



15.1.2019

## ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Matthijs van Miltenburg

PA\_Legam

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

### Ιστορικό

Το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τη γενική ασφάλεια και το άρθρο 12 του κανονισμού για την ασφάλεια των πεζών (ΕΚ) αριθ. 78/2009 απαιτούν από την Επιτροπή να παρακολουθεί τις τεχνικές εξελίξεις στις τεχνολογίες ασφαλείας και, εν τέλει, θεσπίζουν νέα χαρακτηριστικά ασφαλείας με επικαιροποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει συγκεκριμένες προσαρμογές στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων που θα περιληφθούν στον κανονισμό πλαίσιο για την έγκριση τύπου ((ΕΕ) 2018/858). Η πρόταση καταργεί επίσης, για λόγους απλούστευσης, τη δευτερογενή νομοθεσία όσον αφορά την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των πεζών ((ΕΚ) αριθ. 78/2009 και (ΕΚ) αριθ. 79/2009).

### Η θέση του συντάκτη γνωμοδότησης

Μολονότι η οδική ασφάλεια έχει βελτιωθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες, σημειώθηκε στασιμότητα στη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα τα τελευταία πέντε χρόνια, με 25.300 θανάτους από τροχαία ατυχήματα το 2017 σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία για τα ατυχήματα στην ΕΕ. Οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινα λάθη και μπορούν να αποφευχθούν. Ο συντάκτης της παρούσας γνωμοδότησης είναι πεπεισμένος ότι η ΕΕ πρέπει να λάβει συγκεκριμένα μέτρα προκειμένου να μειώσει περαιτέρω τον αριθμό των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων. Τα νέα χαρακτηριστικά ασφαλείας του οχήματος που εισάγονται με την παρούσα πρόταση έχουν μεγάλη πιθανότητα να αναστρέψουν την τάση αυτή της στασιμότητας, καθώς αυτά τα χαρακτηριστικά επιδιώκουν να αποτρέψουν καλύτερα τα ανθρώπινα λάθη. Η καλύτερη κατασκευή οχημάτων και, για παράδειγμα, οι χαμηλότερες ταχύτητες έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν τις επιπτώσεις των ατυχημάτων.

Συνολικά, οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της αυτοματοποιημένης οδήγησης αναπτύσσονται συνεχώς. Σύμφωνα με την Επιτροπή, αυτή η αγορά θα αντιμετωπίσει εκθετική ανάπτυξη με αναμενόμενα οικονομικά οφέλη που υπερβαίνουν τα 620 δισεκατομμύρια ευρώ έως το 2025 για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ και 180 δισεκατομμύρια ευρώ για τον ηλεκτρονικό τομέα της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο συντάκτης είναι της άποψης ότι η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ θα πρέπει να αποδείξει ότι θα αξιοποιήσει στο έπακρο τις νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τις νεοσύστατες επιχειρήσεις, τις ΜΜΕ και τη βιομηχανία που η αγορά φέρνει και θα συνεχίσει να φέρνει. Τα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφαλείας που περιγράφονται στην πρόταση θα μπορούσαν ασφαλώς να ανοίξουν το δρόμο για την προετοιμασία της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ για τη συνδεδεμένη και την αυτόματη οδήγηση. Θα μπορούσε επίσης να βοηθήσει τους καταναλωτές να συνηθίσουν στα νέα χαρακτηριστικά σταδιακά, στοιχείο που θα είναι καθοριστικό για την αποδοχή των καταναλωτών και την εμπιστοσύνη τους στη νέα τεχνολογία.

Ο συντάκτης πιστεύει ότι η πρόταση θέτει ένα προσανατολισμένο προς το μέλλον αλλά φιλόδοξο πλαίσιο που αποσκοπεί στην ενίσχυση της προστασίας των χρηστών των οδών και, ειδικότερα, των ευάλωτων χρηστών των οδών. Ο συντάκτης λαμβάνει υπόψη τον ανοικτό διάλογο και την ανταλλαγή απόψεων που διεξήγαγε η Επιτροπή με διάφορους

ενδιαφερόμενους, προκειμένου να παρουσιάσει κατάλληλα και ρεαλιστικά μέτρα, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τους καταναλωτές όσο και τον κλάδο.

