΕ που περιλαμβάνεται στον πίνακα προβλέπει στις μεταβατικές διατάξεις του ότι, από μια συγκεκριμένη ημερομηνία, τα συμβαλλόμενα μέρη της «αναθεωρημένης συμφωνίας του 1958», εφαρμόζοντας μια ορισμένη σειρά τροποποιήσεων στον εν λόγω κανονισμό του ΟΗΕ, δεν είναι υποχρεωμένα να δέχονται ή μπορούν να αρνούνται να δεχτούν, για τους σκοπούς εθνικής ή περιφερειακής έγκρισης τύπου, έναν τύπο που έχει εγκριθεί σύμφωνα με προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων, ή μια διατύπωση με παρόμοια πρόθεση και νόημα. Αυτό πρέπει να νοείται ως διάταξη που δεσμεύει τις εθνικές αρχές να θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 48 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, εκτός και αν ορίζονται εναλλακτικές ημερομηνίες στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού, περίπτωση κατά την οποία πρέπει να ακολουθούνται οι εν λόγω εναλλακτικές ημερομηνίες.

-
- (⁴) Οι κανονισμοί του ΟΗΕ αριθ. 1, 8 και 20 δεν ισχύουν για την έγκριση τύπου ΕΕ των οχημάτων.
- (⁵) Απαιτείται υποχρεωτική εγκατάσταση λειτουργίας ελέγχου ευστάθειας σύμφωνα με τους κανονισμούς του ΟΗΕ. Ωστόσο, είναι επίσης υποχρεωτική για οχήματα της κατηγορίας N1.
- (⁶) Όταν ο κατασκευαστής του οχήματος δηλώνει ότι το όχημα είναι κατάλληλο για τη ρυμούλκηση φορτίων (σημείο 2.11.5. του δελτίου πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858) και οποιοδήποτε μέρος του κατάλληλου συστήματος μηχανικής ζεύξης, είτε είναι εγκατεστημένο ή όχι στον τύπο του μηχανοκίνητου οχήματος, θα μπορούσε (εν μέρει) να συγκαλύψει οποιοδήποτε στοιχείο φωτισμού και/ή τον χώρο για την τοποθέτηση και τη στερέωση των οπίσθιων πινακίδων κυκλοφορίας, ισχύουν τα ακόλουθα:
- οι οδηγίες χρήσης του μηχανοκίνητου οχήματος (π.χ. εγχειρίδιο χρήστη, βιβλίο οδηγιών) πρέπει να διευκρινίζουν σαφώς ότι δεν επιτρέπεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικής ζεύξης που δεν μπορεί να αφαιρεθεί και να επανατοποθετηθεί εύκολα,
 - οι οδηγίες θα πρέπει επίσης να διευκρινίζουν σαφώς ότι, εφόσον εγκαθίσταται, το σύστημα μηχανικής ζεύξης πρέπει πάντοτε να αφαιρείται και να επανατοποθετείται όταν δεν χρησιμοποιείται, και
 - στην περίπτωση έγκρισης συστήματος οχήματος σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 55, θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι η αφαίρεση, επανατοποθέτηση και/ή κάθε άλλη διάταξη σχετικά με την τοποθέτηση πληρούνται επίσης όσον αφορά την εγκατάσταση φωτισμού και τον χώρο για την τοποθέτηση και τη στερέωση των οπίσθιων πινακίδων κυκλοφορίας.
- (⁴) Αφορά μόνο συσκευές περιορισμού της ταχύτητας (SLD) και την υποχρεωτική εγκατάσταση συσκευής SLD σε οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2 και N3.
- (⁶) Συσκευές προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να εγκαθίστανται σε οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 και συστήματα ακινητοποίησης πρέπει να εγκαθίστανται σε οχήματα της κατηγορίας M1.
- (⁷) Βλέπε την επεξηγηματική σημείωση 4 στον πίνακα στο παράρτημα II.
- (⁸) Για τα οχήματα των κατηγοριών M1 με μέγιστη μάζα $\leq 3\,500$ kg και N1, που δεν είναι εφοδιασμένα με διδυμους τροχούς σε ένα άξονα.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κατάλογος των απαιτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 5 και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 καθώς και ημερομηνίες που αναφέρονται στο άρθρο 16

