2024/883

22.3.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/883 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Μαρτίου 2024

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 όσον αφορά τη δεύτερη θέση οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας των ρυμουλκουμένων και τη μάζα των συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας και για τη διόρθωση του εν λόγω κανονισμού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής ([1]), και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 7 και το άρθρο 10 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής ([2]) προβλέπει κανόνες σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων και ορισμένων συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια. Στο πλαίσιο αυτό, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 εισάγει τεχνική απαίτηση για δεύτερη θέση οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας για ρυμουλκούμενα. Ωστόσο, χρειάζεται περισσότερος χρόνος ώστε να προσαρμοστούν οι κατασκευαστές στις νέες απαιτήσεις σχετικά με τον χώρο τοποθέτησης και στερέωσης των δεύτερων πινακίδων κυκλοφορίας για οχήματα της κατηγορίας O_3 και O_4. Ως εκ τούτου, οι μεταβατικές διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω απαιτήσεις θα εφαρμοστούν πρώτα σε νέους τύπους οχημάτων. Επιπλέον, τα οχήματα της κατηγορίας O_2 θα πρέπει να εξαιρούνται από την εν λόγω απαίτηση λόγω των περιορισμών σχεδιασμού και της έλλειψης χώρου.

(2) Είναι σκόπιμο να προβλεφθούν κανόνες για τη σήμανση του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος (VIN) στο όχημα και για τη διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας του οχήματος μέσω του VIN.

(3) Είναι επίσης σκόπιμο να προβλεφθεί κάποια ευελιξία στη θέση της εμπρόσθιας πινακίδας κυκλοφορίας, ώστε να λαμβάνονται υπόψη πιθανοί τεχνικοί περιορισμοί και περιορισμοί σχεδιασμού όσον αφορά τους αισθητήρες, τα ραντάρ και τις κάμερες που τοποθετούνται μπροστά από τα οχήματα για τα συστήματα ασφαλείας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.

(4) Είναι αναγκαίο να συμπληρωθούν οι τεχνικές απαιτήσεις για τα συστήματα πλύσης ανεμοθώρακα ώστε να εξετάζονται οι περιπτώσεις στις οποίες τα εν λόγω συστήματα ενσωματώνουν λειτουργία για τον μετριασμό των υπερβολικών πιέσεων όταν τα ακροφύσια είναι βουλωμένα.

(5) Είναι επίσης κατάλληλο να βελτιστοποιηθούν οι διαδικασίες δοκιμής για τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης του ανεμοθώρακα με την παροχή αποτελεσματικότερης αλληλουχίας των δραστηριοτήτων στον θάλαμο δοκιμής και δυνατοτήτων ευελιξίας κατά την επιλογή του απολιπαντήρα, διασφαλίζοντας παράλληλα καλύτερες συνθήκες υγείας και εργασίας για τα πρόσωπα που εκτελούν τις δοκιμές.

([1]) ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2021, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ως προς τα γενικά χαρακτηριστικά κατασκευής και τη γενική τους ασφάλεια (ΕΕ L 117 της 6.4.2021, σ. 1).

(6) Είναι αναγκαίο να προβλεφθούν κανόνες για την ικανότητα ρυμούλκησης των καθηλωμένων μηχανοκίνητων οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής απομάκρυνσή τους από τον δρόμο όταν παρεμποδίζεται η οδική κυκλοφορία. Επιπλέον, πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι οι νέες απαιτήσεις όσον αφορά την ικανότητα ρυμούλκησης θα ισχύουν πρώτα για τους νέους τύπους οχημάτων.

(7) Η πρόσθετη μάζα των ειδικών συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας που εφαρμόζεται σε οχήματα μηδενικών εκπομπών μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα η μάζα αναφοράς των εν λόγω οχημάτων να είναι υψηλότερη από εκείνη παρόμοιων συμβατικών οχημάτων. Η πλεονάζουσα μάζα αναφοράς πρέπει να ληφθεί υπόψη ώστε τα οχήματα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας N που διαφορετικά δεν θα ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών οχημάτων N_1 για τους οικείους κατασκευαστές από την 1η Ιανουαρίου 2025. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστεί απαίτηση για τη συμπερίληψη επίσημης καταγραφής της μάζας του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο πρέπει να διατίθεται ως μέρος των δεδομένων παρακολούθησης του CO_2.

