



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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/... και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Οι τεχνολογικές αλλαγές επηρεάζουν όλα τα τμήματα της κοινωνίας και της οικονομίας και μεταμορφώνουν τη ζωή των πολιτών της ΕΕ. Οι μεταφορές δεν αποτελούν εξαίρεση σε αυτή την τάση. Οι νέες τεχνολογίες αλλάζουν ριζικά το τοπίο στην κινητικότητα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ και η βιομηχανία πρέπει να ανταποκριθούν με επιτυχία στην πρόκληση να καταλάβουν παγκόσμια ηγετική θέση στην καινοτομία, την ψηφιοποίηση και την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Συνεπώς, η Επιτροπή έχει υιοθετήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στο πλαίσιο τριών δεσμών προτάσεων για την κινητικότητα «Η Ευρώπη σε κίνηση» για να διασφαλίσει ότι οι πολιτικές κινητικότητας αντανακλούν αυτές τις πολιτικές προτεραιότητες.

Κατόπιν της στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, η Επιτροπή ενέκρινε δύο δέσμες προτάσεων για την κινητικότητα τον Μάιο και τον Νοέμβριο του 2017¹. Οι δέσμες αυτές ορίζουν μια θετική ατζέντα που αποφέρει αποτελέσματα στο πλαίσιο της στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών και διασφαλίζει ομαλή μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να διασφαλίσουν την ταχεία έγκριση των εν λόγω προτάσεων.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποτελεί τμήμα της τρίτης δέσμης προτάσεων «Η Ευρώπη σε κίνηση», η οποία ανταποκρίνεται στη νέα στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική του Σεπτεμβρίου του 2017 και σχεδιάστηκε για να ολοκληρώσει τη διαδικασία που επιτρέπει στην Ευρώπη να αποκομίσει το σύνολο των οφελών από τον εκσυγχρονισμό της κινητικότητας. Είναι σημαντικό το μελλοντικό σύστημα κινητικότητας να είναι ασφαλές, καθαρό και αποτελεσματικό για όλους τους πολίτες της ΕΕ. Στόχος είναι να καταστεί η ευρωπαϊκή κινητικότητα ασφαλέστερη και πιο προσβάσιμη, η ευρωπαϊκή βιομηχανία πιο ανταγωνιστική, οι θέσεις εργασίας στην Ευρώπη πιο ασφαλείς και η κινητικότητα να είναι πιο καθαρή και καλύτερα προσαρμοσμένη στην επιτακτική ανάγκη καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής. Γι' αυτό θα απαιτηθεί απόλυτη δέσμευση της ΕΕ, των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών, για την ενίσχυση, μεταξύ άλλων, των απαιτήσεων για τα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οδικών οχημάτων.

Η οδική ασφάλεια συνιστά πανευρωπαϊκό ζήτημα το οποίο αντιμετωπίζεται μέσω ολοκληρωμένης προσέγγισης. Οι πολιτικές διαρθρώνονται κατά κανόνα γύρω από τρεις πυλώνες: τους χρήστες του οδικού δικτύου (οδηγοί, πεζοί και ποδηλάτες), τα οχήματα και τις υποδομές.

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η οδική ασφάλεια βελτιώθηκε σημαντικά. Παρόλα αυτά, η πρόοδος στη μείωση του ποσοστού θανατηφόρων τροχαίων περιστατικών έχει ανακοπεί κατά τα πρόσφατα έτη. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της ΕΕ, από το 2013 δεν έχει σημειωθεί καμία σημαντική μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων περιστατικών στην Ένωση². Παρότι ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούν να σημειώνουν σημαντική πρόοδο κάθε έτος, σε ορισμένα άλλα καταγράφεται ακόμη και αύξηση των θανάτων από τροχαία

¹ COM(2017) 283 final και COM(2017) 675 final

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

ατυχήματα, με αποτέλεσμα να υπάρχει στασιμότητα στο ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων περιστατικών σε επίπεδο ΕΕ.

Είναι απαραίτητο να υπάρξει αναθεωρημένο πλαίσιο, κατάλληλα προσαρμοσμένο στις αλλαγές στον τομέα της κινητικότητας που προκύπτουν λόγω κοινωνικών τάσεων (π.χ. περισσότεροι ποδηλάτες και πεζοί, γήρανση της κοινωνίας) και τεχνολογικών εξελίξεων. Εκτιμάται ότι ελλείπει νέων πρωτοβουλιών για την οδική ασφάλεια γενικά, τα αποτελέσματα της υφιστάμενης προσέγγισης σε σχέση με την ασφάλεια αδυνατούν πλέον να αντισταθμίσουν τον αυξανόμενο κυκλοφοριακό φόρτο. Αυτή η πολύπλοκη κατάσταση απαιτεί δυναμική αναπροσαρμογή της πολιτικής, που αντιμετωπίζει τις κύριες προκλήσεις με συνεκτικό και αποτελεσματικό τρόπο σε όλο το φάσμα των πολιτικών για την οδική ασφάλεια. Όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων, αυτό συνεπάγεται την επιβολή ευρέος φάσματος προηγμένων μέτρων ασφαλείας στον βασικό εξοπλισμό για τις αντίστοιχες κατηγορίες οχημάτων και βελτιωμένη προστασία για τον ευάλωτο χρήστη της οδού, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, καθώς και τα άτομα μικρού αναστήματος και οι ηλικιωμένοι.

Η παρούσα πρόταση αντιμετωπίζει το κύριο πρόβλημα του σταθερά υψηλού αριθμού τροχαίων ατυχημάτων, το οποίο, με τη σειρά του, οδηγεί σε υψηλό αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών και προβλέπει μέτρα για τη βελτίωση της ασφαλείας σε επίπεδο οχήματος, προκειμένου είτε να αποφευχθεί και να μειωθεί ο αριθμός των ατυχημάτων είτε να μειωθεί η σοβαρότητα των αναπόφευκτων ατυχημάτων, ώστε να περιοριστεί ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Η παρούσα πρόταση πρέπει να θεωρηθεί σε στενή σχέση με άλλες πρωτοβουλίες, που αποτελούν μέρος της τρίτης δέσμης προτάσεων για την κινητικότητα, όπως, για παράδειγμα, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφαλείας των οδικών υποδομών³. Οι πρωτοβουλίες αυτές αποσκοπούν επίσης να συνεισφέρουν στη μείωση του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών στο οδικό δίκτυο της ΕΕ και, συνεπώς, έχουν κοινό ορίζοντα και είναι αλληλένδετες. Επιπλέον, ορισμένα συστήματα επί των οχημάτων, όπως τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας και ευφυείς ελέγχου ταχύτητας, βασίζονται σε καλά συντηρημένες οδικές υποδομές (διαγράμμιση των οδών, σήμανση και κάμερες). Συνεπώς, οι προτάσεις για τις οδικές υποδομές και την ασφάλεια των οχημάτων είναι αλληλοσυμπληρούμενες σε ορισμένους τομείς και επιτρέπουν την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού ασφαλείας των συστημάτων επί των οχημάτων.

Εξάλλου, όσον αφορά το γενικό πλαίσιο ασφαλείας των οχημάτων και των υποδομών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση, οι οποίες κινούνται με γοργή ταχύτητα. Συνεπώς, υπάρχει επίσης στενή σύνδεση με τη στρατηγική της Επιτροπής για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών⁴ και την πρόταση για στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα του μέλλοντος⁵. Προκειμένου τα οχήματα να είναι μελλοντικά βιώσιμα, θα πρέπει, όχι μόνο να είναι προετοιμασμένα για τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις σε επίπεδο υποδομών, αλλά επίσης να αναλάβουν ηγετικό ρόλο και να προετοιμάσουν το έδαφος για πλήρως αυτοματοποιημένη οδήγηση. Γι' αυτόν τον λόγο, η απαίτηση για προηγμένα χαρακτηριστικά ασφαλείας στα οχήματα ακόμη και σήμερα

³ Οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διερωπαϊκού Οδικού Δικτύου, ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 39-91

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρωπαϊκή στρατηγική για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, ένα ορόσημο προς τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα» (COM/2016/0766 final)

⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στην πορεία για αυτοματοποιημένη κινητικότητα: ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα του μέλλοντος» (COM/2018/283)

θα βοηθήσει τους οδηγούς να προσαρμοστούν σταδιακά στα νέα χαρακτηριστικά και θα ενισχύσει την εμπιστοσύνη και την αποδοχή της κοινής γνώμης στη μετάβαση στην αυτόνομη οδήγηση.

Η πρόταση συμβαδίζει επίσης απόλυτα με τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σύμφωνα με τη δήλωση της Βαλέτας, στην οποία οι υπουργοί Μεταφορών επιβεβαίωσαν τη δέσμευσή τους για βελτίωση της οδικής ασφάλειας⁶ και κυρίως κάλεσαν την Επιτροπή να ενισχύσει την προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου, και ιδίως του ευάλωτου χρήστη της οδού, εξασφαλίζοντας την ανάπτυξη νέων χαρακτηριστικών ασφάλειας για τα οχήματα.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η οδηγία 2007/46/EK⁷ (πρόκειται να αντικατασταθεί από κανονισμό που θα τεθεί σε ισχύ την 1η Σεπτεμβρίου 2020⁸) καθορίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις ασφάλειας και περιβαλλοντικές απαιτήσεις, τις οποίες πρέπει να πληρούν τα μηχανοκίνητα οχήματα πριν από τη διάθεσή τους στην εσωτερική αγορά, διευκολύνοντας με αυτόν τον τρόπο την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων. Παρέχει το πλαίσιο βάσει του οποίου λειτουργούν διάφορες επιμέρους κανονιστικές πράξεις με ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για διαφορετικούς τύπους οχημάτων.