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
Απαιτήσεις που αφορούν														
Α ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΗΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ, ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΣΗΣ														
A1 Εσωτερικός εξοπλισμός	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 21		A											
A2 Καθίσματα και υποστηρίγματα κεφαλής	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Καθίσματα λεωφορείων	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 80			A	A									A
A4 Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 16		A	A	A	A	A	A						
A7 Συστήματα διαχωρισμού	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 126		X										B	
A8 Αγκυρώσεις για συστήματα συγκράτησης παιδιών	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 145		A											
A9 Συστήματα συγκράτησης παιδιών	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 44		A (!)	A (!)	A (!)	A (!)	A (!)	A (!)					A	A
A10 Ενισχυμένα συστήματα συγκράτησης παιδιών	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Πρόσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 93						A	A					A	A
A12 Οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Πλευρική προστασία	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 73						A	A			A	A		
A14 Ασφάλεια δεξαμενής καυσίμου	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Ασφάλεια υγροποιημένου αερίου πετρελαίου	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 67		A	A	A	A	A	A						A

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
A16 Ασφάλεια πεπιεσμένου και υγροποιημένου φυσικού αερίου	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Ασφάλεια υδρογόνου	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18 Καταλληλότητα υλικών συστήματος υδρογόνου			A	A	A	A	A	A						A
A19 Ηλεκτρική ασφάλεια σε χρήση	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Πλαγιομετωπική πρόσκρουση	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 94	Ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M1 με μέγιστη μάζα ≤ 3 500 kg και N1 με μέγιστη μάζα ≤ 2 500 kg. Για τα οχήματα με μέγιστη μάζα > 2 500 kg ισχύουν οι ημερομηνίες στη σημείωση Β.	A			A								
A21 Μετωπική πρόσκρουση πλήρους πλάτους	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 137	Η χρήση της ανθρωπόμορφης διάταξης δοκιμής «Hybrid III» με ανδρικό σκελετό συγκρούσεως επιτρέπεται έως ότου καταστεί διαθέσιμη στον κανονισμό του ΟΗΕ η διάταξη δοκιμής για συγκράτηση ανθρώπων «THOR»	B			B								
A22 Προστατευτική διάταξη συστήματος διεύθυνσης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 12		A			A							A	
A23 Ανταλλακτικό σύστημα αερόσακου	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 114		X			X							B	
A24 Πρόσκρουση θαλάμου οδήγησης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 29					A	A	A						
A25 Πλευρική πρόσκρουση σε στύλο	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 95	Ισχύει για όλα τα οχήματα των κατηγοριών M1 and N1, συμπεριλαμβανομένων αυτών με σημείο R του χαμηλότερου καθίσματος > 700 mm από το επίπεδο εδάφους. Για οχήματα με σημείο R του χαμηλότερου καθίσματος > 700 mm από το επίπεδο εδάφους, εφαρμόζονται οι ημερομηνίες στη σημείωση Β.	A			A								

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
A26 Πλευρική πρόσκρουση σε στύλο	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 135		B			B								
A27 Οπίσθια πρόσκρουση	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 34	Ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M1 με μέγιστη μάζα ≤ 3 500 kg και N1 . Διασφαλίζονται οι απαιτήσεις ηλεκτρικής ασφάλειας μετά τη σύγκρουση.	B			B								

Απαιτήσεις που αφορούν

B ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ, ΟΡΑΣΗ ΚΑΙ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

B1 Προστασία ποδιών και κεφαλής πεζών	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127		A			A								
B2 Διευρυμένη περιοχή πρόσκρουσης της κεφαλής για πεζούς και ποδηλάτες	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127	Η επιφάνεια δοκιμής ομοιώματος κεφαλής παιδιού και ενηλίκου ορίζεται από την «απόσταση περιτύλιξης ενηλίκου» 2 500 mm ή την «οπίσθια γραμμή αναφοράς του αλεξήνεμου», όποιο από τα δύο σημεία είναι πιο μπροστά. Η επαφή του ομοιώματος κεφαλής με κλώνες Α, την κεφαλή του αλεξήνεμου και το κάλυμμα εξαιρείται, αλλά παρακολουθείται.	Γ			Γ								
B3 Σύστημα μετωπικής προστασίας			X			X							A	
B4 Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης για πεζούς και ποδηλάτες			Γ			Γ								
B5 Προειδοποίηση σύγκρουσης με πεζούς και ποδηλάτες				B	B		B	B					B	
B6 Σύστημα ενημέρωσης «τυφλού σημείου»				B	B		B	B					B	
B7 Ανίχνευση οπισθοπορείας			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Πρόσθιο οπτικό πεδίο	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 125	Ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1	A			Γ								
B9 Άμεση όραση βαρέων οχημάτων				Δ	Δ		Δ	Δ						