Βάσει αυτού, ο συντάκτης επιθυμεί να διασφαλίσει στην παρούσα γνωμοδότηση ότι:

- A. η ασφάλεια (αυτοκινήτου) διασφαλίζεται με βάση τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων, τα οποία πρέπει να ισχύουν για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα, ανεξάρτητα από το τμήμα του οχήματος·
- B. κάθε επεξεργασία (προσωπικών) δεδομένων πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τον Κανονισμό περί Γενικής Προστασίας Δεδομένων ((ΕΕ) 2016/679). Επιπλέον, η εισηγήτρια επιθυμεί να εξασφαλίσει πιο εξειδικευμένες και απτές διασφαλίσεις.
- Γ. τα προτεινόμενα μέτρα αποδείχθηκαν αποτελεσματικά και οικονομικά αποδοτικά, χωρίς να οδηγήσουν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές για τους καταναλωτές·
- Δ. η ωριμότητα των προτεινόμενων χαρακτηριστικών ασφαλείας είναι εγγυημένη και η υλοποίηση πραγματοποιείται με υπεύθυνο τρόπο, συγκεκριμένα όσον αφορά χαρακτηριστικά για τα οποία δεν είναι δυνατόν να απενεργοποιηθεί, π.χ. η υπηρεσία Intelligent Speed Assistance (ISA), προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης, μεταξύ άλλων·
- Ε. οι διατάξεις σχετικά με την ανάπτυξη τεχνικών απαιτήσεων για τα ελαστικά θα πρέπει να εισαχθούν στην πρόταση για τη συμπλήρωση αυτών των μέτρων προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των οχημάτων όσον αφορά την καλύτερη επίδοση στον τομέα της πρόσφυσης και προκειμένου να συμβάλουν σε μείωση του θορύβου των ελαστικών και των εκπομπών CO<sub>2</sub>.
- ΣΤ. οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν σαφείς και φιλικές προς τον καταναλωτή πληροφορίες στο εγχειρίδιο χρήσης για να βοηθήσουν τους οδηγούς να κατανοήσουν τα συστήματα υποστήριξης της οδήγησης και τις λειτουργικότητές τους·
- Ζ. Τα συστήματα ασφαλείας και οι προειδοποιήσεις που προτείνονται για να βοηθήσουν τους οδηγούς είναι εύκολα αντιληπτά από όλους τους οδηγούς, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία. Τα συστήματα ασφαλείας πρέπει να προσαρμόζονται όπου είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί αυτό.
- Η. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν διορθωτικά μέτρα για λόγους επιβολής προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι όλα τα νέα οχήματα με κινητήρα παράγονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

## ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη τις ακόλουθες τροπολογίες:

## Τροπολογία 1

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

## Τροπολογία 2

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(3) Κατά τις περασμένες δεκαετίες, οι εξελίξεις στην ασφάλεια των οχημάτων συνέβαλαν σημαντικά στη συνολική μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα. Ωστόσο, **25.300 άνθρωποι πέθαναν το έτος 2017 στους δρόμους της ΕΕ, και αυτός ο αριθμός δεν έχει μεταβληθεί σχεδόν καθόλου τα τελευταία τέσσερα έτη. Επιπλέον, τουλάχιστον 135.000 άνθρωποι τραυματίζονται σοβαρά σε ατυχήματα με συγκρούσεις κάθε χρόνο στους δρόμους της ΕΕ.** 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 **και κάθε άλλος** χρήστης της οδού.

τις σχετικές νέες τεχνολογίες.

ορισμένες από τις σχετικές νέες τεχνολογίες.

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(5α) Τα συστήματα ασφαλείας του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αποδεικνύονται αποτελεσματικά και οικονομικά αποδοτικά και δεν πρέπει να οδηγούν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές για τους καταναλωτές.**

### Τροπολογία 4

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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.

(6) **Η αυτόματη υποβοήθηση της πέδησης έκτακτης ανάγκης**, ο ευφυής έλεγχος ταχύτητας, τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας, **τα συστήματα υποβοήθησης στροφής**, 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. **Τα συστήματα παρακολούθησης της υπνηλίας και της προσοχής του οδηγού και τα συστήματα αναγνώρισης της διάσπασης της προσοχής θα πρέπει να λειτουργούν χωρίς φυσιολογική εξακρίβωση.** 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. **Επίσης θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι τα εν λόγω συστήματα μπορούν να υποβάλλονται σε ελέγχους σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής του οχήματος και ότι έτσι εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία τους.**

## Τροπολογία 5

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Η εισαγωγή συστημάτων καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος), που αποθηκεύουν ευρύ φάσμα σημαντικών δεδομένων σε σύντομο χρονικό διάστημα πριν, 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.