Υπό την έννοια αυτή, ο κανονισμός για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων (GSR)⁹, ο κανονισμός για την ασφάλεια των πεζών (PSR)¹⁰ και ο κανονισμός σχετικά με την ασφάλεια των υδρογονοκίνητων οχημάτων (HSR)¹¹ συνιστούν επιμέρους κανονιστικές πράξεις στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα πολυάριθμα στοιχεία ασφαλείας και περιβάλλοντος έχουν εναρμονιστεί σε ενωσιακό επίπεδο για να αποφεύγονται οι διαφορές στις απαιτήσεις των κρατών μελών και να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προτύπων υγείας και ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση.

Το άρθρο 17 του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και το άρθρο 12 του κανονισμού για την ασφάλεια των πεζών απαιτούν αμφότερα από την Επιτροπή να παρακολουθεί τις τεχνικές εξελίξεις στις τεχνολογίες ενισχυμένης ασφάλειας και να εξετάζει την ενδεχόμενη επέκταση του πεδίου εφαρμογής των υφιστάμενων εφαρμοστέων χαρακτηριστικών ασφαλείας των οχημάτων σε άλλες/όλες τις κατηγορίες οχημάτων, μέσω επικαιροποιημένης ενωσιακής νομοθεσίας που απαιτεί νέα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφαλείας και βελτίωση της προστασίας του ευάλωτου χρήστη της οδού.

⁶ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

⁷ EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

⁹ 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 ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, μηχανικών μερών και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, EE L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

¹⁰ 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/EK και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/EK και 2005/66/EK, EE L 35 της 4.2.2009, σ. 1.

¹¹ 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/EK, EE L 35 της 4.2.2009, σ. 32.

Σύμφωνα με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις, η παρούσα πρόταση προβλέπει τις απαραίτητες προσαρμογές της υφιστάμενης ενωσιακής νομοθεσίας στην τεχνική πρόοδο και ταυτόχρονα εισάγει νέα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων, τα οποία παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες διάσωσης ζωών στο οδικό δίκτυο.

Η παρούσα πρόταση είναι επίσης σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/758¹², βάσει του οποίου απαιτείται από τις 31 Μαρτίου 2018 όλοι οι νέοι τύποι επιβατικών αυτοκινήτων και μικρών φορτηγών να είναι εξοπλισμένοι με σύστημα eCall, το οποίο σε περίπτωση σοβαρής σύγκρουσης καλεί αυτόματα τον ενιαίο ευρωπαϊκό αριθμό κλήσης έκτακτης ανάγκης 112. Εκτιμάται ότι το σύστημα eCall θα μπορούσε να επιταχύνει τον χρόνο απόκρισης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και να σώζει έως και 2 500 ζωές ετησίως. Ενώ το σύστημα eCall συμβάλλει στον μετριασμό των επιπτώσεων των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων σε ολόκληρη την Ευρώπη, η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων ή στη μείωση της σφοδρότητας των αναπόφευκτων ατυχημάτων ώστε να περιοριστεί ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Υπό γενικότερη έννοια, η παρούσα πρόταση θα συμβάλει στις προτεραιότητες που συνδέονται με την ανάπτυξη, τις θέσεις εργασίας και τις επενδύσεις στην Ένωση, μέσω της προώθησης των πιο αποτελεσματικών καινοτομιών και της συγκράτησης ποιοτικών θέσεων εργασίας στην Ευρώπη, καθώς και στην ψηφιοποίηση της εσωτερικής αγοράς, μέσω της προώθησης χαρακτηριστικών ασφαλείας που θεωρούνται βασικές τεχνολογίες, ώστε να καταστεί εφικτή η προαγωγή και η στήριξη της ανάπτυξης αυτοματοποιημένων οχημάτων σε ευρεία κλίμακα στην Ένωση.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

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

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο μέτρο που η πρόταση δεν υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης. Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη για τους ακόλουθους λόγους:

Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα πολυάριθμα στοιχεία ασφαλείας και περιβάλλοντος έχουν εναρμονιστεί σε ενωσιακό επίπεδο και η μεμονωμένη δράση των κρατών μελών θα υπονόμει ολόκληρο το σύστημα έγκρισης τύπου οχημάτων. Η ενωσιακή δράση είναι απαραίτητη, λόγω της ανάγκης να αποφευχθεί η εμφάνιση εμποδίων στην ενιαία αγορά και διότι θα επιτύχει πιο αποτελεσματικά τους στόχους της πρότασης, καθώς θα αποτρέψει τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς που θα προέκυπτε ειδιάλλως και θα ενισχύσει την ασφάλεια και την περιβαλλοντική επίδοση των οχημάτων. Συνεπώς, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

¹² 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).

- **Αναλογικότητα**

Όπως έδειξε η εκτίμηση επιπτώσεων, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της μείωσης του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων περιστατικών στο οδικό δίκτυο της Ευρώπης, διασφαλίζοντας παράλληλα ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και παρέχοντας υψηλό επίπεδο δημόσιας ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Η παρούσα πρόταση αντιστοιχεί στα υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας για όλα τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των ελαφρών εμπορικών οχημάτων (κατηγορία N1), για τα οποία το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (επιλογή πολιτικής 3) υπερβαίνει ελαφρώς τα οφέλη. Εντούτοις, στην περίπτωση αυτή λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως η ανάγκη συνοχής της πολιτικής, η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλους τους κατασκευαστές αυτοκινήτων στην εσωτερική αγορά, η αποτροπή έκθεσης των εργαζομένων σε μεγαλύτερους κινδύνους και η παροχή δυνατότητας στους κατασκευαστές να μειώσουν το κόστος λόγω οικονομιών κλίμακας και το γεγονός ότι, στα ελαφρά εμπορικά οχήματα, συχνά χρησιμοποιείται η ίδια πλατφόρμα και το ίδιο υλισμικό με τα επιβατικά αυτοκίνητα. Επιπλέον, εφόσον παρέχεται επαρκές χρονικό περιθώριο στους κατασκευαστές, που τους επιτρέπει να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις, η παρούσα πρόταση θεωρείται αναλογική.

Επιπρόσθετα, η πρόταση προβλέπει απλούστευση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος, γεγονός που θα μειώσει το διοικητικό κόστος για τις εθνικές αρχές και τη βιομηχανία. Στην εκτίμηση επιπτώσεων συνάγεται επίσης το συμπέρασμα ότι τα προβλεπόμενα μέτρα πολιτικής δεν θα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις ΜΜΕ (βλ. τμήμα 6.3).

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η πρόταση αφορά τρεις κανονισμούς που σχετίζονται μεταξύ τους –γενική ασφάλεια των οχημάτων, ασφάλεια των πεζών και ασφάλεια των υδρογονοκίνητων οχημάτων– συνεπώς, η πράξη που επιλέχθηκε είναι επίσης κανονισμός. Δεδομένων των ουσιαστικών τροποποιήσεων που προτείνονται, του γεγονότος ότι οι διατάξεις των κανονισμών για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και την ασφάλεια των υδρογονοκίνητων οχημάτων έχουν καταστεί σε μεγάλο βαθμό παρωχημένες και είναι ανάγκη να αντικατασταθούν από τους αντίστοιχους κανονισμούς του ΟΗΕ (αριθ. 127 και αριθ. 134) και ενόψει της περαιτέρω απλούστευσης της νομοθεσίας, κρίθηκε σκόπιμο να προταθεί νέα νομική πράξη για την αντικατάσταση και την κατάργηση των τριών κανονισμών και των παρωχημένων εκτελεστικών μέτρων τους στο σύνολό τους.

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

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Ο κανονισμός για τη γενική ασφάλεια δεν υποβλήθηκε σε εκ των υστέρων αξιολόγηση.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η επίσημη δημόσια διαβούλευση της Επιτροπής σχετικά με την πρόταση πραγματοποιήθηκε μεταξύ 31 Ιουλίου και 22 Οκτωβρίου 2017 και πριν από αυτή διενεργήθηκαν πρόσθετες στοχευμένες διαβουλεύσεις, και συγκεκριμένα:

- γενική συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, τον Ιούλιο του 2014, στο πλαίσιο της 124ης συνεδρίασης της ομάδας εργασίας για τα μηχανοκίνητα οχήματα (ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής με συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα).
- επακόλουθη στοχευμένη (προφορική) διήμερη εκδήλωση διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη τον Οκτώβριο του 2014.
- παρουσίαση από την Επιτροπή στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη δέσμης 19 ενδεχόμενων μέτρων που θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη για την αναθεώρηση των κανονισμών για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και την ασφάλεια των πεζών, στο πλαίσιο της 131ης συνεδρίασης της ομάδας εργασίας για τα μηχανοκίνητα οχήματα που διεξήχθη στις 16 Φεβρουαρίου 2016.
- περαιτέρω εντατική διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη τον Νοέμβριο του 2016 (72 συμμετέχοντες αντιπροσώπευσαν 32 επιστημονικούς/ερευνητικούς οργανισμούς, ομάδες προάσπισης της ασφάλειας, κατασκευαστές οχημάτων, βιομηχανία προμήθειας οχημάτων, τοπικές/εθνικές κυβερνήσεις και άλλους σχετικούς εμπειρογνώμονες).