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
B10 Υαλοπίνακες ασφαλείας	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Αποπάγωση / αποθάμβωση			A	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾						
B12 Εκτοξευτήρας / υαλοκαθαριστήρας			A	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾					A	
B13 Συσκευές έμμεσης όρασης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 46		A	A	A	A	A	A						A

Απαιτήσεις που αφορούν

Γ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, ΠΕΔΗΣΗ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Γ1 Σύστημα διεύθυνσης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Γ2 Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
Γ3 Σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας έκτακτης ανάγκης			B ⁽⁶⁾			B ⁽⁶⁾								
Γ4 Πέδηση	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 3 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Γ5 Ανταλλακτικά μέρη πέδησης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
Γ6 Υποβοήθηση πέδησης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 139		A			A								
Γ7 Έλεγχος ευστάθειας	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 13 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Γ8 Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης σε βαρέα οχήματα	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
Γ9 Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης σε ελαφρά οχήματα			B			B								
Γ10 Ασφάλεια ελαστικών και περιβαλλοντική επίδοση	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 30 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 54 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 117	Εξασφαλίζεται επίσης διαδικασία δοκιμής για φθαρμένα ελαστικά· εφαρμόζονται οι ημερομηνίες της σημείωσης Γ.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
Γ11 Εφεδρικοί τροχοί και συστήματα run-flat	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 64		A ⁽¹⁾			A ⁽¹⁾								

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
Γ12 Αναγομωμένα ελαστικά	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 108 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
Γ13 Παρακολούθηση πίεσης ελαστικών για ελαφρά οχήματα	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 141	Ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M1 με μέγιστη μάζα ≤ 3 500 kg και N1.	A			B								
Γ14 Παρακολούθηση πίεσης ελαστικών για βαρέα οχήματα				B	B		B	B			B	B		
Γ15 Εγκατάσταση ελαστικού	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 142	Ισχύει για όλες τις κατηγορίες οχημάτων	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Γ16 Ανταλλακτικοί τροχοί	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 124		X			X			X	X				B

Απαιτήσεις που αφορούν

Δ ΟΡΓΑΝΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ, ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ

Δ1 Ηχητική προειδοποίηση	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 28		A	A	A	A	A	A						A
Δ2 Ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα)	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Δ3 Προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, συστήματα ακινητοποίησης και συναγερμού	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 18 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 97 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 116		A	A (!)	A (!)	A	A (!)	A (!)					A	A
Δ4 Προστασία των οχημάτων από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο			B	B	B	B	B	B					B	B
Δ5 Ταχύμετρο	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 39		A	A	A	A	A	A						
Δ6 Χιλιομετρική	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 39		A	A	A	A	A	A						
Δ7 Συσκευές περιορισμού της ταχύτητας	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 89			A	A		A	A						A
Δ8 Ευφύες σύστημα ελέγχου ταχύτητας			B	B	B	B	B	B					B	
Δ9 Αναγνώριση των χειριστήριων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 121		A	A	A	A	A	A						

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
Δ10 Συστήματα θέρμανσης υγραερίου (LPG)	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
Δ11 Διατάξεις φωτεινής σηματοδότησης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 4 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 6 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 7 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 19 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 23 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 38 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 77 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 87 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
Δ12 Διατάξεις οδικού φωτισμού	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 31 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 98 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 112 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 119 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 123		X	X	X	X	X	X						A
Δ13 Διατάξεις αντανάκλασης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 3 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
Δ14 Φωτεινές πηγές	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 37 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 99 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
Δ15 Εγκατάσταση διατάξεων φωτεινής σηματοδότησης, οδικού φωτισμού και αντανάκλασης	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Δ16 Σήμα επείγουσας στάθμευσης			B	B	B	B	B	B						
Δ17 Καθαριστήρες προβολέων	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 45		A (1)	A (1)	A (1)	A (1)	A (1)	A (1)						A
Δ18 Δείκτης αλλαγής ταχύτητας			A											

Απαιτήσεις που αφορούν

E ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΟΥ

E1 Εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Ειδοποίηση σχετικά με την υπνηλία και προσοχή του οδηγού			B	B	B	B	B	B						