(8) Μετά την ημερομηνία εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535, εντοπίστηκαν ορισμένα σφάλματα με τη μορφή εσφαλμένων παραπομπών.

(9) Συνεπώς, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 θα πρέπει να τροποποιηθεί και να διορθωθεί αναλόγως.

(10) Για να μπορέσουν οι κατασκευαστές και οι αρμόδιες για την έγκριση αρχές των κρατών μελών να προβούν στις αναγκαίες προσαρμογές και να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με τη μάζα των συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων διατάξεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί και να ευθυγραμμιστεί με την ημερομηνία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.

(11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

«3α. Από τις 7 Ιουλίου 2024 οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές αρνούνται να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ, όσον αφορά τον χώρο τοποθέτησης και στερέωσης της δεύτερης οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας για τις κατηγορίες οχημάτων O_3 και O_4, σε νέους τύπους οχημάτων, οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III μέρος 2, όσον αφορά τις αντίστοιχες απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.»·

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Από τις 7 Ιουλίου 2026 οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τον χώρο τοποθέτησης και στερέωσης των εμπρόσθιων πινακίδων κυκλοφορίας και τον χώρο τοποθέτησης και στερέωσης της δεύτερης οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας για τις κατηγορίες οχημάτων O_3 και O_4, την ταξινόμηση, τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία οχημάτων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα III μέρος 2, όσον αφορά τις αντίστοιχες απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.»·

γ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι 4α και 4β:

«4α. Από τις 7 Ιουλίου 2025 οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές αρνούνται να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ, όσον αφορά τα συστήματα ρυμούλκησης, για νέους τύπους οχημάτων οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τις τεχνικές προδιαγραφές για την ικανότητα ρυμούλκησης που ορίζονται στο παράρτημα VII μέρος 2, όσον αφορά τις αντίστοιχες απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

4β. Από τις 7 Ιουλίου 2027 οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με το σύστημα ρυμούλκησης, την ταξινόμηση, τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία οχημάτων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις τεχνικές προδιαγραφές για την ικανότητα ρυμούλκησης που ορίζονται στο παράρτημα VII μέρος 2, όσον αφορά τις αντίστοιχες απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.»·

2) τα παραρτήματα ΙΙ, ΙΙΙ, IV, VI, VII και XIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Διορθώσεις στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/535

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 διορθώνεται ως εξής:

1) στο άρθρο 6, οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, είναι δυνατή η χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ για οχήματα τα οποία υπερβαίνουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που προβλέπονται στο παράρτημα XIII μέρος 2 τμήματα Γ, Δ και Ε σημείο 1.1 του παρόντος κανονισμού, οπότε στο σημείο 52 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και του πιστοποιητικού συμμόρφωσης περιλαμβάνεται η παρατήρηση "παρέκκλιση από τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις".

4. Είναι δυνατή η χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ για οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων, οι διαστάσεις των οποίων υπερβαίνουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που προβλέπονται στο παράρτημα XIII μέρος 2 τμήματα Γ, Δ και Ε σημείο 1.1 του παρόντος κανονισμού, και σ' αυτήν την περίπτωση στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου και στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης προσδιορίζεται με σαφήνεια ότι το όχημα προορίζεται αποκλειστικά για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων.»

2) Τα παραρτήματα ΙΙ, VIII, XIII και XIV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Το σημείο 6 του παραρτήματος Ι αρχίζει να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2025.

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

Βρυξέλλες, 21 Μαρτίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τα παραρτήματα II, III, IV, VI, VII και XIII τροποποιούνται ως εξής:

1. στο παράρτημα II μέρος 2 τμήμα Α, παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία πριν από το σημείο 2.1:

«2.0.1. Ο αριθμός VIN επισημαίνεται σε κάθε όχημα.

2.0.2. Ο αριθμός VIN είναι μοναδικός και χορηγείται ξεχωριστά για κάθε όχημα.