Βασικοί στόχοι των εν λόγω εκτεταμένων διαβουλεύσεων ήταν, αφενός, να ενημερωθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη για τις απόψεις της Επιτροπής σχετικά με τη μελλοντική πορεία όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων και, αφετέρου, να παρουσιαστούν σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, με τον διαφανέστερο δυνατό τρόπο, όλα τα δεδομένα, οι παράμετροι, οι απόψεις των εμπειρογνομόνων και οι πηγές τους που θα μπορούσαν να διαμορφώσουν τη βάση της εκτίμησης επιπτώσεων όσον αφορά τα σύνολα δεδομένων, και ιδίως, το ποσοστό εθελοντικής υιοθέτησης συστημάτων ασφάλειας των οχημάτων, το κόστος της τεχνολογίας, την αποτελεσματικότητα της τεχνολογίας και τον πληθυσμό-στόχο που είναι θύμα τροχαίων ατυχημάτων. Οι διαβουλεύσεις αυτές επέτρεψαν επίσης στα ενδιαφερόμενα μέρη να κρίνουν και να εξακριβώσουν εάν τα βασικά δεδομένα είναι επαρκώς και κατάλληλα αξιόπιστα, συναφή και επικαιροποιημένα. Το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αξιοποιήθηκε ακολούθως ως βάση για την κατάρτιση της πρότασης και της συνοδευτικής εκτίμησης επιπτώσεων.

• Συλλογή και χρήση εμπειρογνοσίας

Τον Μάρτιο του 2015 η Επιτροπή δημοσίευσε τη μελέτη «Οφέλη και εφικτότητα μιας σειράς νέων τεχνολογιών και μη ρυθμιζόμενων μέτρων στους τομείς της ασφάλειας των επιβατών οχημάτων και της προστασίας των ευάλωτων χρηστών των οδών» (Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users)¹³, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης αναθεώρησης του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και του κανονισμού για την προστασία των πεζών. Η μελέτη περιέχει επισκόπηση 50 διαθέσιμων μέτρων ασφαλείας που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στην περαιτέρω μείωση των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα (συμπεριλαμβανομένων συντελεστών κόστους-ασφάλειας).

Τον Δεκέμβριο του 2016 η Επιτροπή δημοσίευσε έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

¹³ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

και το Συμβούλιο με τίτλο «Διάσωση ζωών: Ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ»¹⁴. Στο έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την εν λόγω έκθεση¹⁵ προσδιορίζονται και παρουσιάζονται 19 ενδεχόμενα ρυθμιστικά μέτρα που θα μπορούσαν να είναι αποτελεσματικά στην περαιτέρω μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των θυμάτων.

Ενόψει της κατάρτισης της εκτίμησης επιπτώσεων της παρούσας πρωτοβουλίας, η Επιτροπή δημοσίευσε τον Μάιο του 2017 δεύτερη μελέτη με τίτλο «Διεξοδική ανάλυση της σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας των προσδιορισθέντων μέτρων και χαρακτηριστικών όσον αφορά τη μελλοντική πορεία της ασφάλειας των οχημάτων στην ΕΕ» (In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety) που περιείχε λεπτομερέστερη αξιολόγηση της σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας των 19 ενδεχόμενων ρυθμιστικών μέτρων¹⁶.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων η οποία έλαβε θετική γνώμη με επιφυλάξεις έπειτα από επανεξέταση από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου στις 17 Ιανουαρίου 2018. Οι επιφυλάξεις της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου αφορούσαν τρεις κύριες πτυχές:

- Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέφρασε τη γνώμη ότι η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων δεν προσδιόριζε ικανοποιητικά την αναμενόμενη συνεισφορά της παρούσας πρωτοβουλίας στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης για την οδική ασφάλεια του ασφαλούς συστήματος και δεν εξηγούσε επαρκώς τη σχέση και τη συμπληρωματικότητα με την παράλληλη πρωτοβουλία για την ασφάλεια των οδικών υποδομών.

- Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου υπέδειξε επίσης την απουσία συνοχής μεταξύ του προβλήματος (στασιμότητα στη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων περιστατικών), των αιτιών δημιουργίας του, των στόχων της πρωτοβουλίας και του σχεδιασμού των επιλογών.

- Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου υπογράμμισε το γεγονός ότι η έκθεση εξακολουθούσε να μην είναι σαφής όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο επιλέχθηκαν τα επιμέρους μέτρα, το εκτιμώμενο κόστος και τα εκτιμώμενα οφέλη τους, καθώς και τον ρόλο και τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία αυτή.

Στη γνώμη επισημάνθηκε επίσης η συνάφεια της διάστασης REFIT της πρωτοβουλίας και η ανάγκη να παρασχεθούν περισσότερες λεπτομέρειες όσον αφορά την προτίμηση για την επιλογή πολιτικής 3 για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εν λόγω επιφυλάξεις, έγιναν οι ακόλουθες προσθήκες στην τελική εκτίμηση επιπτώσεων:

— παρέχονται διευκρινίσεις για τη σχέση και τη συμπληρωματικότητα της παρούσας πρωτοβουλίας με την παράλληλη πρωτοβουλία για την ασφάλεια των οδικών υποδομών στο τμήμα 1.4·

¹⁴ Υποβολή έκθεσης σχετικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των προηγμένων στοιχείων ασφάλειας των αυτοκινήτων, τη σχέση κόστους/αποτελεσματικότητάς τους και την εφικτότητά τους, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και του κανονισμού για την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών (COM (2016) 787 final)

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ GSR 2, TRL, Μάιος 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- οι πρωτοβουλίες εντάσσονται στο πλαίσιο της κοινής βασικής προσέγγισης και εξηγούνται οι αντίστοιχες συνεισφορές τους στους κοινούς στόχους και οι μεθοδολογίες των μελετών που ακολουθήθηκαν προκειμένου ναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο διασφαλίζεται η αποφυγή διπλής μέτρησης (λεπτομέρειες παρέχονται στο τμήμα 2.1 και στο παράρτημα 4)·
- προστίθενται επίσης λεπτομέρειες σχετικά με την προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος, καθώς και όσο το δυνατόν περισσότερες πιθανές αίτιες για τη στασιμότητα στη μείωση του ποσοστού των θανατηφόρων τροχαίων περιστατικών (στο πλαίσιο των αιτιών των ατυχημάτων, της διαφοροποίησης του πληθυσμού, παραγόντων που σχετίζονται με τους χρήστες του οδικού δικτύου και ζητημάτων γενικής οδηγικής συμπεριφοράς) στο τμήμα 2.1·
- συμπεριλήφθηκε το νέο τμήμα 2.2, το οποίο συνδέει τα κύρια προβλήματα οδικής ασφάλειας με εκείνα που σχετίζονται με τα οχήματα και την επίδοση ασφαλείας των οχημάτων, με στόχο την καλύτερη κατανόηση της δομής του ορισμού του προβλήματος και των αιτιών που έχουν αδιαμφισβήτητα λιγότερο ολιστικό χαρακτήρα και εστιάζονται πολύ περισσότερο σε επίπεδο συστήματος οχήματος, αλλά παραμένουν απολύτως συναφή·
- στα τμήματα 5.1 έως 5.4, η λογική παρέμβασης συσχετίζεται με πιο συστηματικό τρόπο με τα κύρια προβλήματα, τους στόχους και τις επιλογές. Οι αλλαγές στον προσδιορισμό των στόχων και των επιλογών καθιστούν σαφές ότι η παρούσα πρωτοβουλία δεν επικεντρώνεται στην προστασία συγκεκριμένων ομάδων μετεχόντων στην κυκλοφορία, παραβλέποντας όλους τους υπόλοιπους, και οι στόχοι διευκρινίζονται περαιτέρω, συνδυάζοντας την έννοια της προστασίας σε περίπτωση ατυχήματος με τη δυνατότητα πλήρους πρόληψης και αποτροπής της πρόκλησης ατυχημάτων συνολικά·
- στο τμήμα 5 εξηγείται πλέον η αλληλεπίδραση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και ο ρόλος τους στη διαδικασία επιλογής των επιμέρους μέτρων και της αξιολόγησης των οφελών και της αποτελεσματικότητάς τους (σε πολλαπλά στάδια), καθώς και ο τρόπος με τον οποίο διαμορφώνεται η εκτίμηση του τελικού κόστους και των τελικών οφελών των επιμέρους μέτρων σε σχέση με τα ομαδοποιημένα μέτρα μέσω της συμβολής των ενδιαφερόμενων μερών·
- το τμήμα 2.8 τροποποιείται προκειμένου να εξηγηθεί καλύτερα η προσδοκώμενη απλούστευση του νομοθετικού πλαισίου, οι μελλοντικές ενέργειες όσον αφορά τυχόν παρωχημένες ρυθμιστικές διατάξεις και η παροχή στοιχείων σχετικά με μελλοντικές επικαιροποιήσεις των κανόνων περί ασφάλειας των οχημάτων· και
- στο τμήμα 8 προστίθεται αιτιολόγηση και αποσαφήνιση της επιλογής να συμπεριληφθούν τα ελαφρά εμπορικά οχήματα στην επιλογή πολιτικής 3, υπογραμμίζοντας ότι οι περισσότεροι Ευρωπαίοι κατασκευαστές παρέχουν ήδη ασφαλέστερα οχήματα σε σχέση με αυτά που ζητούνται επί του παρόντος, την ύπαρξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους κατασκευαστές, τις συνέργειες στον σχεδιασμό οχημάτων, τον επιμερισμό του κόστους, τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών και τον αυξανόμενο κίνδυνο πρόκλησης βλάβης για μια περιορισμένη κατηγορία ατόμων, όπως οι εργαζόμενοι που χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα στον χώρο εργασίας τους.

Η συνοπτική παρουσίαση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων και η γνώμη της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου δημοσιεύονται στους ακόλουθους συνδέσμους:

[...]

[...]