*Τροπολογία*

(7) Η εισαγωγή συστημάτων καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος), που αποθηκεύουν ευρύ φάσμα σημαντικών δεδομένων σε σύντομο χρονικό διάστημα πριν, 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 καταγράφονται και να αποθηκεύονται μόνον ανωνυμοποιημένα δεδομένα, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διερεύνηση ατυχημάτων. Επιπλέον,** αυτά τα συστήματα καταγραφής **θα πρέπει** να μπορούν να καταγράφουν και να αποθηκεύουν δεδομένα με τέτοιο τρόπο ώστε τα δεδομένα αυτά να μπορούν να αξιοποιηθούν αποκλειστικά και μόνο από τα κράτη μέλη για να διενεργούν ανάλυση της οδικής ασφάλειας και να αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των συγκεκριμένων μέτρων που λαμβάνονται, **χωρίς δυνατότητα ταυτοποίησης του ιδιοκτήτη ή του κατόχου του οχήματος.**

## Τροπολογία 6

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7α) Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με την ασφάλεια θα δοκιμάζονται και θα διασφαλίζονται βάσει των ειδικών προτύπων επιδόσεων με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται όλα τα οχήματα, ανεξάρτητα από την κατηγορία του οχήματος.**

## Τροπολογία 7

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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 δεδομένων<sup>28</sup>. Επιπλέον, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται μέσω του συστήματος επί οχήματος eCall που βασίζεται στο 112 βασίζεται σε συγκεκριμένες διασφαλίσεις<sup>29</sup>.

(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 δεδομένων<sup>28</sup>. Επιπλέον, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται μέσω του **συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) και του** συστήματος επί οχήματος eCall που βασίζεται στο 112 βασίζεται σε συγκεκριμένες διασφαλίσεις<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> 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

<sup>28</sup> 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/EK (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων), ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1–88.

<sup>29</sup> 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/EK, ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 77.

ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/EK (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων), ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1–88.

<sup>29</sup> 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/EK, ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 77.

## Τροπολογία 8

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(9α) Η εισαγωγή συστημάτων eCall σε μοτοσικλέτες, επαγγελματικά οχήματα και λεωφορεία είναι σημαντική προκειμένου να παρέχεται σε θύματα ατυχημάτων το συντομότερο δυνατό επαγγελματική ιατρική βοήθεια.**

## Τροπολογία 9

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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

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

φορτηγού. Αυτό συνιστά σημαντικό παράγοντα όσον αφορά τα ατυχήματα με φορτηγά στα οποία εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες της οδού. Ο αριθμός των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων θα μπορούσε να μειωθεί σημαντικά με βελτίωση της άμεσης ορατότητας. Συνεπώς, θα πρέπει να εισαχθούν απαιτήσεις για τη βελτίωση της άμεσης ορατότητας, **έτσι ώστε να ενισχυθεί η άμεση ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου από το κάθισμα οδήγησης.**

## Τροπολογία 10

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(16α) Η Επιτροπή καλείται να προτείνει πριν το τέλος του 2019 τον εφοδιασμό των ήδη λειτουργούντων φορτηγών και λεωφορείων με προηγμένης τεχνολογίας συστήματα υποβοήθησης στροφής.**

## Τροπολογία 11

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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.

(17) Τα αυτοματοποιημένα και συνδεδεμένα οχήματα μπορούν επίσης να έχουν τεράστια συμβολή στη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, καθώς εκτιμάται ότι ποσοστό **παραπάνω από** 90 % των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος **ή σε αλληλεπίδραση ανθρώπινου σφάλματος με όχημα και/ή υποδομή**. Καθώς τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα θα αναλαμβάνουν σταδιακά τα καθήκοντα του οδηγού, θα πρέπει να εγκριθούν **αποτελεσματικοί και κατάλληλοι** εναρμονισμένοι κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις για τα συστήματα αυτοματοποιημένων αυτοκινήτων σε ενωσιακό επίπεδο.

## Τροπολογία 12

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 πρώιμα. 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**.

## Τροπολογία 13

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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 **ταχέως και φιλόδοξα** 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 πρώιμα. **Για να εξασφαλιστεί ότι ικανοποιούνται αυστηρά πρότυπα**, οι υφιστάμενες απαιτήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 που σχετίζονται με την επίδοση των ελαστικών θα πρέπει **να παρακολουθούνται και να αξιολογούνται και θα πρέπει να αντικατασταθούν όταν η απόδοση των ελαστικών μπορεί να βελτιωθεί εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης**.

## Τροπολογία 14

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. για την έγκριση τύπου των νεοκατασκευασθέντων ελαστικών, όσον αφορά την επίδοσή τους σε επίπεδο ασφάλειας και περιβάλλοντος.