2.0.3. Ο αριθμός VIN αποτυπώνεται στο πλαίσιο του οχήματος ή στο όχημα όταν το όχημα βγαίνει από τη γραμμή παραγωγής.

2.0.4. Ο κατασκευαστής εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα του οχήματος με βάση τον αριθμό VIN για περίοδο 30 ετών.

2.0.5. Τα μέτρα που έχει λάβει ο κατασκευαστής για να εξασφαλίσει την ιχνηλασιμότητα του οχήματος, όπως αναφέρεται στο σημείο 2.0.4, δεν είναι υποχρεωτικό να ελέγχονται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου.»·

2. το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) το μέρος 2 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 2.1.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1.2. Τα οχήματα των κατηγοριών O_3 και O_4 διαθέτουν δύο χωριστούς χώρους για την τοποθέτηση και στερέωση οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας (προσφέροντας βέλτιστη αναγνώριση ενός έλκοντος οχήματος, στις περιπτώσεις όπου απαιτείται από εθνική αρχή).»·

ii) στο σημείο 2.3.4.1.3 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Ωστόσο, η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να επιτρέψει ανοχή έως ± 15° όταν ζητηθεί από τον κατασκευαστή με σκοπό την τοποθέτηση της εμπρόσθιας πινακίδας κυκλοφορίας εκτός του κεντρικού άξονα στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος για τεχνικούς, αεροδυναμικούς ή άλλους λόγους.»·

β) στο μέρος 3, στην προσθήκη στο τμήμα ΙΙ του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, το σημείο 2.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Δεύτερη οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας στην περίπτωση οχημάτων των κατηγοριών O_3 και O_4: *520 × 120/340 × 240* ([2])»·

3. το παράρτημα IV μέρος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.2.3.1:

«2.2.3.1. Όταν το σύστημα πλύσης ανεμοθώρακα είναι σχεδιασμένο ώστε να περιλαμβάνει λειτουργία μετριασμού των υπερβολικών πιέσεων όταν τα ακροφύσια είναι βουλωμένα (π.χ. ανακουφιστική βαλβίδα), η λειτουργία αυτή επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση από το σημείο 2.2.3 δεύτερη πρόταση, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οποιοδήποτε υγρό που εξέρχεται από το σύστημα δεν εισέρχεται σε κανένα διαμέρισμα οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της επιφάνειας κάτω του καλύμματος κινητήρα, εκτός εάν είναι κατευθυνόμενο μέσω ειδικού διαύλου ή διάταξης προς την επιφάνεια του εδάφους, σε στάση και υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης·

β) το σύστημα πλύσης ανεμοθώρακα μπορεί να λειτουργεί κανονικά μετά την πλήρη απομάκρυνση του μπλοκαρίσματος των ακροφυσίων·

γ) η κανονική λειτουργία εξασφαλίζεται χωρίς περαιτέρω παρέμβαση του χρήστη που είναι αναγκαία για τη χειροκίνητη σύνδεση, ρύθμιση, επανασύνδεση ή αντικατάσταση οποιουδήποτε μέρους του συστήματος πλύσης ανεμοθώρακα, του συστήματος υαλοκαθαριστήρων, του ηλεκτρικού συστήματος ή οποιουδήποτε άλλου σχετικού συστήματος.»·

β) Το σημείο 3.2.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.1.1. Όλα τα στόμια ακροφυσίων είναι συνδεδεμένα στο σημείο εξόδου του υγρού από τα στόμια και το χειριστήριο πλύσης ανεμοθώρακα ενεργοποιείται έξι φορές σε ένα λεπτό, κάθε φορά τουλάχιστον για τρία δευτερόλεπτα. Ωστόσο, όταν η σύνδεση δεν είναι τεχνικά εφικτή στο σημείο όπου εξέρχεται το υγρό, μπορεί να πραγματοποιηθεί εντός του/των ακροφυσίου/-ων εξόδου.»·

4. το παράρτημα VI μέρος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 3.1.1.1 προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Ωστόσο, όταν είναι δυνατόν να ελεγχθεί αν η θερμοκρασία του ψυχρού θαλάμου, μετρούμενη σε αντιπροσωπευτικές θέσεις όπως το στόμιο εξόδου του αέρα ή τα τοιχώματα, σταθεροποιείται στην καθορισμένη θερμοκρασία δοκιμής, η περίοδος των 24 ωρών μπορεί να συντομευθεί.»·