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν τρεις ευρείες επιλογές πολιτικής:

- Η επιλογή 1 «Γενίκευση ώριμων και ευρέως διαθέσιμων χαρακτηριστικών ασφαλείας» συνίσταται στην επιβολή χαρακτηριστικών/συστημάτων ασφάλειας για τα οποία η τεχνολογία είναι ώριμη. Αυτά θα προστατεύουν κυρίως τους επιβάτες των οχημάτων. Η υλοποίηση θα ξεκινήσει από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού.
- Η επιλογή 2 «Εισαγωγή ευρέως διαθέσιμων και λιγότερο ευρέως διαθέσιμων χαρακτηριστικών ασφάλειας στον βασικό εξοπλισμό» συνίσταται στην επιλογή 1, με προσθήκη χαρακτηριστικών ασφάλειας που επί του παρόντος είναι επίσης διαθέσιμα και εγκατεστημένα στον στόλο των οχημάτων, αλλά δεν είναι εξίσου συνήθη και απαιτούν περισσότερο χρόνο για να καταστούν ώριμα για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και τα τμήματα της αγοράς (η υλοποίηση ξεκινά 24 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού). Περιλαμβάνει επίσης μέτρα που διασφαλίζουν την προσοχή του οδηγού στο έργο της οδήγησης και τη συνολική προστασία του εύαλωτου χρήστη της οδού.
- Η επιλογή 3 «Εισαγωγή πλήρους δέσμης χαρακτηριστικών ασφάλειας που ενισχύουν την καινοτομία» συνίσταται στην επιλογή 2, με προσθήκη επιπλέον λύσεων ασφαλείας που είναι εφικτές και ήδη υφίστανται στην αγορά, παρότι το ποσοστό εγκατάστασής τους και διείσδυσης στην αγορά είναι χαμηλό, αλλά διαθέτουν δυνατότητα να μεγιστοποιήσουν τη μείωση του συνολικού αριθμού θυμάτων από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση και να ενισχύσουν τις καινοτόμες λύσεις ασφαλείας στον βασικό τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το μόνο χαρακτηριστικό για το οποίο προβλέπεται παράταση της ημερομηνίας υλοποίησης σε σχέση με τις δύο προηγούμενες επιλογές είναι η απαίτηση για άμεση ορατότητα του εύαλωτου χρήστη της οδού από τους οδηγούς φορτηγών (η υλοποίηση ξεκινά 48 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού).

Προτιμώμενη επιλογή είναι η επιλογή 3. Η εν λόγω επιλογή αναμένεται ότι θα αποτρέψει την αύξηση των αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών των επιβατών των οχημάτων και του εύαλωτου χρήστη της οδού, με αποδεκτό συνολικό κόστος. Επίσης διασφαλίζει συνεκτική και χωρίς διακρίσεις προσέγγιση όσον αφορά τις κατηγορίες οχημάτων.

Τα προσδοκώμενα οφέλη είναι τα ακόλουθα:

- Αναμένεται ότι σε διάστημα 16 ετών, η εισαγωγή των νέων χαρακτηριστικών ασφαλείας θα συμβάλει στη μείωση των θανάτων κατά 24 794 και των σοβαρών τραυματισμών κατά 140 740.
- Το όφελος επί της παρούσας αξίας ανέρχεται σε 72,8 δισ. EUR.
- Επίσης αναμένεται ότι θα υπάρξει μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης λόγω αποφυγής συγκρούσεων, αν και τα εν λόγω οφέλη δεν θα μπορούσαν να ποσοτικοποιηθούν. Εντούτοις, προβλέπεται ότι θα μειωθεί ο χρόνος που δαπανάται (πολίτες), θα αυξηθεί η παραγωγικότητα (επιχειρήσεις) και θα υπάρξει καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών (διοικήσεις).
- Τέλος, προσδοκάται επίσης ότι θα μειωθούν οι εκπομπές των οχημάτων και θα βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα λόγω των συστημάτων ελέγχου ταχύτητας και

παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, αν και ούτε αυτά τα οφέλη μπορούν να ποσοτικοποιηθούν.

Το προσδοκώμενο κόστος είναι το ακόλουθο:

- Το αναμενόμενο συνολικό κόστος (εφάπαξ και τρέχον κόστος παραγωγής) για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων θα ανέλθει σε 57,4 δισ. EUR επί της παρούσας αξίας του κόστους.
- Σύμφωνα με την ανάλυση κόστους/οφέλους, δεν αναμένονται σημαντικές αυξήσεις στις τιμές πώλησης των αυτοκινήτων λόγω των προτεινόμενων νέων μέτρων ασφαλείας των οχημάτων σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο και συνεπώς ούτε σημαντικός αντίκτυπος στις πωλήσεις οχημάτων.
- Δεν αναμένεται πρόσθετο κόστος για τις εθνικές διοικήσεις, καθώς τα νέα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων θα ενταχθούν στο υφιστάμενο πλαίσιο έγκρισης τύπου.

Οι συνολικοί δείκτες κόστους/οφέλους:

- Αντιστοιχεί σε συνολικό καθαρό όφελος 15,4 δισ. EUR.
- Η «βέλτιστη εκτίμηση» για τον λόγο οφέλους/κόστους της προτιμώμενης επιλογής είναι 1,27.
- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρόταση δεν αναμένεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο όσον αφορά τον κανονιστικό φόρτο για τους κατασκευαστές ή τις εθνικές διοικήσεις, καθώς η έγκριση τύπου οχημάτων καλύπτεται ήδη από το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και η συμπερίληψη κάθε νέου μέτρου ασφαλείας θα ενσωματωθεί στο εν λόγω πλαίσιο.

Παρότι οι σχετικές διαδικασίες δοκιμών και πιστοποίησης οχημάτων μπορούν να διενεργηθούν στο πλαίσιο των υφιστάμενων υποδομών έγκρισης τύπου των κρατών μελών, θα υπάρξει πρόσθετο κόστος δοκιμών και πιστοποίησης. Το εν λόγω κόστος, εντούτοις, είναι επουσιώδες¹⁷ σε σχέση με το συνολικό κόστος ανάπτυξης ενός νέου μοντέλου οχήματος (κατά κανόνα κυμαίνεται από μερικές εκατοντάδες εκατομμύρια έως αρκετά δισεκατομμύρια ευρώ).

Ο επί του παρόντος εφαρμοστέος κανονισμός για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων δεν εισήγαγε απλώς ένα φάσμα μέτρων ασφαλείας των οχημάτων, αλλά είχε επίσης ως στόχο να επιτύχει απλούστευση βάσει των συστάσεων της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS21¹⁸, μέσω της αντικατάστασης 38 οδηγιών ΕΚ με αντίστοιχους και εναρμονισμένους σε παγκόσμιο επίπεδο κανονισμούς του ΟΗΕ. Βάσει του ίδιου σκεπτικού, η παρούσα πρωτοβουλία

¹⁷ Έλεγχος καταλληλότητας του νομοθετικού πλαισίου της έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων - <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 τελικό – Η ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21 κλήθηκε να προβεί σε συστάσεις σχετικά με τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη δημόσια πολιτική και το κανονιστικό πλαίσιο για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία που ενισχύει την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα και απασχόληση ενώ παράλληλα στηρίζει την περαιτέρω πρόοδο στην ασφάλεια και την περιβαλλοντική επίδοση σε τιμή που μπορεί να καταβάλει ο καταναλωτής: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

πρόκειται να καταργήσει ορισμένους κανονισμούς της ΕΕ για την εφαρμογή της γενικής ασφάλειας των οχημάτων, της ασφάλειας των πεζών και της ασφάλειας των υδρογονοκίνητων οχημάτων και να τους αντικαταστήσει με αντίστοιχους κανονισμούς του ΟΗΕ, τους οποίους έχει υιοθετήσει εν τώ μεταξύ η Ένωση. Επίσης, απλοποιεί περαιτέρω τη νομοθεσία ενοποιώντας τους εν λόγω τρεις κανονισμούς σε μια ενιαία νομοθετική πράξη.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση μπορεί να επηρεάσει τα δικαιώματα των ατόμων που διασφαλίζονται βάσει των άρθρων 7 και 8 του Χάρτη, όσον αφορά την προστασία της ιδιωτικής ζωής και την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Ορισμένα από τα δεδομένα που συλλέγονται στον καταγραφέα δεδομένων συμβάντων ή μέσω των συστημάτων που πρόκειται να εγκατασταθούν στο όχημα, όπως τα συστήματα παρακολούθησης της υπνηλίας και της προσοχής του οδηγού ή προηγμένης αναγνώρισης της απόσπασης της προσοχής, μπορεί να είναι δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σχετικά με αναγνωρισμένο ή αναγνωρίσιμο φυσικό πρόσωπο. Αναγνωρίσιμο φυσικό πρόσωπο είναι ένα πρόσωπο το οποίο μπορεί να προσδιοριστεί, άμεσα ή έμμεσα, ιδίως με αναφορά σε ένα αναγνωριστικό, όπως ένα όνομα, ένας αναγνωριστικός αριθμός, δεδομένα θέσης, ένας ηλεκτρονικός αναγνωριστικός κωδικός ή ένας ή περισσότεροι παράγοντες που σχετίζονται με τη φυσική, φυσιολογική, γενετική, πνευματική, οικονομική, πολιτιστική ή κοινωνική ταυτότητα αυτού του φυσικού προσώπου. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων, και ιδίως τον κανονισμό για τη γενική προστασία δεδομένων¹⁹.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν θα έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις της τεχνικής προόδου στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, θα προτείνει τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας ώστε να συμπεριληφθούν νέα χαρακτηριστικά ασφάλειας. Επίσης, θα εξακολουθήσει να συμμετέχει ενεργά και να έχει ηγετική θέση στη διαδικασία εναρμόνισης των προδιαγραφών των οχημάτων σε διεθνές επίπεδο (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη – ΟΕΕ/ΗΕ).