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
E3 Προηγμένη ειδοποίηση διακοπής της προσοχής του οδηγού		Η αποτροπή διάσπασης της προσοχής με τεχνικά μέσα μπορεί επίσης να εξεταστεί	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ						
E4 Σύστημα παρακολούθησης της διαθεσιμότητας του οδηγού			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E5 Σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος			B	Δ	Δ	B	Δ	Δ					B	
E6 Σύστημα αντικατάστασης του ελέγχου του οδηγού			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E7 Συστήματα που παρέχουν στο όχημα ενημέρωση για την κατάσταση του οχήματος και τον περιβάλλοντα χώρο			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E8 Φάλαγγες				B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾		B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾						
E9 Συστήματα που παρέχουν ενημέρωση ασφάλειας σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						

Απαιτήσεις που αφορούν

ΣΤ ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΣΤ1 Θέση της πινακίδας κυκλοφορίας			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
ΣΤ2 Οπισθοπορεία			A	A	A	A	A	A						
ΣΤ3 Μάνδαλα και γιγλυμοί θυρών	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 11		A			A								
ΣΤ4 Βαθμίδες θύρας εισόδου, χειρολαβές και βατήρες			A			A	A	A						
ΣΤ5 Εξωτερικές προεξοχές	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 26		A											
ΣΤ6 Εξωτερικές προεξοχές των θαλάμων οδήγησης επαγγελματικών οχημάτων	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 61					A	A	A						

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	X T M	Κατασκευαστικό Στοιχείο
ΣΤ7 Προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα και αναγνωριστικός αριθμός οχήματος			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
ΣΤ8 Συστήματα ρυμούλκησης			A	A	A	A	A	A						
ΣΤ9 Προστατευτικά τροχών			A											
ΣΤ10 Συστήματα αποτροπής της εκτόξευσης νερού						A	A	A	A	A	A	A		
ΣΤ11 Μάζα και διαστάσεις			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
ΣΤ12 Μηχανικές ζεύξεις	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 55 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 102		A (1)	A (1)	A (1)	A (1)	A (1)	A (1)	A	A	A	A	A	A
ΣΤ13 Οχήματα προοριζόμενα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 105					A	A	A	A	A	A	A		
ΣΤ14 Γενική κατασκευή λεωφορείων	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 107			A	A									
ΣΤ15 Αντοχή υπερκατασκευής λεωφορείου	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 66			A	A									
ΣΤ16 Αναφλεξιμότητα στα λεωφορεία	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 118				A									A

Σημειώσεις στον πίνακα

- A: Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και της διάθεσης στην αγορά και της θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων:6 Ιουλίου 2022
- B: Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ:6 Ιουλίου 2022
- Γ: Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και της διάθεσης στην αγορά και της θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων:7 Ιουλίου 2024
- Δ: Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ:7 Ιουλίου 2024
- Ε: Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και της διάθεσης στην αγορά και της θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων:7 Ιουλίου 2026
- ΣΤ: Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ:7 Ιανουαρίου 2026
- Ζ: Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και της διάθεσης στην αγορά και της θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων:7 Ιανουαρίου 2029
- X: Το εν λόγω κατασκευαστικό στοιχείο ή η εν λόγω χωριστή τεχνική μονάδα ισχύουν για τα οχήματα των κατηγοριών που αναφέρονται.

(¹) Απαιτείται συμμόρφωση σε περίπτωση εγκατάστασης.

(²) Τα οχήματα αυτής της κατηγορίας πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλη διάταξη αποθάμβωσης και αποπάγωσης αλεξηνέμου.

(³) Τα οχήματα αυτής της κατηγορίας πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλες διατάξεις εκτόξευσης νερού και καθαρισμού αλεξηνέμου.

(⁴) Εξαιρούνται τα ακόλουθα οχήματα:

- οχήματα που έλκουν ημιρυμουλκούμενα, κατηγορίας N2, με μέγιστη μάζα οχήματος που υπερβαίνει τους 3,5 αλλά όχι τους 8 τόνους,
- οχήματα των κατηγοριών M2 και M3 κλάσης A, κλάσης I και κλάσης II, όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.1 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 107,
- αρθρωτά λεωφορεία της κατηγορίας M3 κλάσης A, κλάσης I και κλάσης II, όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.1 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 107,
- οχήματα παντός εδάφους κατηγοριών M2, M3, N2 και N3,
- οχήματα παντός εδάφους κατηγοριών M2, M3, N2 και N3, και
- οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2 και N3 με περισσότερους από τρεις άξονες.

(⁵) Απαιτείται συμμόρφωση σε περίπτωση αυτοματοποιημένων αυτοκινήτων.

(⁶) Για μηχανοκίνητα οχήματα με υδραυλικά υποβοηθούμενα συστήματα διεύθυνσης ισχύουν οι ημερομηνίες στη Σημείωση Γ. Τα οχήματα αυτά, ωστόσο, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Τροποποιήσεις του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Οι αναφορές στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009» τροποποιούνται ως εξής:
- α) στον πίνακα του τμήματος Ι, στην εγγραφή για το στοιχείο 3Α, η παραπομπή στην τρίτη στήλη στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)»

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 9/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).»

- β) κάθε ακόλουθη παραπομπή στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009» σε ολόκληρο στο παράρτημα ΙΙ αντικαθίσταται από παραπομπή στον «κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144».

- 2) Το τμήμα Ι τροποποιείται ως εξής:

- α) ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

- i) προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή μετά την εγγραφή του στοιχείου 54Α:

«55Α	Πλευρική πρόσκρουση σε στύλο	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 135	X				X*							
------	------------------------------	---	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--

- ii) η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127	X				X							X*
-----	---------------------	---	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	----

- iii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 62 και 63 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X	X	X	X	X	X						X
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ *

- iv) οι εγγραφές για τα στοιχεία 65 και 66 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«65	Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131		X	X		X	X						
66	Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130		X	X		X	X*						

- β) οι επεξηγηματικές σημειώσεις τροποποιούνται ως εξής:

- i) οι επεξηγηματικές σημειώσεις 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«⁽³⁾ Η εγκατάσταση λειτουργίας ευστάδειας του οχήματος απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.

(4) Η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/2144.»

ii) η επεξηγηματική σημείωση 9Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«^(9A) Η εγκατάσταση συστήματος παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.»

iii) η επεξηγηματική σημείωση 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«⁽¹⁵⁾ Η συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, δεν προβλέπεται έγκριση τύπου βάσει αυτού του συγκεκριμένου στοιχείου, καθώς αυτό αντιπροσωπεύει απλώς το σύνολο επιμέρους στοιχείων που απαριθμούνται σε άλλο σημείο του πίνακα και παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.»

γ) στο προσάρτημα 1, ο πίνακας 1 τροποποιείται ως εξής:

i) η εγγραφή για το στοιχείο 46Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«46Α	Εγκατάσταση ελαστικών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 142		Β»
------	-----------------------	---	--	----

ii) η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127		Γ Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ: 7 Ιανουαρίου 2026 Ημερομηνία απαγόρευσης της τα- ξινόμησης οχημάτων: 7 Ιουλίου 2034»
-----	---------------------	---	--	--

iii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 62 και 63 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134		Χ
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144		Η συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, δεν προβλέπεται έγκριση τύπου βάσει αυτού του συγκεκριμένου στοιχείου, καθώς αυτό αντιπροσωπεύει απλώς το σύνολο επιμέρους στοιχείων που απαριθμούνται σε άλλο σημείο του πίνακα και παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.»

δ) η επεξηγηματική σημείωση «Δεν έχει εφαρμογή» στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Δεν έχει εφαρμογή

Η κανονιστική πράξη δεν εφαρμόζεται. Ωστόσο, είναι δυνατόν να επιβάλλεται η συμμόρφωση με μία ή περισσότερες συγκεκριμένες πτυχές της κανονιστικής πράξης.»

ε) στο προσάρτημα 1, ο πίνακας 2 τροποποιείται ως εξής:

i) η εγγραφή για το στοιχείο 46Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«46Α	Εγκατάσταση ελαστικών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 142		Β»
------	-----------------------	---	--	----

ii) η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127		Γ Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ: 7 Ιανουαρίου 2026 Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων: 7 Ιουλίου 2034»
-----	---------------------	---	--	--

iii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 62 και 63 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134		X
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144		Η συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, δεν προβλέπεται έγκριση τύπου βάσει αυτού του συγκεκριμένου στοιχείου, καθώς αυτό αντιπροσωπεύει απλώς το σύνολο επιμέρους στοιχείων που απαριθμούνται σε άλλο σημείο του πίνακα και παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144»

στ) στο προσάρτημα 2, το σημείο 4 τροποποιείται ως εξής:

i) ο πίνακας «Τμήμα Ι: Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία Μ1» τροποποιείται ως εξής:

— η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 (Προστασία των πεζών)	Στα οχήματα τοποθετείται ηλεκτρονικό σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση που επιδρά σε όλους τους τροχούς. Εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 127. Κάθε σύστημα μετωπικής προστασίας πρέπει είτε να είναι αναπόσπαστο τμήμα του οχήματος και συνεπώς να πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 127 είτε να έχει λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα»
-----	--	--

— προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή μετά την εγγραφή του στοιχείου 61:

«62	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 (Σύστημα υδρογόνου)	Εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 134. Εναλλακτικά, αποδεικνύεται ότι το όχημα πληροί: — τις ουσιαστικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 79/2009 όπως ίσχυε στις 5 Ιουλίου 2022· — την προσάρτηση 100 – Τεχνικά πρότυπα για συστήματα καυσίμων μηχανοκίνητων οχημάτων που χρησιμοποιούν συμπιεσμένο αέριο υδρογόνου (Ιαπωνία)· — το GB/T 24549-2009 Ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμου – απαιτήσεις ασφαλείας (Κίνα)· — το διεθνές πρότυπο ISO 23273:2013 τμήμα 1: τη λειτουργική ασφάλεια οχήματος και τμήμα 2: την προστασία έναντι κινδύνων από υδρογόνο για τα οχήματα που χρησιμοποιούν συμπιεσμένο υδρογόνο· ή — το SAE J2578 – Γενική ασφάλεια οχήματος κυψέλης καυσίμου»
-----	--	---

ii) ο πίνακας «Τμήμα II: Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία N1» τροποποιείται ως εξής:

— η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 (Προστασία των πεζών)	Στα οχήματα τοποθετείται ηλεκτρονικό σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση που επιδρά σε όλους τους τροχούς. Εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 127. Κάθε σύστημα μετωπικής προστασίας πρέπει είτε να είναι αναπόσπαστο τμήμα του οχήματος και συνεπώς να πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 127 είτε να έχει λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα»
-----	--	--

— προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή μετά την εγγραφή του στοιχείου 61:

«62	Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134 Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 (Σύστημα υδρογόνου)	Εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 134. Εναλλακτικά, αποδεικνύεται ότι το όχημα πληροί: — τις ουσιαστικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 79/2009 όπως ίσχυε στις 5 Ιουλίου 2022· — την προσάρτηση 100 – Τεχνικά πρότυπα για συστήματα καυσίμων μηχανοκίνητων οχημάτων που χρησιμοποιούν συμπιεσμένο αέριο υδρογόνου (λαπωνία)· — το GB/T 24549-2009 Ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμου – απαιτήσεις ασφαλείας (Κίνα)· — το διεθνές πρότυπο ISO 23273:2013 τμήμα 1: τη λειτουργική ασφάλεια οχήματος και τμήμα 2: την προστασία έναντι κινδύνων από υδρογόνο για τα οχήματα που χρησιμοποιούν συμπιεσμένο υδρογόνο· ή — το SAE J2578 – Γενική ασφάλεια οχήματος κυψέλης καυσίμου».
-----	--	--

3) Στο τμήμα II, στον πίνακα, οι εγγραφές για τα στοιχεία 58, 65 και 66 διαγράφονται.

4) Το τμήμα III τροποποιείται ως εξής:

a) στο προσάρτημα 1, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127	X	X»		
-----	---------------------	---	---	----	--	--

ii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 62 και 63 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X	X	X	X
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ »

iii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 65 και 66 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«65	Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131			Δ/Y	Δ/Y
66	Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130			Δ/Y	Δ/Y»

β) στο προσάρτημα 2, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή μετά την εγγραφή του στοιχείου 54Α:

«55Α	Πλευρική πρόσκρουση σε στύλο	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 135	Δ/Υ			Δ/Υ»							
------	------------------------------	---	-----	--	--	------	--	--	--	--	--	--	--

ii) η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127	Δ/Υ			Δ/Υ»							
-----	---------------------	---	-----	--	--	------	--	--	--	--	--	--	--

iii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 62 και 63 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X	X	X	X	X	X					
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ »

iv) οι εγγραφές για τα στοιχεία 65 και 66 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«65	Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131		Δ/Υ	Δ/Υ		Δ/Υ	Δ/Υ					
66	Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130		Δ/Υ	Δ/Υ		Δ/Υ	Δ/Υ»					

γ) το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

i) στον πίνακα, προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή μετά την εγγραφή του στοιχείου 54Α:

«55Α	Πλευρική πρόσκρουση σε στύλο	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 135	Δ/Υ»
------	------------------------------	---	------

ii) στον πίνακα, η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127	ΣΤ»
-----	---------------------	---	-----

iii) στον πίνακα, οι εγγραφές για τα στοιχεία 62 και 63 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ »

iv) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«5. Τα σημεία 1 έως 4 ισχύουν επίσης για οχήματα της κατηγορίας M1 τα οποία δεν κατατάσσονται ως οχήματα ειδικής χρήσης αλλά είναι οχήματα που επιτρέπουν την πρόσβαση σε αναπηρικά αμαξίδια».

δ) στο προσάρτημα 4, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή μετά την εγγραφή του στοιχείου 54Α:

«55Α	Πλευρική πρόσκρουση σε στυλο	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 135				Α»·						
------	------------------------------	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

ii) η εγγραφή για το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 127				Α»·						
-----	---------------------	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

iii) οι εγγραφές για τα στοιχεία 62, 63, 65 και 66 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X	X	X	X	X					
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131	Δ/Υ	Δ/Υ		Δ/Υ	Δ/Υ					
66	Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130	Δ/Υ	Δ/Υ		Δ/Υ	Δ/Υ»·					

ε) στο προσάρτημα 5, στον πίνακα, οι εγγραφές για τα στοιχεία 62, 63, 65 και 66 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾
65	Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131	Δ/Υ
66	Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130	Δ/Υ»·

στ) στο προσάρτημα 6, στον πίνακα, οι εγγραφές για τα στοιχεία 62, 63, 65 και 66 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«62	Σύστημα υδρογόνου	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 134	X	
63	Γενική ασφάλεια	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 131	Δ/Υ	
66	Σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 130	Δ/Υ»·	

ζ) οι επεξηγηματικές σημειώσεις τροποποιούνται ως εξής:

i) η επεξηγηματική σημείωση για το X αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«X Ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στη σχετική νομοθετική πράξη»

ii) οι επεξηγηματικές σημειώσεις 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«⁽³⁾ Η εγκατάσταση λειτουργίας ευστάθειας του οχήματος απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144»

- (4) Η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144»·
- iii) η επεξηγηματική σημείωση 9Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «^(9Α) Ισχύει μόνο εφόσον τα οχήματα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό που καλύπτεται από τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 64. Ωστόσο, η τοποθέτηση συστήματος παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144»·
- iv) η επεξηγηματική σημείωση 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «⁽¹⁵⁾ Η συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, δεν προβλέπεται έγκριση τύπου βάσει αυτού του συγκεκριμένου στοιχείου, καθώς αυτό αντιπροσωπεύει απλώς το σύνολο επιμέρους στοιχείων που απαριθμούνται σε άλλο σημείο του σχετικού πίνακα»·
- v) οι επεξηγηματικές σημειώσεις 16 και 17 διαγράφονται.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Μεταβατικές διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 3

Αριθμός κανονισμού ΟΗΕ	Ειδικές απαιτήσεις	Καταληκτική ημερομηνία για την ταξινόμηση μη συμμορφούμενων οχημάτων, καθώς και για την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία μη συμμορφούμενων κατασκευαστικών στοιχείων (1)
117	Ελαστικά όσον αφορά τις εκπομπές ήχου κύλισης, την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και την αντίσταση τριβής κύλισης Τα ελαστικά της κλάσης C3 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις αντίστασης τριβής κύλισης του σταδίου 2	30 Απριλίου 2023

Σημειώσεις στον πίνακα

(1) Οι ημερομηνίες όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 όσον αφορά τους τύπους οχήματος, συστήματος και κατασκευαστικού στοιχείου που πληρούν τις απαιτήσεις βάσει της έκδοσης που ίσχυε στις 5 Ιουλίου 2022 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 78/2009 όσον αφορά τους τύπους οχήματος και συστήματος που πληρούν τις απαιτήσεις βάσει της έκδοσης που ίσχυε στις 5 Ιουλίου 2022.