β) το σημείο 3.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.2. Πριν τοποθετηθεί το όχημα στον θάλαμο δοκιμής πραγματοποιείται πλήρης απολίπανση των εσωτερικών και εξωτερικών επιφανειών του ανεμοθώρακα με μεθυλική αλκοόλη ή με ισοδύναμο προϊόν απολίπανσης. Μετά το στέγνωμα, εφαρμόζεται διάλυμα αμμωνίας 2 % κατ' ανώτατο όριο ή διάλυμα αμμωνίας του εμπορίου, χωρίς προσθήκη αρωματικών ουσιών. Οι επιφάνειες στεγνώνονται πάλι, κατόπιν σκουπίζονται με ένα στεγνό κομμάτι βαμβακερού υφάσματος.»·

γ) το σημείο 3.1.6.4 απαλείφεται·

δ) το σημείο 3.1.6.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.6.5. Η θερμοκρασία του χώρου της δοκιμής μετριέται στο ύψος του ανεμοθώρακα και σε σημείο τέτοιο ώστε να μην επηρεάζεται αισθητά από τη θερμότητα που προέρχεται από το δοκιμαζόμενο όχημα.»·

ε) το σημείο 3.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.1. Πριν τοποθετηθεί το όχημα στον θάλαμο δοκιμής πραγματοποιείται πλήρης απολίπανση των εσωτερικών και εξωτερικών επιφανειών του ανεμοθώρακα με μεθυλική αλκοόλη ή με ισοδύναμο προϊόν απολίπανσης. Μετά το στέγνωμα, εφαρμόζεται διάλυμα αμμωνίας 2 % κατ' ανώτατο όριο ή διάλυμα αμμωνίας του εμπορίου, χωρίς προσθήκη αρωματικών ουσιών. Οι επιφάνειες στεγνώνονται πάλι, κατόπιν σκουπίζονται με ένα στεγνό κομμάτι βαμβακερού υφάσματος.»·

στ) το σημείο 3.2.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.2.1. Η θερμοκρασία του χώρου της δοκιμής μετριέται στο ύψος του ανεμοθώρακα και σε σημείο τέτοιο ώστε να μην επηρεάζεται αισθητά από τη θερμότητα που προέρχεται από το δοκιμαζόμενο όχημα.»·

ζ) τα σημεία 3.2.4 και 3.2.5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.4. Η εσωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα καθαρίζεται όπως περιγράφεται στο σημείο 3.2.1 πριν το όχημα τοποθετηθεί στον θάλαμο συνθηκών περιβάλλοντος. Η θερμοκρασία του αέρα του περιβάλλοντος χαμηλώνει και σταθεροποιείται στους − 3 ± 1 °C. Ο κινητήρας είναι σβηστός και το όχημα διατηρείται στη θερμοκρασία της δοκιμής τουλάχιστον για 10 ώρες πριν από την έναρξη της δοκιμής. Ωστόσο, όπου είναι δυνατόν να ελεγχθεί κατά πόσον έχουν σταθεροποιηθεί το ψυκτικό μέσο και το λιπαντικό του κινητήρα του οχήματος στην καθορισμένη θερμοκρασία της δοκιμής, η περίοδος των 10 ωρών μπορεί να είναι βραχύτερη.

3.2.5. Η ατμογεννήτρια τοποθετείται με τα ακροφύσιά της στο μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος στη δεύτερη σειρά καθισμάτων του οχήματος. Κανονικά τοποθετείται πίσω από τα εμπρόσθια καθίσματα. Αν κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατόν λόγω της εσωτερικής διαρρύθμισης του οχήματος, η ατμογεννήτρια μπορεί να τοποθετηθεί μπροστά από τα ερεισίνωτα, στην εγγύτερη κατάλληλη θέση προς εκείνη που υποδείχθηκε προηγουμένως.»·

η) το σημείο 3.2.7.4 απαλείφεται·

5. στο παράρτημα VII μέρος 2 παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1.3 και 1.3.1:

«1.3. Ικανότητα ρυμούλκησης

1.3.1. Για να καταστεί δυνατή η απομάκρυνση από την οδό ενός καθηλωμένου μηχανοκίνητου οχήματος, με κύλιση στους δικούς του τροχούς, πρέπει να είναι δυνατή η έλξη του οχήματος ή η θέση του σε λειτουργία ρυμούλκησης, με το κλειδί του οχήματος και χωρίς τη χρήση ειδικών εργαλείων ή την αποσυναρμολόγηση μερών που δεν είναι σχεδιασμένα για τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με τη διαδικασία που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή στις οδηγίες χρήσης του μηχανοκίνητου οχήματος. Ο κατασκευαστής στις οδηγίες χρήσης μπορεί να περιορίσει τις συνθήκες ρυμούλκησης όσον αφορά την ταχύτητα και την απόσταση ρυμούλκησης, προκειμένου να αποφευχθεί μη αναστρέψιμη βλάβη, ωστόσο, αυτό πρέπει να επιτρέπει ελάχιστη απόσταση ρυμούλκησης 100 m σε λιγότερο από 10 λεπτά.

Στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας M_1 ή N_1, των οποίων οι τροχοί κινούνται απευθείας από ηλεκτροκινητήρες, ο κατασκευαστής παρέχει οδηγίες στο εγχειρίδιο χρήσης του οχήματος ώστε οι υπηρεσίες οδικής βοήθειας να απομακρύνουν το όχημα με ειδικά εργαλεία, εάν δεν είναι δυνατή η περιστροφή των τροχών του οχήματος κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης.

Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει όταν το μηχανοκίνητο όχημα έχει υποστεί βλάβη σε βαθμό που η ρυμούλκηση στους δικούς του τροχούς δεν είναι πρακτικά εφικτή ή δεν θα ήταν ασφαλής ή όταν, λόγω τεχνικού ελαττώματος, ο γενικός διακόπτης του οχήματος δεν μπορεί να ενεργοποιηθεί.»·

6. το παράρτημα XIII μέρος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο τμήμα Β, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 6, 6.1 και 6.2:

«6. Μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας:

6.1. Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών κατηγορίας N_1, η μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας καθορίζεται με βάση την τεκμηρίωση που παρέχει ο κατασκευαστής. Η ορθότητα των πληροφοριών που δηλώνονται επαληθεύεται από την τεχνική υπηρεσία, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή.

6.2. Στην περίπτωση που αναφέρεται στο σημείο 6.1, ο κατασκευαστής αναγράφει το παρακάτω πρόσθετο σύμβολο καθώς και την τιμή της μάζας του συστήματος αποθήκευσης από κάτω ή παραπλεύρως των υποχρεωτικών επιγραφών στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα, στο εξωτερικό εμφανώς σχηματισμένου ορθογωνίου το οποίο περιλαμβάνει μόνο τις υποχρεωτικές πληροφορίες.

“(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG”

Το ύψος των χαρακτήρων του συμβόλου και της αναφερόμενης τιμής δεν είναι μικρότερο των 4 mm.

Επιπλέον, μέχρι να προστεθεί ειδική εγγραφή στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, η τιμή της μάζας του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας δηλώνεται στο πεδίο «Παρατηρήσεις» του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για να είναι δυνατή η συμπερίληψη του στοιχείου αυτού στα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος που βρίσκονται μέσα στο όχημα, ως εξής:

“Πρόσθετη μάζα λόγω συσσωρευτών: …… kg” (*)

_____

(*) Στην περίπτωση υβριδικών οχημάτων κυψέλης καυσίμου (FCHV) ή αμιγώς ηλεκτρικών μηχανοκίνητων οχημάτων, δηλώνεται η πρόσθετη τιμή για τη μάζα. Η τιμή αυτή προκύπτει από τη συνολική μάζα της/των συστοιχίας/-ών συσσωρευτών υψηλής τάσης μείον τη μάζα της δεξαμενής καυσίμου αναφοράς (90 % γεμάτη). Η τιμή στρογγυλοποιείται σε ακέραια χιλιόγραμμα, χωρίς δεκαδικά ψηφία. Στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων κατάλληλων για αντικατάσταση συσσωρευτών, πρέπει να αναφέρεται η μάζα κατά τη στιγμή της παραγωγής του μηχανοκίνητου οχήματος. Εάν δεν υπάρχει στην παραγωγή όχημα αναφοράς με κινητήρα εσωτερικής καύσης, το πεδίο αυτό δεν εφαρμόζεται.»·

β) στο τμήμα Δ τα σημεία 2.1.4.1 και 2.1.4.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1.4.1. Το πρόσθετο βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία εναλλακτικών καυσίμων ή μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 2.3 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53/ΕΚ και, για τους σκοπούς του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, η μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών καθορίζεται με βάση την τεκμηρίωση που παρέχει ο κατασκευαστής. Η ορθότητα των πληροφοριών που δηλώνονται επαληθεύεται από την τεχνική υπηρεσία, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή.

2.1.4.2. Ο κατασκευαστής αναγράφει το ακόλουθο πρόσθετο σύμβολο, καθώς και την τιμή του πρόσθετου βάρους, στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα, ή τη μάζα του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, κάτω ή παραπλεύρως των υποχρεωτικών επιγραφών στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα του κατασκευαστή, εκτός ευδιάκριτου ορθογωνίου το οποίο περιλαμβάνει μόνο τις υποχρεωτικές πληροφορίες.

“96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG”

“(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG”

Το ύψος των χαρακτήρων του συμβόλου και της αναφερόμενης τιμής δεν είναι μικρότερο των 4 mm.

Επιπλέον, μέχρι να προστεθεί ειδική εγγραφή στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, η τιμή του επιπλέον βάρους ή της μάζας του συστήματος αποθήκευσης ενέργειας δηλώνεται στο πεδίο “Παρατηρήσεις” του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για να είναι δυνατή η συμπερίληψη του στοιχείου αυτού στα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος που βρίσκονται μέσα στο όχημα, ως εξής:

“Πρόσθετη μάζα λόγω συσσωρευτών: …… kg” (*)

_____

(*) Στην περίπτωση υβριδικών οχημάτων κυψέλης καυσίμου (FCHV) ή αμιγώς ηλεκτρικών μηχανοκίνητων οχημάτων, δηλώνεται η πρόσθετη μάζα. Η τιμή αυτή προκύπτει από τη συνολική μάζα της/των συστοιχίας/-ών συσσωρευτών υψηλής τάσης μείον τη μάζα της δεξαμενής καυσίμου αναφοράς (90 % γεμάτη). Η τιμή στρογγυλοποιείται σε ακέραια χιλιόγραμμα, χωρίς δεκαδικά ψηφία. Στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων κατάλληλων για αντικατάσταση συσσωρευτών, πρέπει να αναφέρεται η μάζα κατά τη στιγμή της παραγωγής του μηχανοκίνητου οχήματος. Εάν δεν υπάρχει στην παραγωγή όχημα αναφοράς με κινητήρα εσωτερικής καύσης, το πεδίο αυτό δεν εφαρμόζεται.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τα παραρτήματα II, VIII, XIII και XIV διορθώνονται ως εξής:

1. στο παράρτημα II μέρος 2 τμήμα Γ σημείο 1.4, η σειρά για το ψηφίο ελέγχου 7 στον πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7	7/11	0,636»

2. Στο παράρτημα VIII μέρος 2, το σημείο 1.9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.9. *"ανασυρόμενος άξονας"*: άξονας όπως ορίζεται στο παράρτημα XIII μέρος 2 τμήμα Α σημείο 1.34.·»·

3. το παράρτημα XIII διορθώνεται ως εξής:

α) το μέρος 2 διορθώνεται ως εξής:

i) στο τμήμα Α, το σημείο 1.32 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.32. *"οπίσθια εκφυγή"*: η απόσταση μεταξύ του αρχικού σημείου και του πραγματικού ακραίου σημείου όπου φτάνει το οπίσθιο άκρο ενός οχήματος όταν εκτελεί ελιγμούς υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο τμήμα Γ σημείο 8 ή στο τμήμα Δ σημείο 7·»·

ii) στο τμήμα Β, το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο τμήμα ΣΤ δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.»·

iii) στο τμήμα Γ, τα σημεία 1.3 και 1.3.1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Οι διατάξεις και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στο τμήμα ΣΤ δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του μήκους, του πλάτους και του ύψους.

1.3.1. Πρόσθετες απαιτήσεις για τις αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στο τμήμα ΣΤ.»·

iv) στο τμήμα Δ σημείο 3.1, προστίθεται ο ακόλουθος τύπος:

«MC ≤ M + TM»;

v) στο τμήμα Δ, το σημείο 1.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.4.1. Όταν η θέση της μετόπης του θαλάμου οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξωτερικών προεξοχών π.χ. του πλαισίου, του προφυλακτήρα, των τροχών και των προστατευτικών των τροχών, συμμορφώνεται πλήρως με τις παραμέτρους του τρισδιάστατου κελύφους όπως προβλέπεται στο τμήμα Ι και το μήκος της επιφάνειας φόρτωσης δεν υπερβαίνει τα 10,5 m, το όχημα επιτρέπεται να υπερβεί το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος που προβλέπεται στο σημείο 1.1.1.»·

vi) στο τμήμα ΣΤ, πίνακας Ι «Μήκος οχήματος», η σειρά για το σημείο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«13.	Διατάξεις για τη στερέωση του υφασμάτινου καλύμματος του φορτίου (κουκούλα) και την προστασία του	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x»

β) στο μέρος 3 τμήμα Α, το σημείο 1.1 στην προσθήκη στο τμήμα ΙΙ του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1. Το όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 ή 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 (δηλαδή οι απώτατες διαστάσεις του οχήματος υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα XIII μέρος 2 τμήματα Β, Γ, Δ ή Ε σημείο 1.1): ναι/όχι (7)·»·

4. στο παράρτημα XIV τμήμα 1, τα μέρη Α και Β αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«**Τμήμα Α**

Δελτίο πληροφοριών για την έγκριση τύπου ΕΕ οχήματος όσον αφορά το σύστημα υδρογόνου

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Δελτίο πληροφοριών αριθ. ... για την έγκριση τύπου ΕΕ τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα υδρογόνου.

Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια ή εικόνες υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μορφής Α4. Οι φωτογραφίες, εάν υπάρχουν, παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Επεξηγηματικό σημείωμα:

Το παρόν δελτίο πληροφοριών βασίζεται στο υπόδειγμα που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 και συμπληρώνεται με τις σχετικές πληροφορίες στα αριθμημένα σημεία που παρατίθενται ανωτέρω, όπως ορίζεται στο εν λόγω υπόδειγμα.

Τμήμα Β

Δελτίο πληροφοριών για την έγκριση τύπου ΕΕ κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Δελτίο πληροφοριών αριθ. ... για την έγκριση τύπου ΕΕ κατασκευαστικών στοιχείων υδρογόνου

Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια ή εικόνες υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μορφής Α4. Οι φωτογραφίες, εάν υπάρχουν, παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.4.

3.9.1.4.1.

3.9.1.4.2.

3.9.1.4.3.

3.9.1.4.4.

3.9.1.4.5.

3.9.1.4.6.

3.9.1.4.7.

3.9.1.4.8.

3.9.1.4.9.

3.9.1.4.10.

3.9.1.5.

3.9.1.5.1.

3.9.1.5.2.

3.9.1.5.3.

3.9.1.5.4.

3.9.1.5.5.

3.9.1.5.6.

3.9.1.5.7.

3.9.1.5.8.

3.9.1.5.9.

3.9.1.5.10.

3.9.1.6.

3.9.1.6.1.

3.9.1.6.2.

3.9.1.6.3.

3.9.1.6.4.

3.9.1.6.5.

3.9.1.6.6.

3.9.1.6.7.

3.9.1.6.8.

3.9.1.6.9.

3.9.1.6.10.

3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Επεξηγηματικό σημείωμα:

Το παρόν δελτίο πληροφοριών βασίζεται στο υπόδειγμα που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 και συμπληρώνεται με τις σχετικές πληροφορίες στα αριθμημένα σημεία που παρατίθενται ανωτέρω, όπως ορίζεται στο εν λόγω υπόδειγμα.»