Προκειμένου ο νέος κανονισμός να είναι μελλοντικά βιώσιμος, θεωρείται προτιμότερο κάθε αναθεώρηση των κανόνων ασφάλειας των οχημάτων να αντιμετωπίζεται με πιο δυναμικό τρόπο και συγκεκριμένα να συνδέεται με τη συνολική τεχνική πρόοδο και την εμφάνιση νέων αναγκών ασφάλειας. Στο πλαίσιο αυτό, οι διεθνείς κανονιστικές εξελίξεις στο πλαίσιο της ΟΕΕ/ΗΕ, καθώς και η συχνή ανάγκη προσαρμογής των εν λόγω κανόνων τείνουν να προκαλούν αυτή τη διαδικασία αναθεώρησης αυτόματα.

¹⁹ 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. 1–88.

Η Επιτροπή είναι αποφασισμένη να προωθήσει και να στηρίξει, το συντομότερο δυνατόν, την ανάπτυξη λεπτομερών τεχνικών απαιτήσεων για τα προηγμένα συστήματα οχημάτων σε επίπεδο ΟΕΕ/ΗΕ. Ωστόσο, εάν η εκπόνησή τους από την ΟΕΕ/ΗΕ δεν προχωρά με την απαιτούμενη ταχύτητα, η Επιτροπή προτίθεται να καθιερώσει αυτές τις απαιτήσεις στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου της ΕΕ. Η Επιτροπή θα καταβάλει επίσης κάθε προσπάθεια ώστε να διασφαλίσει ότι οι κανονισμοί του ΟΗΕ που εγκρίνονται με τη στήριξη της Ένωσης ορίζονται βάσει των υψηλότερων προδιαγραφών της διαθέσιμης τεχνολογίας για την οδική ασφάλεια και ότι επικαιροποιούνται τακτικά.

Εξάλλου, η εισαγωγή συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος), η αποθήκευση ενός εύρους σημαντικών δεδομένων σε σύντομο χρονικό διάστημα πριν, κατά τη διάρκεια και κατόπιν ενός συμβάντος που προκάλεσε αρχή ατυχήματος (συνηθέστερα η ενεργοποίηση του αερόσακου), θα πρέπει να νοείται ως σημαντικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, προκειμένου να εξασφαλιστούν αναλυτικά δεδομένα ατυχημάτων σε ενωσιακό επίπεδο, τα οποία δεν υπάρχουν σήμερα σε αρκετά εκτεταμένη κλίμακα, αλλά είναι απαραίτητα για την ολοκληρωμένη παρακολούθηση της επίδοσης των οχημάτων όσον αφορά την οδική ασφάλεια. Τα στοιχεία από το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος θα συμβάλουν στη διεξαγωγή διεξοδικής ανάλυσης της οδικής ασφάλειας και στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας συγκεκριμένων μέτρων ασφάλειας. Για τον λόγο αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν θερμά να διενεργούν πιο εμπεριστατωμένη ανάλυση ατυχήματος στους δρόμους της Ένωσης και να παρέχουν ολοκληρωμένες εκθέσεις σε εθνικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να παροτρύνονται περισσότερο σε δραστηριότητες ανάλυσης και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο, μέσω διαφόρων πλατφορμών ανταλλαγής γνώσεων που θα έχουν στη διάθεσή τους²⁰.

- Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)

Άνευ αντικειμένου.

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

Σε γενικές γραμμές, η παρούσα πρόταση αφορά τον κανονισμό (ΕΕ) 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, καθώς αμφότεροι οι κανονισμοί διαθέτουν αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής.

Κεφάλαιο Ι (Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί):

Άρθρο 1 – Κατόπιν της προτεινόμενης ενοποίησης του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και του κανονισμού για την προστασία των πεζών, το αντικείμενο του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια διατηρείται στην παρούσα πρόταση και προστίθεται παραπομπή στις απαιτήσεις προστασίας των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού.

Άρθρο 2 – Γενικά, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων διατηρείται, ωστόσο, στο επίπεδο των εφαρμοστέων επί τους παρόντος χαρακτηριστικών ασφάλειας των οχημάτων και των σχετικών εξαιρέσεων, το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται, ώστε να συμπεριληφθούν και άλλες κατηγορίες οχημάτων (ή και

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

όλες) και να καταργηθούν οι αντίστοιχες εξαιρέσεις (για παράδειγμα, οι υφιστάμενες εξαιρέσεις για τα οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας (SUV) και τα μικρά φορτηγά καταργούνται).

Άρθρο 3 – Συμπεριλαμβάνονται νέοι ορισμοί για να καλύψουν τα νεοεισαχθέντα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων.

Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 11):

Βάσει παρόμοιας λογικής όπως στην περίπτωση του επί του παρόντος εφαρμοστέου κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων, το άρθρο 4 ορίζει τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και παρέχει κατάλογο με τομείς ασφάλειας για τους οποίους αναπτύσσονται περαιτέρω (ή χρειάζεται να αναπτυχθούν) λεπτομερείς κανόνες στο πλαίσιο παράγωγου δικαίου. Περιέχει παραπομπή στο παράρτημα I, το οποίο απαριθμεί όλους τους κανονισμούς ΟΗΕ που θα εφαρμόζονται σε υποχρεωτική βάση στην ΕΕ, και στο παράρτημα II, το οποίο περιέχει λεπτομερείς πληροφορίες για τις σχετικές απαιτήσεις ασφαλείας των οχημάτων, το πεδίο εφαρμογής τους και το αντίστοιχο παράγωγο δίκαιο που είτε ήδη υφίσταται ή θα πρέπει να αναπτυχθεί ως τμήμα της πρωτοβουλίας.

Η παρούσα πρόταση προβλέπει επίσης εξουσιοδότηση της Επιτροπής να τροποποιεί και να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και να τροποποιεί τα παραρτήματα I και II, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική πρόοδος και οι κανονιστικές εξελίξεις σε επίπεδο Ηνωμένων Εθνών και Ένωσης.

Το άρθρο 5 επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της υφιστάμενης εφαρμοστέας απαίτησης για εγκατάσταση συστήματος παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών στα επιβατικά αυτοκίνητα, προκειμένου να καλύψει όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Το άρθρο 6 επιβάλλει ένα φάσμα προηγμένων χαρακτηριστικών των οχημάτων για όλα τα οχήματα (π.χ. ευφυής έλεγχος ταχύτητας· συστήματα παρακολούθησης υπνηλίας και προσοχής του οδηγού/αναγνώρισης της διάσπασης της προσοχής· ανίχνευση οπισθοπορίας· εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινόπνευματος).

Στο άρθρο 7 καθορίζονται ειδικές απαιτήσεις για αυτοκίνητα και μικρά φορτηγά και, ειδικότερα, απαιτείται αυτά να είναι εξοπλισμένα με σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) και να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται με διευρυμένη περιοχή προστασίας πρόσκρουσης της κεφαλής του ευάλωτου χρήστη της οδού.

Το άρθρο 8 ορίζει τις απαιτήσεις για τα συστήματα μετωπικής προστασίας.

Στο άρθρο 9 ορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις για φορτηγά και λεωφορεία και, ειδικότερα, απαιτείται αυτά να είναι εξοπλισμένα με σύστημα ανίχνευσης και προειδοποίησης για τον ευάλωτο χρήστη της οδού που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος και το τμήμα του οχήματος προς το πεζοδρόμιο και να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται ώστε να βελτιώνεται η ορατότητα από τη θέση καθίσματος του οδηγού του ευάλωτου χρήστη της οδού.

Η Επιτροπή δεν προτείνει τροποποίηση των προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης για φορτηγά και λεωφορεία, ώστε να ενεργοποιείται αυτόνομη πέδηση σε περίπτωση εντοπισμού ευάλωτου χρήστη της οδού, όπως προτείνεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα

ελαφρά εμπορικά οχήματα. Στην ανάλυση ατυχήματος στην οποία βασίζεται η πρωτοβουλία υπογραμμίζεται ο κίνδυνος να παρασυρθούν πεζοί ή ποδηλάτες όταν βρίσκονται σε πολύ μικρή απόσταση από τον θάλαμο οδήγησης, δηλαδή στις αποκαλούμενες «τυφλές ζώνες», και όταν το βαρύ όχημα κινείται με πολύ χαμηλή ταχύτητα (ευθεία ή σε στροφή) ή σε περίπτωση εκκίνησης από τη θέση στάσης. Ωστόσο, τα συστήματα εντοπισμού που συνδέονται με την αυτόνομη πέδηση μπορεί να μην λειτουργούν εξίσου αποτελεσματικά σε αυτές τις χαμηλές ταχύτητες. Συνεπώς, σήμερα δεν υπάρχουν διαθέσιμα συστήματα που θα μπορούσαν να αποτρέψουν αποτελεσματικά αυτού του είδους τα περιστατικά παράσυρσης σε χαμηλή ταχύτητα και δεν είναι βέβαιο αν και πότε θα υπάρξουν. Η εκτίμηση έδειξε ότι δεν πρόκειται απλώς για ζήτημα προγραμματισμού του συστήματος. Αντιθέτως, όπως υποστηρίχθηκε στην προπαρασκευαστική έρευνα, η ειδοποίηση του οδηγού για την παρουσία ευάλωτου χρήστη της οδού είναι πιο αποτελεσματική εφόσον ο οδηγός μπορεί άμεσα να εντοπίσει την παρουσία του μέσω κατόπτρων ή βελτιωμένων ανεμοθωράκων και πλευρικών παραθύρων που δεν περιέχουν «τυφλές ζώνες». Αντίστοιχα, προβλέπεται ότι οι πεζοί και οι ποδηλάτες θα νιώθουν πιο ασφαλείς στην κυκλοφορία, καθώς θα έχουν οπτική επαφή με τους οδηγούς σε αναβαθμισμένους θαλάμους οδήγησης. Εντούτοις, εάν η αυτόνομη πέδηση σε αυτές τις περιπτώσεις καταστεί τεχνικά εφικτή, η σχετική νομοθεσία μπορεί και θα πρέπει να προσαρμοστεί στην τεχνική πρόοδο.

Το άρθρο 10 ορίζει ειδικές απαιτήσεις για τα υδρογονοκίνητα οχήματα και το παράρτημα V περιέχει απαιτήσεις καταλληλότητας των υλικών για συστήματα υδρογόνου και τα κατασκευαστικά τους στοιχεία.

Το άρθρο 11 ορίζει ειδικές απαιτήσεις για τα αυτοματοποιημένα οχήματα και, ειδικότερα, παρέχει κατάλογο με τους τομείς ασφάλειας για τους οποίους απαιτείται να αναπτυχθούν περαιτέρω λεπτομερείς κανόνες και τεχνικές διατάξεις ως βάση για τη διάδοση των αυτοματοποιημένων οχημάτων.

Κεφάλαιο III (Τελικές διατάξεις):

Προτείνεται να εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις με σκοπό την επικαιροποίηση των παραρτημάτων σύμφωνα με την τεχνική πρόοδο και τις κανονιστικές εξελίξεις, καθώς και να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με συγκεκριμένες διαδικασίες, δοκιμές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα πρόταση. Το άρθρο 12 προσδιορίζει τους όρους των κατ' εξουσιοδότηση εξουσιών που ανατίθενται στην Επιτροπή υπό αυτή την έννοια.

Το άρθρο 13 ορίζει μεταβατικές διατάξεις.

Το άρθρο 14 αναφέρεται στις ημερομηνίες εφαρμογής των διαφόρων απαιτήσεων ασφαλείας, όπως ορίζονται στο παράρτημα II. Οι αντίστοιχες ημερομηνίες εφαρμογής για τις νεοεισαχθείσες απαιτήσεις είναι οι εξής:

- η πλειονότητα των μέτρων ασφαλείας θα αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού για τους νέους τύπους και 24 μήνες έπειτα από αυτή την ημερομηνία για όλα τα οχήματα νέας κατασκευής·
- ένας περιορισμένος αριθμός μέτρων (τρία συνολικά) θα ισχύσουν 24 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού για τους νέους τύπους και 48 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής για όλα τα νέα οχήματα·

- οι απαιτήσεις βελτίωσης της άμεσης ορατότητας για φορτηγά και λεωφορεία (άρθρο 9 παράγραφος 4) χρήζουν μεγαλύτερου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, καθώς απαιτείται πλήρης επανασχεδιασμός του θαλάμου οδήγησης – θα ισχύσουν 48 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού για τους νέους τύπους και 84 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής για όλα τα νέα φορτηγά και λεωφορεία.

Το άρθρο 15 εισάγει τις απαραίτητες αλλαγές στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/ που απορρέουν από την έγκριση της παρούσας πρότασης.

Το άρθρο 16 καταργεί τους τρεις κανονισμούς (για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων, την ασφάλεια των πεζών και την ασφάλεια των υδρογονοκίνητων οχημάτων) και το σχετικό παρωχημένο παράγωγο δίκαιο²¹.

Το άρθρο 17 προβλέπει την έναρξη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του. Αυτό θα επιτρέψει στην Επιτροπή να εκδώσει εκ των προτέρων τις αντίστοιχες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και να παρέχει επαρκές χρονικό περιθώριο στους κατασκευαστές ώστε να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις.

²¹ Όλα τα εκτελεστικά μέτρα που εγκρίθηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο θα συμβαδίζουν, βάσει των εξουσιοδοτήσεων που παρέχονται στην Επιτροπή στην παρούσα πρόταση, με το νέο πλαίσιο επιτροπολογίας που εισήγαγε η ΣΛΕΕ.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 εύαλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/... και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009

(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 Επιτροπής²²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴⁺ καθορίζει τις διοικητικές διατάξεις και τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου 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/...⁺. Επομένως, το παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

²² ΕΕ C της , σ. .

²³ ΕΕ C της , σ. .

²⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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...,...,σ....)

⁺ Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιέχεται στο έγγραφο PE-CONS Νο73/17 (2016/0014 (COD)) και να προστεθεί στην υποσημείωση ο αριθμός, η ημερομηνία και η παραπομπή ΕΕ του εν λόγω κανονισμού.

- (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, η μείωση αυτή ανακόπηκε πρόσφατα στην Ένωση, λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως διαρθρωτικοί παράγοντες και παράγοντες συμπεριφοράς, και χωρίς ανάληψη νέων πρωτοβουλιών για τη γενική οδική ασφάλεια, τα αποτελέσματα της υφιστάμενης προσέγγισης σε επίπεδο ασφάλειας δεν θα μπορούν 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) 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 θανάτων, είναι ανάγκη να εισαχθούν ορισμένες από τις σχετικές νέες τεχνολογίες.
- (5) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵, 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, τον Δεκέμβριο του 2016, η Επιτροπή δημοσίευσε έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Διάσωση ζωών: Ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ»²⁶. Στο έγγραφο 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.
- (6) Ο ευφυής έλεγχος ταχύτητας, τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας, τα συστήματα παρακολούθησης υπνηλίας και προσοχής του οδηγού/αναγνώρισης της διάσπασης της προσοχής και τα συστήματα ανίχνευσης οπισθοπορίας διαθέτουν μεγάλες δυνατότητες να μειώσουν σημαντικά τον αριθμό των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Επιπρόσθετα, τα συστήματα αυτά βασίζονται σε τεχνολογίες που θα χρησιμοποιηθούν και για την ανάπτυξη συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων. 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.
- (7) Η εισαγωγή συστημάτων καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος), που αποθηκεύουν ευρύ φάσμα σημαντικών δεδομένων σε σύντομο χρονικό διάστημα πριν,

²⁵ 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 ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

²⁶ COM (2016) 787 final

κατά τη διάρκεια και κατόπιν ενός συμβάντος που προκάλεσε αρχή ατυχήματος (για παράδειγμα, η ενεργοποίηση του αερόσακου), αποτελεί πολύτιμο βήμα για την απόκτηση πιο ακριβών και αναλυτικών δεδομένων ατυχημάτων. Συνεπώς, θα πρέπει να υπάρχει απαίτηση τα μηχανοκίνητα οχήματα να είναι εφοδιασμένα με ανάλογα συστήματα καταγραφής. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει απαίτηση αυτά τα συστήματα καταγραφής να μπορούν να καταγράφουν και να αποθηκεύουν δεδομένα με τέτοιο τρόπο ώστε τα δεδομένα αυτά να μπορούν να αξιοποιηθούν από τα κράτη μέλη για να διενεργούν ανάλυση της οδικής ασφάλειας και να αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των συγκεκριμένων μέτρων που λαμβάνονται.

- (8) Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό που υποβάλλονται σε επεξεργασία σε καταγραφείς δεδομένων συμβάντων (ατυχημάτων) ή πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό όσον αφορά την υπνηλία και την παρακολούθηση της προσοχής ή την προηγμένη αναγνώριση της διάσπασης της προσοχής, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων, ιδίως τον κανονισμό για την γενική προστασία των δεδομένων²⁷. Επιπλέον, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται μέσω του συστήματος επί οχήματος eCall που βασίζεται στο 112 βασίζεται σε συγκεκριμένες διασφαλίσεις²⁸.
- (9) 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.
- (10) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 επέφερε σημαντική απλούστευση της ενωσιακής νομοθεσίας, μέσω της αντικατάστασης 38 οδηγιών με αντίστοιχους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (κανονισμοί ΟΗΕ), οι οποίοι είναι υποχρεωτικοί βάσει της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου²⁹. 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 Ηνωμένων Εθνών 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.

²⁷ 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.

²⁸ 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.

²⁹ Απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997 (ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78).

- (11) Οι κανονισμοί του ΟΗΕ και οι τροποποιήσεις αυτών, που έχει υπερψηφίσει ή εφαρμόζει η Ένωση, σύμφωνα με την απόφαση 97/836/EK, 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.
- (12) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰ ορίζει τις απαιτήσεις για την προστασία των πεζών, των ποδηλατών και άλλων ευάλωτων χρηστών της οδού με τη μορφή ελέγχου συμμόρφωσης και οριακών τιμών για την έγκριση των οχημάτων όσον αφορά την πρόσθια δομή και για την έγκριση των 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 Ηνωμένων Εθνών, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος. Ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 127³¹ ισχύει επί του παρόντος και στην Ένωση όσον αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων.
- (13) Κατόπιν της έκδοσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 79/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³², οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμής για την έγκριση των υδρογονοκίνητων οχημάτων, των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου έχουν αναπτυχθεί περαιτέρω σε επίπεδο Ηνωμένων Εθνών, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος. Ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 134³³ ισχύει επί του παρόντος και στην Ένωση όσον αφορά την έγκριση τύπου συστημάτων υδρογόνου στα μηχανοκίνητα οχήματα. Πέρα από τις εν λόγω απαιτήσεις, ισχύουν επίσης κριτήρια για την ποιότητα των υλικών που χρησιμοποιούνται σε συστήματα οχημάτων συμπίεσμένου υδρογόνου, αλλά επί του παρόντος έχουν θεσπιστεί μόνο σε επίπεδο Ένωσης.
- (14) 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.
- (15) 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

³⁰ 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/EK και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/EK και 2005/66/EK, ΕΕ L 35 της 4.2.2009, σ. 1.

³¹ Κανονισμός αριθ. 127 για τον καθορισμό ενιαίων διατάξεων σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την επίδοσή τους στην ασφάλεια των πεζών

³² 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/EK, ΕΕ L 35 της 4.2.2009, σ. 32.

³³ 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

τροχαίων ατυχημάτων θα μπορούσε να μειωθεί σημαντικά με βελτίωση της άμεσης ορατότητας. Συνεπώς, θα πρέπει να εισαχθούν απαιτήσεις για τη βελτίωση της άμεσης ορατότητας.

- (16) Δεδομένης της έμφασης που δίνεται από τους κανονισμούς της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων στην προστασία του ευάλωτου χρήστη της οδού, μέσω, μεταξύ άλλων, της εξασφάλισης κατάλληλης ορατότητας των οδηγών, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς δεν θα πρέπει να απαιτούν την τοποθέτηση οποιασδήποτε ετικέτας, σήματος ή αυτοκόλλητου για οποιονδήποτε σκοπό σε κανένα σημείο της διαφανούς επιφάνειας του υαλοπίνακα του οχήματος. Επιπλέον, οι εθνικές αρχές οφείλουν να επιβάλουν οι ανεμοθώρακες και τα πλευρικά παράθυρα όντως να μην φέρουν ετικέτες, σήματα, αυτοκόλλητα και κάθε άλλο αντικείμενο που παρεμποδίζει την ορατότητα, ώστε να μην αναιρείται η αποτελεσματικότητα του ενωσιακού δικαίου όσον αφορά την ορατότητα των οδηγών.
- (17) Τα αυτοματοποιημένα και συνδεδεμένα οχήματα μπορούν επίσης να έχουν τεράστια συμβολή στη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, καθώς εκτιμάται ότι ποσοστό περίπου 90 % των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος. Καθώς τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα θα αναλαμβάνουν σταδιακά τα καθήκοντα του οδηγού, θα πρέπει να εγκριθούν εναρμονισμένοι κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις για τα συστήματα αυτοματοποιημένων αυτοκινήτων σε ενωσιακό επίπεδο.
- (18) 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. Υπό αυτή την έννοια, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την καθιέρωση ενιαίου μορφότυπου ανταλλαγής δεδομένων για τη δημιουργία φαλαγγών οχημάτων διαφόρων κατασκευαστών, σε συμφωνία με την ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων.
- (19) 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 Ηνωμένων Εθνών. Και τούτο διότι ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 117 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 σε επίπεδο Ηνωμένων Εθνών, 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.
- (20) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου όσον αφορά την επίδοση ασφάλειας, τη γενική κατασκευή και τις αντίστοιχες περιβαλλοντικές επιδόσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών μερών και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να

πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου³⁴. Ειδικότερα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνώμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (21) Ενόψει της εναρμόνισης της ενωσιακής νομοθεσίας που αναφέρεται στην κανονιστική διαδικασία με έλεγχο βάσει του νομοθετικού πλαισίου που εισήχθη με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 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 κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού:

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 631/2009 της Επιτροπής³⁵,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 406/2010 της Επιτροπής³⁶,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 672/2010 της Επιτροπής³⁷,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1003/2010 της Επιτροπής³⁸,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1005/2010 της Επιτροπής³⁹,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1008/2010 της Επιτροπής⁴⁰,

³⁴ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

³⁵ 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 (EE L 195 της 25.7.2009, σ. 1).

³⁶ 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 (EE L 122 της 18.5.2010, σ. 1).

³⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 672/2010 της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 2010, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των συστημάτων αποπάγωσης και αποθόλωσης 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 ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EE L 196 της 28.7.2010, σ. 5).

³⁸ 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 ρυμουλκούμενων τους και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EE L 291 της 9.11.2010, σ. 22).

³⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1005/2010 της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2010, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των συστημάτων ρυμούλκησης 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 ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EE L 291 της 9.11.2010, σ. 36).

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1009/2010 της Επιτροπής⁴¹,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 19/2011 της Επιτροπής⁴²,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 109/2011 της Επιτροπής⁴³,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 458/2011 της Επιτροπής⁴⁴,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 65/2012 της Επιτροπής⁴⁵,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 130/2012 της Επιτροπής⁴⁶,
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 της Επιτροπής⁴⁷,

⁴⁰ 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 ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων 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).

⁴¹ 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 ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων 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).

⁴² 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 ρυμουλκούμενων τους και την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ 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 ασφαλείας 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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 ασφαλείας 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).

⁴⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2012 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2012, για την εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 351/2012 της Επιτροπής⁴⁸,
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής⁴⁹,
 - Κανονισμός (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής⁵⁰.
- (22) Δεδομένου ότι οι εγκρίσεις που εκδόθηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 79/2009, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και των εκτελεστικών τους μέτρων θα πρέπει να θεωρούνται ισοδύναμες, εκτός εάν οι σχετικές απαιτήσεις έχουν μεταβληθεί από τον παρόντα κανονισμό ή έως ότου τροποποιηθούν από την εκτελεστική νομοθεσία, οι μεταβατικές διατάξεις θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι εν λόγω εγκρίσεις δεν αναιρούνται.
- (23) Όσον αφορά τις 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, οι εν λόγω ημερομηνίες θα πρέπει να καθοριστούν για κάθε ρυθμιζόμενο στοιχείο.
- (24) 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 ρυμουλκουμένων τους, 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.
- (25) Πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καθοριστούν με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων. Επιπλέον, θα πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στους κατασκευαστές, ώστε να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και στις εκδοθείσες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει αυτού. Συνεπώς, θα πρέπει να καθυστερήσει η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού,

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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 ρυμουλκουμένων 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).

⁵⁰ 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).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις:

1. 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 των επιβατών του οχήματος και του ευάλωτου χρήστη της οδού·
2. 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
3. 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/..., και για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τα οχήματα αυτά, σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 11 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

Επιπλέον, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «ευάλωτος χρήστης της οδού»: χρήστης της οδού που χρησιμοποιεί μηχανοκίνητο δίτροχο όχημα ή χρήστης που δεν χρησιμοποιεί μηχανοκίνητα οχήματα, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες·
- (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 απτική ανάδραση μέσω του επιταχυντήρα με πληροφορίες για το όριο ταχύτητας, τις οποίες

αποκτά μέσω παρατήρησης της οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, βάσει των υποδομών σηματοδότησης ή των δεδομένων ηλεκτρονικού χάρτη ή και των δύο, και το οποίο είναι διαθέσιμο επί του οχήματος·

- (4) «εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινόπνευματος»: τυποποιημένη διεπαφή που διευκολύνει την εγκατάσταση στη δευτερογενή αγορά συσκευών για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινόπνευματος σε μηχανοκίνητα οχήματα·
- (5) «παρακολούθηση 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 αναγνώρισης διάσπασης της προσοχής»: σύστημα ικανό να αναγνωρίζει το επίπεδο οπτικής προσοχής του οδηγού σε σχέση με την κυκλοφοριακή κατάσταση και να προειδοποιεί τον οδηγό εφόσον χρειαστεί·
- (7) «σήμα επείγουσας στάθμευσης»: φανοί πέδησης που αναβοσβήνουν γρήγορα και υποδεικνύουν στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου όπισθεν του οχήματος ότι ασκείται στο όχημα υψηλή δύναμη επιβράδυνσης λόγω των οδικών συνθηκών που επικρατούν·
- (8) «ανίχνευση οπισθοπορίας»: κάμερα ή οθόνη, οπτικό ή αναγνωριστικό σύστημα που ειδοποιεί τον οδηγό για την ύπαρξη ανθρώπων ή αντικειμένων όπισθεν του οχήματος, με βασικό στόχο να αποφεύγονται οι συγκρούσεις κατά την οπισθοπορία·
- (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»: σύστημα παρακολούθησης της θέσης του οχήματος σε σχέση με τη διαγράμμιση των λωρίδων κυκλοφορίας και εφαρμογής ροπής στρέψης στο τιμόνι ή πίεσης στα φρένα, 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 (ατυχήματος)»: σύστημα που καταγράφει και αποθηκεύει σημαντικές παραμέτρους και πληροφορίες που σχετίζονται με τη σύγκρουση, πριν, κατά τη διάρκεια και 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»: κινητήρας εσωτερικής καύσης ή σύστημα στοιχείων καυσίμου που χρησιμοποιούνται 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 μεγάλες χρονικές περιόδους, χωρίς συνεχή ανθρώπινη επίβλεψη·
- (22) «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·
- (23) «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·
- (24) «μέγιστη μάζα»: τεχνικά επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος κατά δήλωση του κατασκευαστή·
- (25) «κολώνα Α»: το πλέον πρόσθιο και εξωτερικό στήριγμα της οροφής που εκτείνεται από το πλαίσιο έως την οροφή του οχήματος·
- (26) «γωνία του συστήματος μετωπικής προστασίας»: το σημείο επαφής του συστήματος μετωπικής προστασίας με κατακόρυφο επίπεδο το οποίο σχηματίζει γωνία 60 ° προς το κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και εφάπτεται με την εξωτερική επιφάνεια του συστήματος μετωπικής προστασίας·
- (27) «κατώτερο ύψος συστήματος μετωπικής προστασίας»: σε οποιαδήποτε εγκάρσια θέση, η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ του εδάφους και της γραμμής αναφοράς κατώτερου τμήματος συστήματος μετωπικής προστασίας, με το όχημα τοποθετημένο στην κανονική θέση πορείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

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 που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού.

2. Ως έγκριση τύπου σύμφωνα με τους κανονισμούς ΟΗΕ που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ νοείται η έγκριση τύπου της ΕΕ σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού.

3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να τροποποιεί το παράρτημα Ι προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος και οι κανονιστικές εξελίξεις, εισάγοντας και επικαιροποιώντας παραπομπές σε κανονισμούς 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 ΙΙ, με έναρξη ισχύος από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο εν λόγω παράρτημα και σύμφωνα με τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες δοκιμής οι οποίες καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση 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) πεζούς, ποδηλάτες, 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·
- στ) γενική κατασκευή και χαρακτηριστικά οχήματος.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να τροποποιεί το παράρτημα ΙΙ 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 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.

7. Προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο γενικής ασφάλειας των οχημάτων και να επιτευχθεί προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12, ώστε να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με ειδικές 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.

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, με στόχο τη βέλτιστη κατανάλωση καυσίμων και την οδική ασφάλεια, 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 αντίστοιχες κανονιστικές πράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με:
 - 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 απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάστασή τους.

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) παρακολούθηση υπνηλίας και προσοχής του οδηγού·
 - δ) προηγμένο σύστημα αναγνώρισης διάσπασης της προσοχής·
 - ε) σήμα πέδησης έκτακτης ανάγκης·

στ) αντίχρεωση οπισθοπορίας·

2. Τα ευφυή συστήματα ελέγχου της ταχύτητας διαθέτουν τις ακόλουθες ελάχιστες προδιαγραφές:

- α) ο οδηγός μπορεί να αντιληφθεί μέσω του επιταχυντήρα ότι έχει προσεγγίσει ή υπερβεί το επιτρεπτό όριο ταχύτητας·
- β) δεν είναι δυνατή η απενεργοποίηση ή κατάργηση του συστήματος·
- γ) ο οδηγός μπορεί να υπερβεί ομαλά την υποδεικνυόμενη από το σύστημα ταχύτητα του οχήματος μέσω κανονικής λειτουργίας του επιταχυντήρα, χωρίς να χρειαστεί κατέβασμα ταχύτητας·
- δ) όταν χρησιμοποιείται ταχοστάτης, το ευφυές σύστημα ελέγχου ταχύτητας πρέπει να προσαρμόζεται αυτόματα στο τυχόν χαμηλότερο όριο ταχύτητας

3. Το μηχανοκίνητο όχημα που είναι εξοπλισμένο με προηγμένο σύστημα αναγνώρισης διάσπασης της προσοχής σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο δ) δύναται να θεωρηθεί ότι πληροί την απαίτηση βάσει του στοιχείου γ) της ίδιας παραγράφου.

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες δοκιμής και τις 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) και στ) της εν λόγω παραγράφου ως χωριστών τεχνικών μονάδων.

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 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 6 και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 7.

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 κινούμενου οχήματος ή σταθερών εμποδίων μπροστά από το μηχανοκίνητο όχημα στο πρώτο στάδιο·
- β) επέκταση της ικανότητας εντοπισμού, ώστε να συμπεριληφθεί ο ευάλωτος χρήστης της οδού μπροστά από το μηχανοκίνητο όχημα στο δεύτερο στάδιο.

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

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

- α) η απενεργοποίησή τους είναι δυνατή μόνο άπαξ κάθε φορά και μόνο σε θέση στάσης και με την πέδη στάθμευσης ενεργοποιημένη, έπειτα από πολύπλοκη 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.

5. Τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 εξοπλίζονται με σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος). Τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) τα δεδομένα που μπορούν να καταγράψουν και να αποθηκεύουν όσον αφορά το διάστημα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τη σύγκρουση περιλαμβάνουν τουλάχιστον την ταχύτητα του οχήματος, την κατάσταση και τον βαθμό ενεργοποίησης των συστημάτων ασφάλειας και τυχόν άλλων σχετικών παραμέτρων που συμβάλλουν στα ενεργά συστήματα ασφαλείας και αποφυγής ατυχήματος επί του οχήματος·
- β) η απενεργοποίηση των συσκευών είναι αδύνατη·
- γ) ο τρόπος καταγραφής και αποθήκευσης των δεδομένων είναι τέτοιος ώστε αυτά να προστατεύονται έναντι παραποίησης και να μπορούν να διατίθενται στις εθνικές αρχές, με βάση την ενωσιακή ή την εθνική νομοθεσία σε συμφωνία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2016/679, σε τυποποιημένη διεπαφή για τους σκοπούς της ανάλυσης των δεδομένων ατυχήματος, και ούτως ώστε ο ακριβής τύπος, έκδοση και παραλλαγή του οχήματος, και ιδίως τα ενεργά συστήματα ασφαλείας και αποφυγής ατυχήματος που είναι εγκατεστημένα στο όχημα, να μπορούν να εντοπιστούν.

Ωστόσο, τα δεδομένα που ένα σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) μπορεί να καταγράψει και να αποθηκεύσει δεν συμπεριλαμβάνουν τα τέσσερα τελευταία ψηφία από το τμήμα ταυτότητας του αριθμού ενσήμωσης του οχήματος ούτε καμία άλλη πληροφορία που θα μπορούσε να επιτρέψει την ταυτοποίηση του συγκεκριμένου οχήματος.

6. Τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 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.

7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες δοκιμής και τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με:

- α) την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 6 του παρόντος άρθρου·
- β) την έγκριση τύπου των συστημάτων καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) ως χωριστών τεχνικών μονάδων.

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 M_1 και N_1 είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες, πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2, στο παράρτημα IV και

στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

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 εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση τύπου των συστημάτων μετωπικής προστασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών απαιτήσεων που αφορούν την κατασκευή και την εγκατάστασή τους.

Άρθρο 9

Ειδικές απαιτήσεις για λεωφορεία και φορτηγά

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού και ισχύουν επίσης για 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 στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 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 πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 7.

3. Τα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ εξοπλίζονται με προηγμένα συστήματα, ικανά να εντοπίζουν τον ευάλωτο χρήστη της οδού 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 του παρόντος άρθρου, αυτά πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) η απενεργοποίησή τους είναι δυνατή μόνο άπαξ κάθε φορά και μόνο σε θέση στάσης και με την πέδη στάθμευσης ενεργοποιημένη, έπειτα από πολύπλοκη 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.

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.

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 εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες δοκιμής και τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με:

- 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.

Άρθρο 10

Ειδικές απαιτήσεις για τα υδρογονοκίνητα οχήματα

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση 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 απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα υδρογόνου και τα κατασκευαστικά στοιχεία υδρογόνου εγκαθίστανται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει της παραγράφου 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 εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για τα ακόλουθα:

- α) να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες δοκιμής και τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των υδρογονοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα υδρογόνου που διαθέτουν και για την έγκριση τύπου των κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων για την εγκατάστασή τους.
- β) να τροποποιεί το παράρτημα V ώστε να προσαρμόζεται στην τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 11

Ειδικές απαιτήσεις για τα αυτοματοποιημένα οχήματα

1. Πέρα από τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού και ισχύουν για οχήματα των αντίστοιχων κατηγοριών, τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 2 σχετικά με τα ακόλουθα:

- α) συστήματα που αντικαθιστούν τον έλεγχο του οδηγού επί του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων 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 ετοιμότητας του οδηγού·
- δ) συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) για αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα·
- ε) ενιαίο μορφότυπο ανταλλαγής δεδομένων, για παράδειγμα, για φάλαγγες οχημάτων διαφόρων κατασκευαστών.

2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των αυτοματοποιημένων οχημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για να καθορίζει απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα και άλλα στοιχεία που απαριθμούνται στο παρόν άρθρο παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε), και να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση τύπου των αυτοματοποιημένων αυτοκινήτων όσον αφορά τις εν λόγω απαιτήσεις.

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. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 4 παράγραφος 6, στο άρθρο 4 παράγραφος 7, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 7, στο άρθρο 8 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 10 παράγραφος 3 και στο άρθρο 11 παράγραφος 2 για αόριστη διάρκεια από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 4 παράγραφος 6, στο άρθρο 4 παράγραφος 7, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 7, στο άρθρο 8 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 10 παράγραφος 3 και στο άρθρο 11 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία, που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία 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. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 6, το άρθρο 4 παράγραφος 7, το άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 4, το άρθρο 7 παράγραφος 7, το άρθρο 8 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 10 παράγραφος 3 και το άρθρο 11 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ μόνο αν, εντός περιόδου δύο μηνών από την κοινοποίησή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο ή αν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, 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

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, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και των εκτελεστικών τους μέτρων έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί στην προηγούμενη της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού], 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.
2. Οι αρμόδιες αρχές για την έγκριση εξακολουθούν να χορηγούν παρατάσεις των εγκρίσεων τύπου της ΕΕ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
3. Κατά παρέκκλιση του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να επιτρέπουν, έως τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα VI, την ταξινόμηση οχημάτων, καθώς και την πώληση ή θέση σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις των αντίστοιχων κανονισμών ΟΗΕ που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 14

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, αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με την εν λόγω απαίτηση, να χορηγούν έγκριση τύπου της ΕΕ ή εθνική έγκριση τύπου για νέους τύπους οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού·
- β) με ισχύ από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα II, όσον αφορά μια συγκεκριμένη απαίτηση, 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/... και απαγορεύουν την ταξινόμηση των οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού·

- γ) με ισχύ από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα II, όσον αφορά μια συγκεκριμένη απαίτηση, 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 κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού·

Άρθρο 15

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/...

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

Άρθρο 16

Κατάργηση

1. Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009, (ΕΚ) αριθ. 631/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και οι κανονισμοί (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 17

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 [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε 36 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος