



2026/1791

24.7.2026

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/1791 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιουλίου 2026

**για την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 όσον αφορά τις διαδικασίες
έγκρισης τύπου εκπομπών για ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα για τις καταληκτικές ημερομηνίες
των οχημάτων Euro 6 και ορισμένες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3 και το άρθρο 14 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ρυθμίζει την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές. Οι ειδικές τεχνικές διατάξεις που απαιτούνται για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ⁽²⁾.
- (2) Μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, και προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή και να διασφαλιστούν κοινές και εναρμονισμένες πρακτικές σε επίπεδο εθνικών αρχών όσον αφορά την ταξινόμηση νέων οχημάτων, οι τελευταίες ημερομηνίες ταξινόμησης των οχημάτων Euro 6 θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
- (3) Ομοίως, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστεί η μεθοδολογία της παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 με τον κανονισμό αριθ. 154 του ΟΗΕ ⁽⁴⁾ όσον αφορά τα οχήματα που λειτουργούν με υδρογόνο, ιδίως όσον αφορά τη μέτρηση των εκπομπών CO₂.

⁽¹⁾ ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁽⁴⁾ Κανονισμός αριθ. 154 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές βάσει κριτηρίων, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμου και/ή τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας (WLTP) [2022/2124] (ΕΕ L 290 της 10.11.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), σειρά τροποποιήσεων 02.

- (4) Για να διασφαλιστεί η συνέπεια και η ευθυγράμμιση με τα παγκόσμια εναρμονισμένα πρότυπα, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν οι υφιστάμενες διατάξεις σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 154 του ΟΗΕ. Ειδικότερα, για τη δοκιμή της συμμόρφωσης του οχήματος όσον αφορά τις εξατμιστικές εκπομπές και το ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης, θα πρέπει να υπερσχύει η αναφορά στον κανονισμό αριθ. 154 του ΟΗΕ για τη δοκιμή εξατμιστικών εκπομπών (δοκιμή τύπου 4) και τα ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης, και θα πρέπει να διαγραφούν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης της παραγωγής που ορίζονται στα σημεία 4.6 και 4.7 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151. Τα παραρτήματα I και IIIA του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 θα πρέπει να διορθωθούν αναλόγως,
- (5) Για να διασφαλιστεί η συνέπεια και η ευθυγράμμιση με τα παγκόσμια εναρμονισμένα πρότυπα, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν οι υφιστάμενες διατάξεις σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 168 του ΟΗΕ ⁽³⁾. Το προσάρτημα 1 του παραρτήματος IIIA του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 θα πρέπει να αναθεωρηθεί ώστε να διασφαλιστεί ότι οι αναφορές στο «φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών» τηρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα 4 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ. Επιπλέον, το προσάρτημα 7 θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τους υπολογισμούς διόρθωσης της μετατόπισης σύμφωνα με το σημείο 5.0 του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ και τη μέθοδο υπολογισμού με τη χρήση της ροής μάζας αέρα και του λόγου αέρα/καυσίμου σύμφωνα με το σημείο 7.3 του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ.
- (6) Προκειμένου να αποσαφηνιστεί η δυνατότητα εφαρμογής της μέτρησης ισχύος των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ότι τόσο η καθαρή ισχύς του κινητήρα όσο και η μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά θα πρέπει να προσδιορίζονται όταν τα εν λόγω ηλεκτρικά συστήματα κίνησης αποτελούνται από ελεγκτές και κινητήρες, οι οποίοι χρησιμοποιούνται ως μοναδικός τρόπος πρόωσης για μέρος του χρόνου (υβριδικά οχήματα).
- (7) Για λόγους σαφήνειας και ευθυγράμμισης με τους κανονισμούς αριθ. 154 και αριθ. 168 του ΟΗΕ, είναι αναγκαίο να διορθωθούν ορισμένα σφάλματα που έχουν εντοπιστεί με τη μορφή εσφαλμένων κοινών παραπομπών και να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση του άρθρου 2, καθώς και των παραρτημάτων I και IIIA του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 με τους εν λόγω κανονισμούς του ΟΗΕ.
- (8) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 θα πρέπει να τροποποιηθεί και να διορθωθεί αναλόγως.
- (9) 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 στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151

Τα παραρτήματα I, IIIA και XX του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Διορθώσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151

Τα παραρτήματα I και IIIA του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 διορθώνονται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

⁽³⁾ Κανονισμός αριθ. 168 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) [2024/211] (ΕΕ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

*Άρθρο 3***Έναρξη ισχύος**

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

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

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Τα παραρτήματα I, IIIA και XX του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 τροποποιούνται ως εξής:

1) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2.4.1 σχήμα I.2.4, η καταχώριση «Εκπομπές CO₂, κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκπομπές CO ₂ , κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι ⁽⁹⁾	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (βενζίνη), Ναι ⁽⁹⁾ (υδρογόνο)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι ⁽¹⁰⁾ »
--	-----	-----	-----	--------------------	--------------------------	--------------------------	--	--------------------------	-----	-----	-----	-----------------------

β) στο σχήμα I.2.4, στον κατάλογο των σημειώσεων πίνακα, προστίθενται οι ακόλουθες σημειώσεις πίνακα ⁽⁹⁾ και ⁽¹⁰⁾:

«⁽⁹⁾ Όταν το όχημα λειτουργεί με υδρογόνο καθορίζεται μόνο η κατανάλωση καυσίμου.

⁽¹⁰⁾ Δεν απαιτείται μέτρηση των εκπομπών CO₂».

γ) τα σημεία 4.6 και 4.7 απαλείφονται·

δ) ο πίνακας 1 του προσαρτήματος 6 τροποποιείται ως εξής:

i) οι καταχωρίσεις EB, EC, AX, AY και AZ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	28.11.2027
ED	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1 SVM ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI			28.11.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	28.5.2029
EE	Euro 6e-bis-FCM		M1, N1 SVM ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		M2, N2 SVM ⁽⁴⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2031
AX	ά.α.	ά.α.	M1, N1	Συσσωρευτής πλήρως ηλεκτρικός			28.11.2027
AX	ά.α.	ά.α.	M2, N2	Συσσωρευτής πλήρως ηλεκτρικός			28.5.2029

AS	ά.α.	ά.α.	M1, N1 SVM ⁽³⁾	Συσσωρευτής πλήρως ηλεκτρικός			30.6.2030
AS	ά.α.	ά.α.	M2, N2 SVM ⁽⁴⁾	Συσσωρευτής πλήρως ηλεκτρικός			30.6.2031
AY	ά.α.	ά.α.	M1, N1	Κυψέλη καυσίμου			28.11.2027
AY	ά.α.	ά.α.	M2, N2	Κυψέλη καυσίμου			28.5.2029
AT	ά.α.	ά.α.	M1, N1 SVM ⁽³⁾	Κυψέλη καυσίμου			30.6.2030
AT	ά.α.	ά.α.	M2, N2 SVM ⁽⁴⁾	Κυψέλη καυσίμου			30.6.2031
AZ	ά.α.	ά.α.	Οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 που χρησιμοποιούν πιστοποιητικά σύμφωνα με το σημείο 2.1.1 του παραρτήματος I	PI, CI			30.6.2030
AZ	ά.α.	ά.α.	Οχήματα των κατηγοριών M2 και N2 που χρησιμοποιούν πιστοποιητικά σύμφωνα με το σημείο 2.1.1 του παραρτήματος I	PI, CI			30.6.2031»

ii) στον κατάλογο των σημειώσεων πίνακα, προστίθενται οι ακόλουθες σημειώσεις πίνακα ⁽³⁾ και ⁽⁴⁾:

«⁽³⁾ Οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, ή από κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 49) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.

«⁽⁴⁾ Οχήματα των κατηγοριών M2 και N2 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, ή από κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 49) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.»

ε) στο προσάρτημα 7, το πρώτο εδάφιο μετά το στοιχείο «Πιστοποιεί ότι» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Οι τύποι οχήματος που απαριθμούνται στο έγγραφο που επισυνάπτεται στο παρόν Πιστοποιητικό συμμορφώνονται με τις διατάξεις του σημείου 7 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος Γ5 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ (*) όσον αφορά την απόδοση κατά τη χρήση του συστήματος OBD υπό όλες τις ευλόγως προβλέψιμες συνθήκες οδήγησης.

(*) Κανονισμός αριθ. 154 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές βάσει κριτηρίων, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμου και/ή τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας (WLTP) [2022/2124] (ΕΕ L 290 της, 10.11.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), σειρά τροποποιήσεων 02.»

2) Το παράρτημα IIIA τροποποιείται ως εξής:

α) το πρώτο εδάφιο του σημείου 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Δεν απαιτούνται δοκιμές PEMS για κάθε “τύπο οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές”. Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να συνδυάσει διάφορους τύπους εκπομπών οχημάτων για να διαμορφώσει μια «οικογένεια δοκιμών PEMS» σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.3.1, η οποία επικυρώνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.4.»

β) το προσάρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Προσάρτημα 1

Όταν γίνεται αναφορά σε “φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών” ή “PEMS”, εφαρμόζονται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα 4 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ (*).

(*) Κανονισμός αριθ. 168 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) [2024/211] (EE L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

γ) το προσάρτημα 7 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 5.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.1. Διόρθωση μετατόπισης

Η διόρθωση μετατόπισης υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.0 του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ.»

ii) το σημείο 7.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.3. Μέθοδος υπολογισμού με τη χρήση της ροής μάζας αέρα και του λόγου αέρα/καυσίμου

Ο στιγμιαίος ρυθμός ροής μάζας υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 7.3 του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ.»

iii) στο σημείο 8, το εισαγωγικό εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι στιγμιαίες εκπομπές μάζας [g/s] προσδιορίζονται πολλαπλασιάζοντας τη στιγμιαία συγκέντρωση του εξεταζόμενου ρύπου [ppm] με τον στιγμιαίο ρυθμό ροής μάζας καυσαερίων [kg/s], εφόσον οι δύο τιμές διορθωθούν και ευθυγραμμιστούν βάσει του χρόνου μετατροπής, και την αντίστοιχη τιμή μ του πίνακα A7/1. Εάν μετριούνται σε ξηρή βάση, εφαρμόζεται η διόρθωση για ξηρή/υγρή βάση, σύμφωνα με το σημείο 5.2, στις στιγμιαίες συγκεντρώσεις του συστατικού πριν γίνει οποιοσδήποτε περαιτέρω υπολογισμός. Κατά περίπτωση, οι αρνητικές στιγμιαίες τιμές εκπομπών λαμβάνονται υπόψη σε κάθε μεταγενέστερη αξιολόγηση δεδομένων. Οι τιμές παραμέτρων χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των στιγμιαίων εκπομπών [g/s] όπως αναγράφονται στον αναλυτή, το όργανο μέτρησης ροής, τον αισθητήρα ή τη μονάδα ECU. Εφαρμόζεται η ακόλουθη εξίσωση:».

3) Στο παράρτημα XX, το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν παράρτημα ορίζει τις απαιτήσεις μέτρησης:

α) καθαρή ισχύς κινητήρα·

β) καθαρή ισχύς και η μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης.

Για τα ηλεκτρικά συστήματα κίνησης που αποτελούνται από ελεγκτές και κινητήρες οι οποίοι χρησιμοποιούνται ως μοναδικός τρόπος πρόωσης για μέρος του χρόνου, οι απαιτήσεις για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος και της μέγιστης ισχύος στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης εφαρμόζονται επίσης επιπλέον των απαιτήσεων για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος του κινητήρα.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τα παραρτήματα I και IIIA του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 διορθώνονται ως εξής:

- 1) Στο παράρτημα I σημείο 3.5.2.2, η εξίσωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

$$\langle E \rangle = | (V_2 - V_1) | / V_1.$$

- 2) Το προσάρτημα 9 του παραρτήματος IIIA διορθώνεται ως εξής:

- α) στο σημείο 3.1.2, η τρίτη εξίσωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

$$\langle (v \times a)_i \rangle = \frac{v_i \times a_i}{3,6}.$$

- β) στο σημείο 3.1.3.1, το τέταρτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο αριθμός των συνόλων δεδομένων με τιμές επιτάχυνσης $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ είναι μεγαλύτερος ή ίσος με 100 σε κάθε κατηγορία ταχυτήτων.»

- γ) στο σημείο 4.1.1, ο αριθμός «31,365» αντικαθίσταται από τον αριθμό «31,635».