*Τροπολογία*

3. για την έγκριση τύπου των νεοκατασκευασθέντων ελαστικών, όσον αφορά την επίδοσή τους σε επίπεδο ασφάλειας και περιβάλλοντος **σε σχέση με την μείωση της ηχορύπανσης και της ρύπανσης της ατμόσφαιρας.**

## Τροπολογία 15

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

*Τροπολογία*

(1) «ευάλωτος χρήστης της οδού»: χρήστης της οδού που χρησιμοποιεί μηχανοκίνητο δίτροχο **ή τρίτροχο** όχημα **ή ηλεκτροκίνητη συσκευή προσωπικής μεταφοράς** ή χρήστης που δεν χρησιμοποιεί μηχανοκίνητα οχήματα, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες·

### *Αιτιολόγηση*

*Πολλά μηχανοκίνητα δίτροχα οχήματα κατασκευάζονται πλέον με τρεις τροχούς, ωστόσο παραμένουν ευάλωτα απέναντι στα αυτοκίνητα και στα φορτηγά. Επίσης, ολοένα αυξάνονται τα άτομα που μετακινούνται στις πόλεις χρησιμοποιώντας ηλεκτροκίνητες συσκευές προσωπικής μεταφοράς (σκούτερ, μονότροχα ποδήλατα κλπ.) Δεν ενδείκνυται να αποκλειστούν από τον ορισμό του ευάλωτου χρήστη της οδού.*

## Τροπολογία 16

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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·

(7) «σήμα επείγουσας στάθμευσης»: φανοί πέδησης που αναβοσβήνουν γρήγορα **ή φανοί-δείκτες πορείας** που υποδεικνύουν στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου όπισθεν του οχήματος ότι ασκείται στο όχημα υψηλή δύναμη επιβράδυνσης λόγω των οδικών συνθηκών που επικρατούν·

## Τροπολογία 17

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

*Τροπολογία*

(8) «ανίχνευση οπισθοπορίας»: σύστημα που ειδοποιεί τον οδηγό για την ύπαρξη ανθρώπων ή αντικειμένων όπισθεν του οχήματος, με βασικό στόχο να αποφεύγονται οι συγκρούσεις κατά την οπισθοπορία·

## Τροπολογία 18

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 10

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

*Τροπολογία*

(10) «αυτόματο προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης»: σύστημα ικανό να εντοπίζει αυτόματα πιθανή σύγκρουση και να θέτει **αυτομάτως** σε λειτουργία το σύστημα πέδησης του οχήματος **την τελευταία δυνατή στιγμή**, ώστε να επιβραδύνεται το όχημα με σκοπό την αποφυγή ή τον μετριασμό της σύγκρουσης·

## Τροπολογία 19

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 11

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

## Τροπολογία 20

**Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 11 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

## Τροπολογία 21

**Πρόταση κανονισμού**

**Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

## Τροπολογία 22

PE627.562v02-00

*Τροπολογία*

(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 **και εμφάνιση προειδοποίησης** ή πίεσης στα φρένα, τουλάχιστον όταν υπάρχει ή πρόκειται να υπάρξει απόκλιση από τη λωρίδα κυκλοφορίας και πιθανόν να επίκειται σύγκρουση·

*Τροπολογία*

**(11α) σύστημα υποβοήθησης στροφής: τεχνολογικώς εξαιρετικά προηγμένο σύστημα, το οποίο εντοπίζει ενάλωτους χρήστες της οδού που βρίσκονται ιδίως σε τυφλά σημεία πολύ κοντά στην αριστερή πλευρά του οχήματος και εμφανίζει προειδοποίηση έτσι ώστε να αποφευχθεί η σύγκρουση με αυτούς τους ενάλωτους χρήστες της οδού.**

*Τροπολογία*

(13) «σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος)»: σύστημα που καταγράφει και αποθηκεύει σημαντικές παραμέτρους και πληροφορίες που σχετίζονται με τη σύγκρουση, **σε σχέση με την αναγκαία χρονική περίοδο και όχι περισσότερο από πέντε δευτερόλεπτα μετά από τότε που συμβαίνει** σύγκρουση·

14/41

AD\1173620EL.docx

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 14**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

**Τροπολογία 23**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 21**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(21) «αυτοματοποιημένο όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε για να κινείται αυτόνομα για μεγάλες χρονικές περιόδους, χωρίς συνεχή ανθρώπινη επίβλεψη·

**Τροπολογία 24**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 4 – παράγραφος 4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

(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 **ή τραυματισμό** σε περίπτωση σύγκρουσης με ένα αντικείμενο **ή ζώο**, εξαιρουμένων των δομών με μάζα κάτω από 0,5 kg που έχουν σκοπό να προστατεύουν μόνο τους φανούς του οχήματος·

*Τροπολογία*

(21) «αυτοματοποιημένο όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε για να κινείται αυτόνομα, **σύμφωνα με τον ΚΟΚ**, για μεγάλες χρονικές περιόδους, χωρίς συνεχή ανθρώπινη επίβλεψη·

*Τροπολογία*

4. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται **κατά τρόπον ώστε, όταν χρησιμοποιούνται κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, να αποφεύγεται ή, σε περίπτωση ατυχήματος, να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού των**

επιβατών και του ευάλωτου χρήστη της οδού.

## Τροπολογία 25

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 5 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) πεζούς, ποδηλάτες, όραση και ορατότητα·

*Τροπολογία*

β) πεζοί, ποδηλάτες, **περιπατητές, σκέιτερ**, όραση και ορατότητα·

## Τροπολογία 26

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 5 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**5α. Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με την ασφάλεια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι τεχνολογικά ουδέτερες και δοκιμάζονται και διασφαλίζονται υπό το πρίσμα των ειδικών προτύπων επιδόσεων με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται όλα τα οχήματα, ανεξάρτητα από το τμήμα του οχήματος.**

## Τροπολογία 27

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 5 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**5β. Οι κατασκευαστές παρέχουν σαφείς και φιλικές προς τον καταναλωτή πληροφορίες στο εγχειρίδιο του κατόχου, προκειμένου να βοηθήσουν τους οδηγούς να κατανοήσουν τα συστήματα υποστήριξης της οδήγησης και τις λειτουργίες τους.**



## Τροπολογία 28

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 5 – παράγραφος 4 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) την έγκριση τύπου των ελαστικών, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάστασή τους.

*Τροπολογία*

β) την έγκριση τύπου των ελαστικών, συμπεριλαμβανομένων **των ελέγχων τους όταν έχουν φθαρεί και υπό διάφορες καιρικές οδικές συνθήκες, μεταξύ των οποίων η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα αλλά και** των τεχνικών απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάστασή τους.

## Τροπολογία 29

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 5 – παράγραφος 4 – στοιχείο β α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β α) εφαρμογή, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, μιας δοκιμής έγκρισης του τύπου των ελαστικών με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, όσον αφορά την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα στην περίπτωση χρησιμοποιημένων ελαστικών.**

## Τροπολογία 30

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**στ α) σύστημα eCall**

## Τροπολογία 31

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**στ β) σύστημα καταγραφής δεδομένων**

## Τροπολογία 32

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τροπολογία

**3α.** Τα μηχανοκίνητα οχήματα 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, ιδίως στα «τυφλά σημεία», ώστε να συμπεριληφθεί ο ευάλωτος χρήστης της οδού μπροστά από το μηχανοκίνητο όχημα στο δεύτερο στάδιο·

Τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) η απενεργοποίησή τους δεν είναι δυνατή·

β) υπάρχει δυνατότητα να παρακαμφθεί η αυτόματη ενεργός επέμβαση των συστημάτων, με συνειδητές ενέργειες του οδηγού, όπως η επιτάχυνση·

γ) τα συστήματα βρίσκονται σε κανονική θέση λειτουργίας με κάθε ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος·

δ) είναι δυνατόν να καταργηθούν εύκολα οι ηχητικές προειδοποιήσεις, αλλά η ενέργεια αυτή δεν καταργεί ταυτόχρονα και άλλες λειτουργίες του συστήματος εκτός από τις ηχητικές.

## Τροπολογία 33

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3β.** Τα χαρακτηριστικά ασφαλείας και οι προειδοποιήσεις που χρησιμοποιούνται για την υποβοήθηση της οδήγησης πρέπει να γίνονται εύκολα αντιληπτά από κάθε οδηγό, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

### **Τροπολογία 34**

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 γ (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3γ.** Τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) τα δεδομένα που μπορούν να καταγράψουν και να αποθηκεύουν όσον αφορά το απαραίτητο χρονικό διάστημα και όχι για περισσότερο από πέντε δευτερόλεπτα μετά από τότε που συμβαίνει σύγκρουση, περιλαμβάνουν την ταχύτητα του οχήματος, την κατάσταση και τον βαθμό ενεργοποίησης των συστημάτων ασφαλείας και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές παραμέτρους που συμβάλλουν στα ενεργά συστήματα ασφαλείας και αποφυγής ατυχήματος επί του οχήματος·

β) δεν είναι δυνατή η απενεργοποίηση των συσκευών·

### **Τροπολογία 35**

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 6 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Άρθρο 6α**

**Κανόνες σχετικά με την προστασία της**

## *ιδιωτικότητας και των δεδομένων*

*1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Οποιαδήποτε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μέσω του καταγραφέα δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 4α πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό.*

*2. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που υποβάλλονται σε επεξεργασία από τον καταγραφέα δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς της έρευνας δεδομένων ατυχήματος. Τα δεδομένα συμβάντος (ατυχήματος) διατίθενται αποκλειστικά στις εθνικές αρχές, με βάση την ενωσιακή ή την εθνική νομοθεσία σε συμφωνία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2016/679, σε τυποποιημένη διεπαφή. Τα ανωνυμοποιημένα δεδομένα που μπορεί να καταγράψει και αποθηκεύει ένας καταγραφέας συμβάντος (ατυχήματος) περιλαμβάνουν τον τύπο οχήματος, την έκδοση και την παραλλαγή του, και ιδίως τα ενεργά συστήματα ασφάλειας και αποφυγής ατυχήματος που είναι εγκατεστημένα στο όχημα. Ωστόσο δεν περιλαμβάνουν τα τέσσερα τελευταία ψηφία από το τμήμα ταυτότητας του αριθμού ενημέρωσης του οχήματος ούτε καμία άλλη πληροφορία που θα μπορούσε να επιτρέψει την ταυτοποίηση του συγκεκριμένου οχήματος, του ιδιοκτήτη του ή του κατόχου του οχήματος.*

*3. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που υποβάλλονται σε επεξεργασία δυνάμει του παρόντος κανονισμού διατηρούνται μόνο για το χρονικό διάστημα που είναι αναγκαίο για τους σκοπούς της έρευνας δεδομένων ατυχημάτων που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του παρόντος άρθρου. Τα δεδομένα αυτά διαγράφονται πλήρως*

*μόλις παύσουν να είναι απαραίτητα για αυτόν τον σκοπό.*

*4. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι ο καταγραφέας δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος) δεν είναι ανιχνεύσιμος και ούτε αποτελεί αντικείμενο συνεχούς εντοπισμού.*

*5. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι στην εσωτερική μνήμη του καταγραφέα δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος), τα δεδομένα απαλείφονται αυτομάτως και συνεχώς.*

*6. Τα δεδομένα αυτά δεν πρέπει να είναι διαθέσιμα έξω από τον καταγραφέα δεδομένων (ατυχήματος) σε οποιαδήποτε οντότητα πριν ενεργοποιηθεί ένα ενδεχόμενο συμβάν (ατύχημα).*

*7. Οι τεχνολογίες βελτίωσης της ιδιωτικής ζωής ενσωματώνονται στον καταγραφέα δεδομένων ατυχήματος (ατυχήματος) προκειμένου να παρέχεται στους οδηγούς το κατάλληλο επίπεδο προστασίας της ιδιωτικότητας και υψηλό επίπεδο ασφάλειας ΤΠ, καθώς και οι απαραίτητες διασφαλίσεις για την πρόληψη της επιτήρησης, της εξ αποστάσεως χειραγώγησης και της κακόβουλης χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο.*

*8. Οι κατασκευαστές παρέχουν στο εγχειρίδιο κατόχου σαφείς και ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων που γίνεται από τον καταγραφέα δεδομένων ατυχήματος (ατυχήματος). Οι πληροφορίες συνίστανται στα εξής:*

*α) μνεία της νομικής βάσης της επεξεργασίας δεδομένων·*

*β) το γεγονός ότι ο καταγραφέας δεδομένων συμβάντος (ατύχημα) ενεργοποιείται από προεπιλογή·*

*γ) ρυθμίσεις επεξεργασίας δεδομένων που εκτελεί ο καταγραφέας δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος)·*

δ) τον ειδικό σκοπό της επεξεργασίας καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατύχημα), που περιορίζεται στην έρευνα δεδομένων ατυχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 7α παράγραφος 2·

ε) τους τύπους δεδομένων που συλλέγονται και υπόκεινται σε επεξεργασία, καθώς και τους αποδέκτες των δεδομένων αυτών·

στ) το χρονικό όριο για τη διατήρηση δεδομένων σε καταγραφέα δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος)·

ζ) το γεγονός ότι δεν υπάρχει συνεχής παρακολούθηση του οχήματος·

η) τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων που έχουν οι χρήστες ως προς τα δεδομένα τους, καθώς και την υπηρεσία επαφής που είναι αρμόδια για τη διεκπεραίωση των αιτήσεων πρόσβασης.

## Τροπολογία 36

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Τα οχήματα των κατηγοριών  $M_1$  και  $N_1$  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.

## Τροπολογία 37

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Τα οχήματα των κατηγοριών  $M_1$  και  $N_1$  εξοπλίζονται με σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας.

*Τροπολογία*

3. Τα οχήματα των κατηγοριών  $M_1$  και  $N_1$  εξοπλίζονται με σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας **και σύστημα προειδοποίησης για απόκλιση από τη λωρίδα κυκλοφορίας.**

### **Τροπολογία 38**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 7 – παράγραφος 4 – εισαγωγικό μέρος**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

4. Τα συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας **και τα συστήματα προειδοποίησης για απόκλιση από τη λωρίδα κυκλοφορίας** πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

### **Τροπολογία 39**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 7 – παράγραφος 4 – στοιχείο α α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α α) **υπάρχει δυνατότητα να παρακαμφθεί η αυτόματη ενεργός επέμβαση των συστημάτων, με συνειδητές ενέργειες του οδηγού, όπως η λειτουργία διεύθυνσης·**

*Τροπολογία*

α α) **υπάρχει δυνατότητα να παρακαμφθεί η αυτόματη ενεργός επέμβαση των συστημάτων, με συνειδητές ενέργειες του οδηγού, όπως η λειτουργία διεύθυνσης·**

### **Τροπολογία 40**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 7 – παράγραφος 5**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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:**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

α) τα δεδομένα που μπορούν να καταγράφουν 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 ενήμερωσης του οχήματος ούτε καμία άλλη πληροφορία που θα μπορούσε να επιτρέψει την ταυτοποίηση του συγκεκριμένου οχήματος.

## Τροπολογία 41

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> εξοπλίζονται με σύστημα

*Τροπολογία*

2. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> 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.

## Τροπολογία 42

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> 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.**

## Τροπολογία 43

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 4 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

4. Όσον αφορά τα συστήματα που αναφέρονται **στις παραγράφους 2 και 3** του παρόντος άρθρου, αυτά πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

## Τροπολογία 44

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 4 – στοιχείο α α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας και 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.

*Τροπολογία*

3. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> εξοπλίζονται με **σύστημα υποβοήθησης στροφής, το οποίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν βάσει της παραγράφου 7.**

*Τροπολογία*

4. Όσον αφορά τα συστήματα που αναφέρονται **στην παράγραφο 2** του παρόντος άρθρου, αυτά πληρούν ειδικότερα τις ακόλουθες απαιτήσεις:

*Τροπολογία*

**α α) υπάρχει δυνατότητα να παρακαμφθεί η αυτόματη ενεργός επέμβαση των συστημάτων, με συνειδητές ενέργειες του οδηγού, όπως η**

## Τροπολογία 45

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 4 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**4α.** Το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 3 δεν μπορεί να απενεργοποιηθεί.

## Τροπολογία 46

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

5. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ώστε να παρέχουν ενισχυμένη άμεση ορατότητα του ευάλωτου χρήστη της οδού από τη θέση καθίσματος του οδηγού.

5. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> και N<sub>3</sub> σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ώστε να παρέχουν ενισχυμένη άμεση ορατότητα του ευάλωτου χρήστη της οδού από τη θέση καθίσματος του οδηγού. **Η Επιτροπή θα προτείνει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τις απαιτήσεις άμεσης ορατότητας με την οποία θα αίρονται τα τυφλά σημεία μπροστά και πλευρικά του οδηγού φορτηγών και θα μειώνονται σημαντικά τα τυφλά σημεία πλησίον του φορτηγού. Η απαίτηση αυτή θα διαφοροποιείται ανάλογα με τον τύπο του φορτηγού.**

## Τροπολογία 47

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

6. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub> με ικανότητα μεταφοράς άνω των 22 επιβατών πέραν του οδηγού και που έχουν κατασκευαστεί με χώρους για όρθιους επιβάτες για να επιτρέπουν τη

6. Τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub> 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.

συχνή μετακίνηση των επιβατών, σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ώστε να επιτρέπουν την πρόσβαση σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων **και των ατόμων με αναπηρία.**

## Τροπολογία 48

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α) συστήματα που αντικαθιστούν τον έλεγχο του οδηγού επί του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων της διεύθυνσης, της επιτάχυνσης και της πέδησης·

*Τροπολογία*

α) συστήματα που αντικαθιστούν τον έλεγχο του οδηγού επί του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων της διεύθυνσης, της επιτάχυνσης και της πέδησης, **και αντικαθιστούν την απαίτηση αντίδρασης σε σχέση με τη σήμανση·**

## Τροπολογία 49

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Άρθρο 16α**

**Επανεξέταση**

**Εντός τριών ετών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού και εν συνεχεία ανά τριετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο συμπεριλαμβανομένων, όπου είναι απαραίτητο, προτάσεων για τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού ή άλλης σχετικής νομοθεσίας προτείνοντας την συμπερίληψη πρόσθετων, νέων στοιχείων ασφαλείας.**

## Τροπολογία 50

### Πρόταση κανονισμού

## Άρθρο 17 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

Εφαρμόζεται από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε **24** μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. ***Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 12 πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την εφαρμογή τους.***

## Τροπολογία 51

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 13

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης	Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

*Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	1.	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης	Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 58	<b><i>Τα οχήματα των κατηγοριών N2 και N3 πρέπει να διαθέτουν προστασία έναντι ενσφήνωσης από</i></b>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

*οχήματα που  
προσκρούουν σε  
αυτά με ταχύτητα  
έως 56 χλμ./ώρα.*

**Τροπολογία 52**

**Πρόταση κανονισμού  
Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 36**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης για πεζούς και ποδηλάτες			C			C								

*Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης			C	C	C	C	C	C						

ανάγκης για πεζούς και  
ποδηλάτες



## Τροπολογία 53

### Πρόταση κανονισμού

### Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 38

#### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	ΧΤ Μ	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Σύστημα ενημέρωσης «τυφλού σημείου»				B	B		B	B					B	

#### *Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	ΧΤ Μ	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Σύστημα υποβοήθησης στροφής				B	B		B	B					B	

**Τροπολογία 54**

**Πρόταση κανονισμού  
Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 49**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας έκτακτης ανάγκης			B			B								

*Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας έκτακτης ανάγκης <b>και προειδοποίησης για απόκλιση από τη</b>			B	<b>B</b>	<b>B</b>	B	<b>B</b>	<b>B</b>						

*λωρίδα*

## Τροπολογία 55

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 61

#### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Παρακολούθηση πίεσης ελαστικών για βαρέα οχήματα				B	B		B	B			B	B		

#### *Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Παρακολούθηση πίεσης ελαστικών για βαρέα οχήματα				B	B		B	B		<b>B</b>	B	B		

## Τροπολογία 56

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 72

#### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Ευφρές σύστημα ελέγχου ταχύτητας			B	B	B	B	B	B					B	

#### *Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Ευφρές σύστημα ελέγχου ταχύτητας			C	C	C	C	C	C					C	

## Τροπολογία 57

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – σειρά 90

#### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος)			B	B <sup>5</sup>	B <sup>5</sup>	B	B <sup>5</sup>	B <sup>5</sup>					B	

#### *Τροπολογία*

Αντικείμενο	Κανονισμοί ΟΗΕ	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	XT M	Κατ ασκε υαστ ικό στοι χείο
Σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος)			B	<b>B</b>	<b>B</b>	B	<b>B</b>	<b>B</b>					B	

## Τροπολογία 58

### Πρόταση κανονισμού

### Παράρτημα 2 – Σημειώσεις στον πίνακα – στοιχείο Δ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Δ: Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ:

[Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε **48** μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού]

Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και της διάθεσης στην αγορά και της θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων:

[Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε **84** μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού]

*Τροπολογία*

Δ: Ημερομηνία άρνησης χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ:

[Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε **36** μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού]

Ημερομηνία απαγόρευσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και της διάθεσης στην αγορά και της θέσης σε λειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων:

[Υπηρεσία Εκδόσεων: Να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε **72** μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού]

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

<b>Τίτλος</b>	Απαιτήσεις έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα και για τα ρυμουλκούμενά τους, καθώς και για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, σε ό,τι αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και των ανεπαρκώς προστατευμένων χρηστών των οδών
<b>Έγγραφο αναφοράς</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
<b>Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	IMCO 28.5.2018
<b>Γνωμοδότηση της</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 28.5.2018
<b>Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης</b> Ημερομηνία ορισμού	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
<b>Εξέταση στην επιτροπή</b>	21.11.2018
<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	10.1.2019
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+: 44 –: 2 0: 0
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
<b>Αναπληρωτές (άρθρο 200, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski



**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ  
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

44	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Rosa D'Amato
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Andrey Novakov, Markus Pieper, Csaba Sógor, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Jude Kirton-Darling
VERTS/ALE	Michael Cramer, Pascal Durand, Keith Taylor

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή