



Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- * Κανονισμός (ΕΕ) 2015/138 του Συμβουλίου, της 29ης Ιανουαρίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 208/2014 σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων ενόψει της κατάστασης στην Ουκρανία 1
- * Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/139 της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1484/95 όσον αφορά τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης 3
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2015/140 της Επιτροπής, της 29ης Ιανουαρίου 2015, περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με τον αποστειρωμένο θάλαμο πληρώματος πτήσης 5
- * Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/141 της Επιτροπής, της 29ης Ιανουαρίου 2015, σχετικά με την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 367/2014 για τον καθορισμό του καθαρού υπολοίπου που είναι διαθέσιμο για τις δαπάνες του ΕΓΤΕ 11
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/142 της Επιτροπής, της 29ης Ιανουαρίου 2015, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 14

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- * Απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2015/143 του Συμβουλίου, της 29ης Ιανουαρίου 2015, για την τροποποίηση της απόφασης 2014/119/ΚΕΠΠΑ σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων λόγω της κατάστασης στην Ουκρανία 16
- * Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/144 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2015, για τον καθορισμό των διαδικασιών υποβολής των αιτήσεων επιδότησης και των αιτήσεων πληρωμής, καθώς και των σχετικών πληροφοριών, όσον αφορά τα επείγοντα μέτρα κατά των νόσων των ζώων τα οποία αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 652/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2015) 250] 17

- * Κανονισμός αριθ. 78 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ)
— Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών L₁, L₂, L₃, L₄ και L₅ όσον αφορά την πέδηση [2015/145] 30

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/138 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Ιανουαρίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 208/2014 σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων ενόψει της κατάστασης στην Ουκρανία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 215,

Έχοντας υπόψη την απόφαση 2014/119/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 5ης Μαρτίου 2014, σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων ενόψει της κατάστασης στην Ουκρανία ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη την κοινή πρόταση της Ύπατης Εκπροσώπου της Ένωσης για Θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 208/2014 του Συμβουλίου ⁽²⁾ θέτει σε εφαρμογή ορισμένα μέτρα που προβλέπονται στην απόφαση 2014/119/ΚΕΠΠΑ και προβλέπει τη δέσμευση κεφαλαίων και οικονομικών πόρων ορισμένων προσώπων που έχουν αναγνωριστεί ως υπεύθυνα για την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων και προσώπων υπεύθυνων για παραβιάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων στην Ουκρανία, καθώς και φυσικών ή νομικών προσώπων, οντοτήτων ή φορέων που συνδέονται με αυτά.
- (2) Στις 29 Ιανουαρίου 2015, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2015/143 ⁽³⁾ η οποία τροποποιεί την απόφαση 2014/119/ΚΕΠΠΑ και διευκρινίζει τα κριτήρια κατονομασίας με σκοπό τη δέσμευση κεφαλαίων κατά προσώπων που έχουν ταυτοποιηθεί ως υπεύθυνοι για την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων.
- (3) Η τροποποίηση αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, επομένως, για να διασφαλιστεί κυρίως η ομοιόμορφη εφαρμογή της σε όλα τα κράτη μέλη, απαιτείται κανονιστική δράση στο επίπεδο της Ένωσης. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 208/2014 θα πρέπει επομένως να τροποποιηθεί ανάλογα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 208/2014 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

- «1α. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, στα “πρόσωπα που έχουν ταυτοποιηθεί ως υπεύθυνα για την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων” περιλαμβάνονται τα πρόσωπα για τα οποία οι ουκρανικές αρχές διεξάγουν έρευνα για
- α) την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων ή στοιχείων ενεργητικού ή συνέργεια· ή
 - β) κατάχρηση εξουσίας από μέρους κρατικού λειτουργού με σκοπό την εξασφάλιση οφέλους για τον ίδιο/α ή τρίτους, προκαλώντας έτσι ζημία στα ουκρανικά δημόσια κεφάλαια ή στοιχεία του ενεργητικού, ή για συνέργεια.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 66 της 6.3.2014, σ. 26.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 208/2014 του Συμβουλίου, της 5ης Μαρτίου 2014, σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων ενόψει της κατάστασης στην Ουκρανία (ΕΕ L 66 της 6.3.2014, σ. 1).

⁽³⁾ Βλέπε σελίδα 16 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής 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, 29 Ιανουαρίου 2015.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

F. MOGHERINI

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/139 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιανουαρίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1484/95 όσον αφορά τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου (¹), και ιδίως το άρθρο 183 στοιχείο β),

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό του καθεστώτος συναλλαγών που εφαρμόζεται σε ορισμένα εμπορεύματα που προέρχονται από τη μεταποίηση γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1216/2009 και (ΕΚ) αριθ. 614/2009 (²), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1484/95 της Επιτροπής (³) καθόρισε τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος συμπληρωματικών εισαγωγικών δασμών και τις αντιπροσωπευτικές τιμές στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης.
- (2) Από τον τακτικό έλεγχο των στοιχείων στα οποία βασίζεται ο καθορισμός των αντιπροσωπευτικών τιμών για τα προϊόντα των τομέων του κρέατος πουλερικών και των αυγών καθώς και της αυγοαλβουμίνης, προκύπτει ότι πρέπει να τροποποιηθούν οι αντιπροσωπευτικές τιμές για τις εισαγωγές ορισμένων προϊόντων, λαμβάνοντας υπόψη τις διακυμάνσεις των τιμών ανάλογα με την καταγωγή.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1484/95 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (4) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου το ταχύτερο δυνατόν μετά τη διάθεση των επικαιροποιημένων στοιχείων, κρίνεται σκόπιμο ο παρών κανονισμός να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1484/95 αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής 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, 27 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
Jerzy PLEWA

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης

(¹) ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.

(²) ΕΕ L 150 της 20.5.2014, σ. 1.

(³) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1484/95 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του συστήματος συμπληρωματικών δασμών κατά την εισαγωγή και με τον καθορισμό αντιπροσωπευτικών τιμών στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών και της αυγοαλβουμίνης καθώς και με την κατάργηση του κανονισμού αριθ. 163/67/ΕΟΚ (ΕΕ L 145 της 29.6.1995, σ. 47).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κωδικός ΣΟ	Περιγραφή των εμπορευμάτων	Αντιπροσωπευτική τιμή (σε EUR/100 kg)	Εγγύηση που αναφέρεται στο άρθρο 3 (σε EUR/100 kg)	Καταγωγή ⁽¹⁾
0207 12 10	Σφάγια από κοτόπουλα, που ονομάζονται “κοτόπουλα 70 %”, κατεψυγμένα	125,5	0	AR
0207 12 90	Σφάγια από κοτόπουλα, που ονομάζονται “κοτόπουλα 65 %”, κατεψυγμένα	150,6 146,2	0 0	AR BR
0207 14 10	Τεμάχια χωρίς κόκαλα από πετεινούς ή κόττες, κατεψυγμένα	327,9 232,8 349,8 277,5	0 20 0 7	AR BR CL TH
0207 14 50	Στήθι από κοτόπουλα, κατεψυγμένα	213,4	0	BR
0207 14 60	Μηροί από κοτόπουλα, κατεψυγμένοι	134,5	3	BR
0207 27 10	Τεμάχια χωρίς κόκαλα από γαλοπούλες, κατεψυγμένα	372,2 516,1	0 0	BR CL
1602 32 11	Παρασκευάσματα άψητα από πετεινούς ή κόττες	254,6	10	BR

(¹) Ονοματολογία των χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1106/2012 της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 471/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις κοινοτικές στατιστικές του εξωτερικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες, όσον αφορά την επικαιροποίηση της ονοματολογίας των χωρών και εδαφών (ΕΕ L 328 της 28.11.2012, σ. 7). Ο κωδικός “ZZ” αντιπροσωπεύει “άλλες χώρες καταγωγής”.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/140 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιανουαρίου 2015

περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με τον αποστειρωμένο θάλαμο πληρώματος πτήσης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και το προσωπικό που εμπλέκεται στην εκμετάλλευση ορισμένων αεροσκαφών υποχρεούνται να πληρούν τις συναφείς βασικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 8.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽²⁾ θεσπίζει τους όρους ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών.
- (3) Για να αντιμετωπιστούν οι κίνδυνοι που συνδέονται με σφάλματα λόγω διαταραχής ή απόσπασης της προσοχής του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια ορισμένων φάσεων της πτήσης θα πρέπει να απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης να εξασφαλίζουν ότι, κατά τη διάρκεια κρίσιμων φάσεων της πτήσης, δεν ανατίθενται στο πλήρωμα πτήσης καθήκοντα άλλα πλην αυτών που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 καθορίζει μέγιστο αριθμό επιβανόντων κατά τη διάρκεια ειδικευμένων πτήσεων. Ωστόσο, ο αριθμός αυτός δεν δικαιολογείται για λόγους ασφαλείας. Συνεπώς, πρέπει να προσαρμοστεί το άρθρο 5 παράγραφος 7.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 71/2014 της Επιτροπής⁽³⁾ εισήγαγε ένα άρθρο 9α στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Ακολούθως, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 83/2014 της Επιτροπής⁽⁴⁾ εισήγαγε ένα δεύτερο άρθρο 9α, το οποίο θα έπρεπε κανονικά να φέρει τον αριθμό 9β. Για λόγους σαφήνειας και ασφαλείας δικαίως το άρθρο 9α που εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 83/2014 πρέπει να αντικατασταθεί και να αριθμηθεί σωστά.
- (6) Για λόγους ασφαλείας δικαίως και για να εξασφαλιστεί η συνοχή με τους όρους που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, είναι απαραίτητο σε ορισμένες γλώσσες να διορθωθούν ορισμένοι όροι που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (7) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει επομένως να τροποποιηθεί και να διορθωθεί αναλόγως.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη⁽⁵⁾ που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 71/2014 της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 23 της 28.1.2014, σ. 27).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 83/2014 της Επιτροπής, της 29ης Ιανουαρίου 2014, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 28 της 31.1.2014, σ. 17).

⁽⁵⁾ Γνωμοδότηση αριθ. 05/2013, της 10ης Ιουνίου 2013, σχετικά με κανονισμό της Επιτροπής για τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής των διαδικασιών αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Φορείς εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αεροπλάνων και ελικοπτέρων πλην των συνθέτων, καθώς και αερόστατων και ανεμοπλάνων, που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.»

β) στην παράγραφο 5, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) άλλα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και αερόστατα και ανεμοπλάνα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.»

γ) στην παράγραφο 7, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Επί του αεροσκάφους μεταφέρονται, πέραν των μελών του πληρώματος, μόνο τα πρόσωπα που είναι απαραίτητα για την αποστολή.»

2. Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 1, τα αναφερόμενα στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αεροσκάφη λειτουργούν, στην περίπτωση των αεροπλάνων, με τους όρους που καθορίζει η απόφαση E(2009) 7633 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2009, όταν χρησιμοποιούνται για λειτουργίες CAT.»

β) στην παράγραφο 4α, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 6, επιτρέπεται να εκτελούνται σύμφωνα με το παράρτημα VII οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα πλην των συνθέτων, αερόστατα και ανεμοπλάνα.»

3. Το άρθρο 9α, όπως εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 83/2014, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9β

Επανεξέταση

Ο Οργανισμός επανεξετάζει διαρκώς την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II και III. Ο Οργανισμός συντάσσει την πρώτη έκθεση σχετικά με τα πορίσματα της διαδικασίας αυτής το αργότερο στις 18 Φεβρουαρίου 2019.

Η επανεξέταση αυτή περιλαμβάνει επιστημονική εμπειρογνωμοσύνη και βασίζεται στα επιχειρησιακά δεδομένα που συλλέγονται, με τη συνδρομή των κρατών μελών, σε μακροπρόθεσμη βάση μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Κατά την επανεξέταση αξιολογούνται οι επιπτώσεις τουλάχιστον των κάτωθι στην ετοιμότητα των πληρωμάτων:

- α) υπηρεσία άνω των 13 ωρών κατά το πλέον ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·
- β) υπηρεσία άνω των 10 ωρών κατά το λιγότερο ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·
- γ) υπηρεσία άνω των 11 ωρών για τα μέλη πληρωμάτων σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού·
- δ) υπηρεσία που συμπεριλαμβάνει μεγάλο αριθμό τομέων (άνω των 6)·

- ε) εφημερίες, όπως επιφυλακή ή εφεδρεία, που ακολουθούνται από περιόδους πτητικής απασχόλησης· και
στ) άστατα προγράμματα υπηρεσίας.».
4. Τα παραρτήματα I, III, IV, VI και VIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 διορθώνεται ως εξής:

1. Το άρθρο 6 παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Κατά παρέκκλιση από το SPA.PBN.100 PBN του παραρτήματος V, μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων σε καθορισμένο εναέριο χώρο, σε διαδρομές ή σύμφωνα με διαδικασίες όπου ορίζονται προδιαγραφές ναυτιλίας βάσει επιδόσεων (PBN) εξακολουθούν να εκτελούνται υπό τους όρους της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, έως ότου εκδοθούν και αρχίσουν να εφαρμόζονται οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες.».

2. Τα παραρτήματα II, III, IV, VII και VIII διορθώνονται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

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

Το σημείο 3 του άρθρου 1 εφαρμόζεται από τις 18 Φεβρουαρίου 2016.

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

Βρυξέλλες, 29 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τα παραρτήματα I, III, IV, VI και VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται ως εξής:

1) Στο παράρτημα I παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 109α):

«109α) “Αποστειρωμένος θάλαμος πληρώματος πτήσης”: κάθε χρονική περίοδος κατά την οποία η προσοχή των μελών του πληρώματος πτήσης δεν διασπάται ούτε διαταράσσεται, παρά μόνον για θέματα ζωτικής σημασίας για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους ή την ασφάλεια των επιβατών.»

2) Στο παράρτημα III (ΜΕΡΟΣ — ΟΡΟ):

α) στην παράγραφο ΟΡΟ.GEN.110, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες και οδηγίες για την ασφαλή λειτουργία κάθε τύπου αεροσκάφους, οι οποίες περιλαμβάνουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες των μελών του προσωπικού εδάφους και του πληρώματος, για όλους τους τύπους λειτουργίας στο έδαφος και κατά την πτήση. Αυτές οι διαδικασίες και οδηγίες δεν απαιτούν από τα μέλη του πληρώματος να εκτελούν σε κρίσιμες φάσεις της πτήσης δραστηριότητες άλλες από τις απαιτούμενες για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται διαδικασίες και οδηγίες για αποστειρωμένο θάλαμο πληρώματος πτήσης.»

β) στην παράγραφο ΟΡΟ.MLR.105, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Σύμφωνα με την παράγραφο 8.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, καταρτίζεται κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (“ΚΕΕ”), με βάση τον βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (“ΒΚΕΕ”), όπως ορίζεται στα δεδομένα που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012. Εάν δεν έχει καθοριστεί ΒΚΕΕ στο πλαίσιο των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας, ο ΚΕΕ επιτρέπεται να βασίζεται στους σχετικούς ΚΠΒΕ που είναι αποδεκτοί από το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή της νηολόγησης, αναλόγως.»

3) Στο παράρτημα IV (ΜΕΡΟΣ — CAT) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«CAT.GEN.MPA.124 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία και να ενισχυθεί η ασφάλεια διαδρόμου.»

4) Στο παράρτημα VI (ΜΕΡΟΣ — NCC) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«NCC.GEN.119 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την τροχοδρόμηση, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία και προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια διαδρόμου.»

5) Στο παράρτημα VIII (ΜΕΡΟΣ-SPO) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«SPO.GEN.119 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία και να ενισχυθεί η ασφάλεια διαδρόμου.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τα παραρτήματα II, III, IV, VII και VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 διορθώνονται ως εξής:

1) Στο παράρτημα II:

α) το σημείο 8) της παραγράφου ARO.GEN.220 α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8) εποπτεία των δραστηριοτήτων μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων από μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης.»

β) το σημείο 3) της παραγράφου ARO.GEN.300 α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3) τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις μη εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων.»

2) Στο παράρτημα III:

α) το στοιχείο ii) της παραγράφου ORO.GEN.110 ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) μηχανοκίνητα, μονοκινήτρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

β) το σημείο 2) της παραγράφου ORO.FC.005 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας και εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με

— μονοκινήτρια ελικοφόρα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 κιλών και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών· ή

— μηχανοκίνητα, μονοκινήτρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

γ) το σημείο 2) της παραγράφου ORO.FC.105 δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας ή εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με μηχανοκίνητα, μονοκινήτρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

δ) το σημείο 4) της παραγράφου ORO.FC.230 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4) Το μέλος του πληρώματος πτήσης που συμμετέχει σε πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους με μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των σύνθετων, επιτρέπεται να ολοκληρώσει τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων του αερομεταφορέα σε έναν μόνο από τους σχετικούς τύπους για τους οποίους κατέχει ικανότητα. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων από τον αερομεταφορέα εκτελείται κάθε φορά στον τύπο που χρησιμοποιείται λιγότερο συχνά για περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων. Οι σχετικοί τύποι ελικοπτερίων που μπορούν να ομαδοποιηθούν για τον σκοπό του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του αερομεταφορέα είναι αυτοί που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.»

ε) το σημείο 5) της παραγράφου ORO.FC.230 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5) Με την επιφύλαξη της παραγράφου ORO.FC.145 στοιχείο α) σημείο 2, για πτητικές λειτουργίες μηχανοκίνητων ελικοπτερίων πλην των συνθέτων κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, και αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας Β, ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων επιτρέπεται να διεξαχθεί από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα που διορίζει ο αερομεταφορέας, εκπαιδευμένο σε έννοιες CRM και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM. Ο αερομεταφορέας ενημερώνει την αρμόδια αρχή σχετικά με τα άτομα που έχουν διοριστεί.»

3) Στο παράρτημα IV:

α) στο στοιχείο β) της παραγράφου CAT.GEN.MPA.180, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), για πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο κανόνων πτήσης εξ' όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων που απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας εντός 24 ωρών ή παραμένουν εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επιτρέπεται να τηρούνται στο αεροδρόμιο ή στον χώρο λειτουργίας τα ακόλουθα έγγραφα και οι πληροφορίες:»

β) το σημείο 1 της παραγράφου CAT.OP.MPA.100 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων.»

- γ) το σημείο 1 της παραγράφου CAT.OP.MPA.105 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων· και»
- δ) το στοιχείο α) της παραγράφου CAT.OP.MPA.130 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών υπό συνθήκες VFR με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων, ο αερομεταφορέας καταρτίζει κατάλληλες επιχειρησιακές διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης/προσέγγισης για κάθε τύπο αεροπλάνου, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθεί η επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών.»
- ε) το στοιχείο γ) της παραγράφου CAT.OP.MPA.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Το στοιχείο α) σημείο 1 δεν εφαρμόζεται σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων σε πτήσεις με σημείο αναχώρησης και άφιξης το ίδιο αεροδρόμιο ή τον ίδιο χώρο λειτουργίας.»
- στ) το σημείο 1 της παραγράφου CAT.OP.MPA.175 γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. μηχανοκίνητων αεροπλάνων πλην των σύνθετων που απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας· ή».
- 4) Στο παράρτημα VII:
- α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΣΥΝΘΕΤΩΝ»
- β) το σημείο NCO.SPEC.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «NCO.SPEC.100**
- Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον κυβερνήτη ο οποίος εκτελεί μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητο αεροσκάφος πλην των συνθέτων.»
- 5) Στο παράρτημα VIII:
- α) το στοιχείο β) της παραγράφου SPO.GEN.005 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων είναι σύμφωνες με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO).»
- β) στο στοιχείο γ) της παραγράφου SPO.GEN.005 η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων μπορούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα προς το παράρτημα VII (Μέρος-NCO):»
- γ) το στοιχείο γ) της παραγράφου SPO.IDE.A.160 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) για μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ένα σημείο αποσύνδεσης σε κάθε κάθισμα για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης.»
- δ) στο σημείο SPO.IDE.H.195 ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Πτήση επάνω από ύδατα — μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των συνθέτων»**
- ε) στο σημείο SPO.IDE.H.203 η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοχη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης και μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των συνθέτων που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοχη θαλάσσια περιοχή σε απόσταση πέραν των 50 NM από την ξηρά.»

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/141 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιανουαρίου 2015

σχετικά με την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 367/2014 για τον καθορισμό του καθαρού υπολοίπου που είναι διαθέσιμο για τις δαπάνες του ΕΓΤΕ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1306/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με τη χρηματοδότηση, τη διαχείριση και την παρακολούθηση της κοινής γεωργικής πολιτικής και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 352/78, (ΕΚ) αριθ. 165/94, (ΕΚ) αριθ. 2799/98, (ΕΚ) αριθ. 814/2000, (ΕΚ) αριθ. 1290/2005 και (ΕΚ) αριθ. 485/2008 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 16 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 367/2014 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει το καθαρό υπόλοιπο που είναι διαθέσιμο για τις δαπάνες του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Εγγυήσεων (ΕΓΤΕ), καθώς και τα ποσά που είναι διαθέσιμα για τα δημοσιονομικά έτη 2014 έως 2020 για το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ), σύμφωνα με το άρθρο 10γ παράγραφος 2, τα άρθρα 136, 136α και 136β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 του Συμβουλίου ⁽³⁾, και με το άρθρο 14 και το άρθρο 66 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, το εκτιμώμενο προϊόν της μείωσης των ενισχύσεων που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη και αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 του εν λόγω κανονισμού πρέπει να διατίθεται ως ενωσιακή στήριξη για μέτρα στο πλαίσιο του προγραμματισμού αγροτικής ανάπτυξης που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του ΕΓΤΑΑ όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1305/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾. Τα σχετικά εθνικά ανώτατα όρια είχαν προσαρμοστεί με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1378/2014 της Επιτροπής ⁽⁶⁾.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 136α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 και το άρθρο 14 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, το Βέλγιο, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Γερμανία, η Εσθονία, η Ελλάδα, οι Κάτω Χώρες και η Ρουμανία κοινοποίησαν στην Επιτροπή πριν από την 1η Αυγούστου 2014 την απόφασή τους να μεταφέρουν ορισμένο ποσοστό των ετήσιων εθνικών ανώτατων ορίων τους για τις άμεσες ενισχύσεις, για τα ημερολογιακά έτη 2015 έως 2019, στον προγραμματισμό αγροτικής ανάπτυξης που χρηματοδοτείται από το ΕΓΤΑΑ, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1305/2013. Τα σχετικά εθνικά ανώτατα όρια είχαν προσαρμοστεί με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1378/2014.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 136α παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 και το άρθρο 14 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, η Ουγγαρία κοινοποίησε στην Επιτροπή πριν από την 1η Αυγούστου 2014 την απόφασή της να μεταφέρει στις άμεσες ενισχύσεις ορισμένο ποσοστό του ποσού που διατέθηκε για τη στήριξη μέτρων στο πλαίσιο προγραμματισμού αγροτικής ανάπτυξης που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του ΕΓΤΑΑ κατά την περίοδο 2016 έως 2020, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1305/2013. Τα σχετικά εθνικά ανώτατα όρια είχαν προσαρμοστεί με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1378/2014.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 του Συμβουλίου ⁽⁷⁾, το επιμέρους ανώτατο όριο για τις σχετικές με την αγορά δαπάνες και τις άμεσες ενισχύσεις του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου που ορίζεται στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού προσαρμόζεται ανάλογα βάσει της τεχνικής προσαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού μετά τις μεταφορές μεταξύ του ΕΓΤΑΑ και των άμεσων ενισχύσεων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 549.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 367/2014 της Επιτροπής, της 10ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό του καθαρού υπολοίπου που είναι διαθέσιμο για τις δαπάνες του ΕΓΤΕ (ΕΕ L 108 της 11.4.2014, σ. 13).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 73/2009 του Συμβουλίου, της 19ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για τα καθεστώτα άμεσης στήριξης για τους γεωργούς στο πλαίσιο της κοινής γεωργικής πολιτικής και τη θέσπιση ορισμένων καθεστώτων στήριξης για τους γεωργούς, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1290/2005, (ΕΚ) αριθ. 247/2006, (ΕΚ) αριθ. 378/2007 και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1782/2003 (ΕΕ L 30 της 31.1.2009, σ. 16).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, περί θέσπισης κανόνων για άμεσες ενισχύσεις στους γεωργούς βάσει καθεστώτων στήριξης στο πλαίσιο της κοινής γεωργικής πολιτικής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 637/2008 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 608).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη στήριξη της αγροτικής ανάπτυξης από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1698/2005 του Συμβουλίου (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 487).

⁽⁶⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1378/2014 της Επιτροπής, της 17ης Οκτωβρίου 2014, για την τροποποίηση του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και των παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 367 της 23.12.2014, σ. 16).

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2013, για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 884).

(6) Συνεπώς, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 367/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 367/2014 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Το καθαρό υπόλοιπο που είναι διαθέσιμο για τις δαπάνες του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Εγγυήσεων (ΕΓΤΕ), σύμφωνα με το άρθρο 10γ παράγραφος 2 και τα άρθρα 136, 136α και 136β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 και το άρθρο 7 παράγραφος 2, το άρθρο 14 και το άρθρο 66 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, καθορίζεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.».

(2) Το παράρτημα αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη 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, 29 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(σε εκατ. EUR — τρέχουσες τιμές)

Δημοσιονομικό έτος	Ποσά που διατίθενται στο ΕΓΤΑΑ						Ποσά που μεταφέρονται από το ΕΓΤΑΑ	Καθαρό υπόλοιπο που διατίθεται για τις δαπάνες του ΕΓΤΕ
	Άρθρο 10β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009	Άρθρο 136 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009	Άρθρο 136β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009	Άρθρο 66 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013	Άρθρο 136α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 και άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013	Άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013	Άρθρο 136α παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 και άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0				43 778,1
2015			51,600	4,000	621,999		499,384	44 189,785
2016				4,000	1 138,146	109,619	573,047	43 949,282
2017				4,000	1 174,732	111,975	572,440	44 144,733
2018				4,000	1 184,257	111,115	571,820	44 161,448
2019				4,000	1 131,292	112,152	571,158	44 239,714
2020				4,000	1 132,133	112,685	570,356	44 262,538»

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/142 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Ιανουαρίου 2015****για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 543/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2011, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τους τομείς των οπωροκηπευτικών και των μεταποιημένων οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 136 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 543/2011 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XVI μέρος Α του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Η κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής υπολογίζεται κάθε εργάσιμη ημέρα, σύμφωνα με το άρθρο 136 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011, λαμβανομένων υπόψη των ημερήσιων μεταβλητών στοιχείων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 136 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής 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, 29 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Jerzy PLEWA

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.

⁽²⁾ ΕΕ L 157 της 15.6.2011, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(ευρώ/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτων χωρών ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής
0702 00 00	EG	362,8
	MA	89,9
	TR	133,5
	ZZ	195,4
0707 00 05	JO	229,9
	TR	203,2
	ZZ	216,6
0709 91 00	EG	107,0
	ZZ	107,0
0709 93 10	EG	165,4
	MA	225,0
	TR	222,2
	ZZ	204,2
0805 10 20	EG	47,9
	IL	78,7
	MA	68,5
	TN	62,6
	TR	76,4
	ZZ	66,8
0805 20 10	IL	148,1
	MA	91,9
	ZZ	120,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	54,3
	EG	74,4
	IL	125,6
	MA	130,8
	TR	80,6
	ZZ	93,1
	ZZ	93,1
0805 50 10	TR	42,1
	ZZ	42,1
0808 10 80	BR	58,5
	CL	89,9
	MK	26,7
	US	181,6
	ZZ	89,2
	ZZ	89,2
0808 30 90	CL	316,1
	US	243,1
	ZA	93,7
	ZZ	217,6

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1106/2012 της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 471/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις κοινοτικές στατιστικές του εξωτερικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες, όσον αφορά την επικαιροποίηση της ονοματολογίας των χωρών και εδαφών (ΕΕ L 328 της 28.11.2012, σ. 7). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΚΕΠΠΑ) 2015/143 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Ιανουαρίου 2015

για την τροποποίηση της απόφασης 2014/119/ΚΕΠΠΑ σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων λόγω της κατάστασης στην Ουκρανία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδίως το άρθρο 29,

Έχοντας υπόψη την απόφαση 2014/119/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου της 5ης Μαρτίου 2014 σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και φορέων λόγω της κατάστασης στην Ουκρανία ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 5 Μαρτίου 2014, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση 2014/119/ΚΕΠΠΑ.
- (2) Θα πρέπει να διευκρινισθούν τα κριτήρια για τη δέσμευση των περιουσιακών στοιχείων προσώπων που ευθύνονται για την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων.
- (3) Η απόφαση 2014/119/ΚΕΠΠΑ θα πρέπει ως εκ τούτου να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 της απόφασης 2014/119/ΚΕΠΠΑ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Δεσμεύονται όλα τα κεφάλαια και όλοι οι οικονομικοί πόροι που βρίσκονται στην ιδιοκτησία ή κατοχή ή τελούν υπό τον έλεγχο προσώπων που έχουν ταυτοποιηθεί ως υπεύθυνα για την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων και προσώπων υπεύθυνων για παραβιάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων, καθώς και φυσικών ή νομικών προσώπων, οντοτήτων ή φορέων που συνδέονται με αυτά, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα.

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, στα πρόσωπα που έχουν ταυτοποιηθεί ως υπεύθυνα για την υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων συγκαταλέγονται και πρόσωπα για τα οποία οι ουκρανικές αρχές διεξάγουν έρευνες για:

- α) υπεξαίρεση ουκρανικών κρατικών κεφαλαίων ή στοιχείων ενεργητικού ή συνέργεια, ή
- β) κατάχρηση εξουσίας από μέρους κρατικού λειτουργού με σκοπό την εξασφάλιση οφέλους για τον ίδιο/α ή τρίτους, προκαλώντας έτσι ζημία στα ουκρανικά δημόσια κεφάλαια ή στοιχεία του ενεργητικού, ή για συνέργεια.»

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 29 Ιανουαρίου 2015.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
F. MOGHERINI

⁽¹⁾ EE L 66 της 6.3.2014, σ. 26.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/144 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 28ης Ιανουαρίου 2015****για τον καθορισμό των διαδικασιών υποβολής των αιτήσεων επιδότησης και των αιτήσεων πληρωμής, καθώς και των σχετικών πληροφοριών, όσον αφορά τα επείγοντα μέτρα κατά των νόσων των ζώων τα οποία αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 652/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2015) 250]*

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 652/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για τη θέσπιση διατάξεων σχετικά με τη διαχείριση των δαπανών που αφορούν, αφενός, τη διατροφική αλυσίδα, την υγεία των ζώων και την καλή μεταχείριση των ζώων και, αφετέρου, την υγεία των φυτών και το φυτικό αναπαραγωγικό υλικό, για την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 98/56/ΕΚ, 2000/29/ΕΚ και 2008/90/ΕΚ, των κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 178/2002, (ΕΚ) αριθ. 882/2004 και (ΕΚ) αριθ. 396/2005, της οδηγίας 2009/128/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των αποφάσεων του Συμβουλίου 66/399/ΕΟΚ, 76/894/ΕΟΚ και 2009/470/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 652/2014, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν επιδοτήσεις για τα μέτρα που λαμβάνονται ως αποτέλεσμα επιβεβαίωσης της εκδήλωσης μιας από τις νόσους των ζώων που καταγράφονται στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Με σκοπό να εξασφαλίζεται χρηστή δημοσιονομική διαχείριση και ταχεία ενημέρωση για τη διαχείριση της νόσου, είναι σκόπιμο να οριστούν οι ημερομηνίες ως τις οποίες θα πρέπει τα κράτη μέλη να υποβάλουν τις αιτήσεις τους για επιδότηση ή για πληρωμή και να καθοριστούν οι πληροφορίες που πρέπει να παρασχεθούν. Ειδικότερα, θα πρέπει να παρασχεθούν οι πρώτες και οι επόμενες επικαιροποιημένες εκτιμήσεις δαπανών που βαρύνουν τα κράτη μέλη.
- (3) Είναι απαραίτητο να οριστεί η ισοτιμία που θα εφαρμόζεται για τη μετατροπή των εκτιμήσεων και των αιτήσεων πληρωμής που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη τα οποία δεν χρησιμοποιούν το ευρώ ως εθνικό τους νόμισμα.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Προκαταρκτικές πληροφορίες

Τα κράτη μέλη παρέχουν, εντός 30 ημερών από την επιβεβαίωση της εκδήλωσης νόσου καταγεγραμμένης στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού, προκαταρκτικές πληροφορίες για τις κατηγορίες ζώων και προϊόντων που αφορά η νόσος και τις αγοραίες αξίες της κάθε κατηγορίας, χρησιμοποιώντας ηλεκτρονικό αρχείο σύμφωνα με το πρότυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης.

Ταυτοχρόνως, τα κράτη μέλη παρέχουν περιγραφή των ενεργειών που εφαρμόζουν και εκείνων που σχεδιάζουν και της νομοθεσίας για τον καθορισμό της αξίας των ζώων και των προϊόντων που πρέπει να αποζημιωθεί.

⁽¹⁾ EE L 189 της 27.6.2014, σ. 1.

Άρθρο 2**Πληροφορίες για τις εκτιμώμενες δαπάνες**

Το αργότερο δύο μήνες μετά την επίσημη επιβεβαίωση της εκδήλωσης της νόσου, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή αίτηση για επιδότηση σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 652/2014 μέσω ηλεκτρονικού αρχείου που καταρτίζουν σύμφωνα με το πρότυπο «προκαταρκτική χορήγηση» που παρατίθεται στο παράρτημα II για τα ακόλουθα:

- α) τις εκτιμώμενες δαπάνες για την αποζημίωση των ιδιοκτητών όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχία α) και γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 652/2014·
- β) τις εκτιμώμενες λειτουργικές δαπάνες όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχία β) και δ) ως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 652/2014·
- γ) κατά περίπτωση, τις εκτιμώμενες λοιπές δαπάνες που είναι αναγκαίες για την εκρίζωση της νόσου όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχίο η) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 652/2014, επισυνάπτοντας τη δέουσα αιτιολόγηση.

Η περιγραφή των ενεργειών που αναφέρονται στο άρθρο 1 θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της αίτησης για επιδότηση.

Κάθε δύο μήνες μετά την υποβολή των πληροφοριών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, τα κράτη μέλη υποβάλλουν επικαιροποιημένες πληροφορίες για τις δαπάνες που αναφέρονται στο ίδιο εδάφιο.

Άρθρο 3**Αιτήσεις πληρωμής**

Σε έξι μήνες από την καταληκτική ημερομηνία που ορίζεται στην απόφαση χρηματοδότησης ή από την εκρίζωση της νόσου, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τα ακόλουθα:

- α) την αίτηση πληρωμής για τις επιλέξιμες δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκαν, χρησιμοποιώντας ηλεκτρονικό αρχείο σύμφωνα με το πρότυπο που παρουσιάζεται στο παράρτημα III της παρούσας απόφασης·
- β) τις αναλυτικές δαπάνες για να υποστηρίξουν την αίτηση πληρωμής με αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τις δαπάνες που πραγματοποιήσαν και πλήρωσαν για τις διάφορες κατηγορίες επιλέξιμων δαπανών, μέσω ηλεκτρονικού αρχείου, σύμφωνα με το πρότυπο του παραρτήματος IV της παρούσας απόφασης·
- γ) τεχνική έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα V της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4**Ισοτιμία μετατροπής**

Όταν τα ποσά των εκτιμώμενων δαπανών ή των δαπανών που βάρυναν ένα κράτος μέλος είναι σε νόμισμα διαφορετικό από το ευρώ, το εν λόγω κράτος μέλος τα μετατρέπει σε ευρώ βάσει της τελευταίας ισοτιμίας που όρισε η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα πριν από την πρώτη ημέρα του μήνα κατά τον οποίο υποβλήθηκε η αίτηση επιδότησης από το κράτος μέλος.

Άρθρο 5**Αποδέκτες**

Η παρούσα εκτελεστική απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή
Vytenis ANDRIUKAITIS
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 2

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ

Το αργότερο δύο μήνες μετά την επίσημη επιβεβαίωση της εκδήλωσης της νόσου και, στη συνέχεια, κάθε δύο μήνες

Αποστέλλεται στην: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Πρώτη υποβολή

Επικαιροποίηση

Για το διάστημα από

ΗΗ/ΜΜ/ΕΕ

έως

ΗΗ/ΜΜ/ΕΕ

Στοιχεία εστίας της νόσου

ΚΜ/Νόσος/Έτος

Αρμόδιος για την

Τηλέφωνο:

Δ/ση ηλ. ταχ.

Άμεσο κόστος — Αποζημιώσεις —		Συνολικό ποσό (Σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ)
Είδος ζώων/προϊόντων	Ποσότητα	
Υποσύνολο:		ευρώ —

Άμεσο κόστος — Λειτουργικές δαπάνες —		Συνολικό ποσό (Σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ)
Σφαγή/θανάτωση		
Καθαρισμός, απεντόμωση και απολύμανση		
Μεταφορά και καταστροφή ζωοτροφών και εξοπλισμού		
Αγορά, αποθήκευση, χορήγηση ή διανομή εμβολίων		
Μεταφορά και απόρριψη σφαγίων		
Λοιπές αναγκαίες δαπάνες [άρθρ. 8 παρ. 1 στ. η) του καν. (ΕΕ) αριθ. 652/2014]		
Υποσύνολο:		ευρώ —

Έμμεσο κόστος — Γενικά έξοδα 7 % —	Συνολικό ποσό (Σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ)
Γενικά έξοδα στο άμεσο κόστος, εκτός των αποζημιώσεων	
Υποσύνολο:	ευρώ —
ΣΥΝΟΛΟ	ευρώ —

Ημερομηνία:

Όνοματεπώνυμο

Υπογραφή:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΆΡΘΡΟ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α)

ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

Μόλις εκδοθεί η απόφαση χρηματοδότησης, 6 μήνες μετά την καταληκτική ημερομηνία ή την επιβεβαίωση της εκρίζωσης της νόσου, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη

Αποστέλλεται στην: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Για το διάστημα από	ΗΗ/ΜΜ/ΕΕ	έως	ΗΗ/ΜΜ/ΕΕ
Στοιχεία εστίας της νόσου	ΚΜ/Νόσος/Έτος		
Αρμόδιος για την παρούσα αίτηση πληρωμής:			
Τηλέφωνο:			
Δ/ση ηλ. ταχ.			

Άμεσο κόστος — Αποζημιώσεις —		Συνολικό ποσό (Σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ)
Είδος ζώων/προϊόντων	Ποσότητα	
Υποσύνολο:		ευρώ —

Άμεσο κόστος — Λειτουργικές δαπάνες —		Συνολικό ποσό (Σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ)
Σφαγή/θανάτωση		
Καθαρισμός, απεντόμωση και απολύμανση		
Μεταφορά και καταστροφή ζωοτροφών και εξοπλισμού		
Αγορά, αποθήκευση, χορήγηση ή διανομή εμβολίων		
Μεταφορά και απόρριψη σφαγίων		
Λοιπές αναγκαίες δαπάνες [άρθ. 8 παρ. 1 στ. η) του καν. (ΕΕ) αριθ. 652/2014]		
Υποσύνολο:		ευρώ —

Έμμεσο κόστος — Γενικά έξοδα 7 % —	Συνολικό ποσό (Σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ)
Γενικά έξοδα στο άμεσο κόστος, εκτός των αποζημιώσεων (7 %)	
Υποσύνολο:	ευρώ —
ΣΥΝΟΛΟ	ευρώ —

Δήλωση του δικαιούχου

Οι δαπάνες είναι πραγματικές και υπολογίστηκαν με ακρίβεια· το προαναφερόμενο κόστος αντιστοιχεί στους πόρους που χρησιμοποιήθηκαν για τις εργασίες και οι πόροι αυτοί ήταν εύλογοι και απαραίτητοι για την ορθή εκτέλεση των εργασιών· οι δαπάνες πραγματοποιήθηκαν και εμπίπτουν στον ορισμό των επιλέξιμων δαπανών· όλα τα παραστατικά σχετικά με τις δαπάνες είναι διαθέσιμα για έλεγχο· καμία άλλη ενωσιακή συνδρομή δεν ζητήθηκε για την παρούσα δράση και όλα τα έσοδα που απορρέουν από δραστηριότητες στο πλαίσιο της δράσης δηλώθηκαν στην Επιτροπή εφαρμόζονται διαδικασίες ελέγχου, ιδίως για να διαπιστωθεί η ακρίβεια των ποσών που δηλώθηκαν, ώστε να προληφθούν, να ανιχνευθούν και να διορθωθούν οι παρατυπίες.

Ημερομηνία:

Υπογραφή:

Όνοματεπ. αρμοδίου:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΆΡΘΡΟ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ β)

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ - ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

Προθεσμία υποβολής:

Μέλις εκδοθεί η απόφαση χρηματοδότησης, 6 μήνες μετά την καταληκτική ημερομηνία ή την επιβεβαίωση της εκρίζωσης της νόσου, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη.

Στοιχεία εστίας της νόσου

ΧΟΙΡΟΙ

Αριθ. ADNS	Ημερομηνία επιβεβαίωσης της υπόνοιας	Αριθμός ταυτοποίησης της εκμετάλλευσης	Κάτοχος της εκμετάλλευσης	Τοποθεσία της εκμετάλλευσης	Ιδιοκτήτης του ζώου	Ημερομηνία σφαγής	Σφαγή		Τρόπος καταστροφής			Βάρος κατά την ημερομηνία καταστροφής	Αριθμός ζώων κατά κατηγορία				Ποσό που καταβάλλεται για την αξία του ζώου, κατά κατηγορία				Μέση μοναδιαία αξία κατά κατηγορία			Συνολική αποζημίωση (χωρίς ΦΠΑ)	Ημερομηνία πληρωμής							
			Όνοματεπώνυμο		Όνοματεπώνυμο		Εκμετάλλευση	Σφαγείο	Μονάδα επεξεργασίας ζωικών υποπροϊόντων	Επιτόπια αποτέφρωση	Άλλο (να προσδιοριστεί)		Φηλικοί χοίροι	Αρσενικοί χοίροι	Χοιρίδα	Χοίροι	Φηλικοί χοίροι	Αρσενικοί χοίροι	Χοιρίδα	Χοίροι	Φηλικοί χοίροι	Αρσενικοί χοίροι	Χοιρίδα			Χοίροι						
Σύνολο																																

ΒΟΟΕΙΔΗ

Αριθ. ADNS	Ημερομηνία επιβεβαίωσης της υπόνοιας	Αριθμός ταυτοποίησης της εκμετάλλευσης	Κάτοχος της εκμετάλλευσης	Τοποθεσία της εκμετάλλευσης	Ιδιοκτήτης του ζώου	Ημερομηνία σφαγής	Σφαγή		Τρόπος καταστροφής			Βάρος κατά την ημερομηνία καταστροφής	Αριθμός ζώων κατά κατηγορία				Ποσό που καταβάλλεται για την αξία του ζώου, κατά κατηγορία				Μέση μοναδιαία αξία κατά κατηγορία			Συνολική αποζημίωση (χωρίς ΦΠΑ)	Ημερομηνία πληρωμής												
			Όνοματεπώνυμο		Όνοματεπώνυμο		Εκμετάλλευση	Σφαγείο	Μονάδα επεξεργασίας ζωικών υποπροϊόντων	Επιτόπια αποτέφρωση	Άλλο (να προσδιοριστεί)		Αγέλαδες	Διαμελίδες	Μοσχάρια	Ταύροι	Αγέλαδες	Διαμελίδες	Μοσχάρια	Ταύροι	Αγέλαδες	Διαμελίδες	Μοσχάρια			Ταύροι											
Σύνολο																																					

ΠΡΟΪΟΝΤΑ																			
Αριθ. A DNS	Ημερομηνία επιβεβαίωσης της υπόνοιας	Αριθμός ταυτοποίησης της εκμετάλλευσης	Κάτοχος της εκμετάλλευσης		Διοκτιήτης των προϊόντων		Τρόπος καταστροφής	Αριθμός προϊόντων κατά κατηγορία					Ποσό που καταβάλλεται κατά κατηγορία					Συνολική αποζημίωση (χωρίς ΦΠΑ)	Ημερομηνία πληρωμής
			Όνοματεπώνυμο	Τοποθεσία της εκμετάλλευσης	Όνοματεπώνυμο	Ημερομηνία καταστροφής		Μονάδα επεξεργασίας ζωικών υποπροϊόντων	Επιτόπια (να προσδιοριστεί)	Άλλη (να προσδιοριστεί)	Αβγιά	Γάλα	Σπέρμα	Εμβρύου	Αβγιά	Γάλα	Σπέρμα		
Σύνολο																			

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ — ΑΙΤΗΣΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

Προθεσμία υποβολής:	Μόλις εκδοθεί η απόφαση χρηματοδότησης, 6 μήνες μετά την καταληκτική ημερομηνία ή την επιβεβαίωση εκρίζωσης της νόσου, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη.
---------------------	--

Στοιχεία εστίας της νόσου	ΚΜ/ΝΟΣΟΣ/ΕΤΟΣ
---------------------------	---------------

Σφαγή και θανάτωση				
Αριθ. ADNS	Αριθ. εκμετάλλευσης	Ποσό τιμολογίου χωρίς ΦΠΑ	Ονοματεπώνυμο προμηθευτή	Ημερομηνία πληρωμής
Σύνολο				

Καθαρισμός, απεντόμωση και απολύμανση (των εκμεταλλεύσεων και του εξοπλισμού)				
Αριθ. ADNS	Αριθ. εκμετάλλευσης	Ποσό τιμολογίου χωρίς ΦΠΑ	Ονοματεπώνυμο προμηθευτή	Ημερομηνία πληρωμής
Σύνολο				

Μεταφορά και καταστροφή των μολυσμένων ζωοτροφών και του μολυσμένου εξοπλισμού				
Αριθ. ADNS	Αριθ. εκμετάλλευσης	Ποσό τιμολογίου χωρίς ΦΠΑ	Ονοματεπώνυμο προμηθευτή	Ημερομηνία πληρωμής
Σύνολο				

Μεταφορά και απόρριψη σφαγίων				
Αριθ. ADNS	Αριθ. εκμετάλλευσης	Ποσό τιμολογίου χωρίς ΦΠΑ	Όνοματεπώνυμο προμηθευτή	Ημερομηνία πληρωμής
Σύνολο				

Άλλες δαπάνες, αναγκαίες για την εκρίζωση της νόσου				
Αριθ. ADNS°	Αριθ. εκμετάλλευσης	Ποσό τιμολογίου χωρίς ΦΠΑ	Όνοματεπώνυμο προμηθευτή	Ημερομηνία πληρωμής
Σύνολο				

ΣΥΝΟΛΟ	
Σφαγή και θανάτωση	
Καθαρισμός, απεντόμωση και απολύμανση (των εκμεταλλεύσεων και του εξοπλισμού)	
Μεταφορά και καταστροφή των μολυσμένων ζωοτροφών και του μολυσμένου εξοπλισμού	
Αγορά, αποθήκευση, χορήγηση ή διανομή εμβολίων	
Μεταφορά και απόρριψη σφαγίων	
Άλλες δαπάνες, αναγκαίες για την εκρίζωση της νόσου (να προσδιοριστούν)	
Σύνολο	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΈΚΘΕΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΆΡΘΡΟ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ γ)

Η τελική τεχνική έκθεση περιέχει, τουλάχιστον, τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. τις ημερομηνίες έναρξης και λήξης εφαρμογής των μέτρων·
 2. περιγραφή των τεχνικών μέτρων που εφαρμόζονται με βασικά αριθμητικά στοιχεία·
 3. επιδημιολογικούς χάρτες·
 4. τον βαθμό επίτευξης των στόχων και τις τεχνικές δυσκολίες·
 5. τα αποτελέσματα των επιδημιολογικών ερευνών·
 6. άλλες σχετικές επιδημιολογικές πληροφορίες: θνησιμότητα, νοσηρότητα, κατανομή ανά ηλικιακή ομάδα των νεκρών ζώων και των ζώων που αντιδρούν θετικά, κακώσεις που διαπιστώθηκαν, παρουσία φορέων κ.λπ.
-

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελεγχθούν στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Κανονισμός αριθ. 78 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών L₁, L₂, L₃, L₄ και L₅ όσον αφορά την
πέδηση [2015/145]**

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

το διορθωτικό 2 στη σειρά τροποποιήσεων 03 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 23 Ιουνίου 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Δοκιμές
7. Τροποποιήσεις του τύπου οχήματος ή του συστήματος πέδησης και επέκταση της έγκρισης
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Μεταβατικές διατάξεις
10. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
11. Οριστική διακοπή παραγωγής
12. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών αρχών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή παράταση ή απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου οχήματος της κατηγορίας L όσον αφορά την πέδηση σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 78

Παράρτημα 2 — Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης

Παράρτημα 3 — Συνθήκες δοκιμής, διαδικασίες και απαιτήσεις επιδόσεων

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα των κατηγοριών L₁, L₂, L₃, L₄ και L₅ (1).

Οι εν λόγω κατηγορίες δεν περιλαμβάνουν:

- α) τα οχήματα με V_{max} < 25 km/h·
- β) τα οχήματα για χρήστες με ειδικές ανάγκες.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 2.1. Ως «σύστημα αντιμεπλοκής κατά την πέδηση (ABS)» νοείται ένα σύστημα που αντιλαμβάνεται την ολίσθηση του τροχού και αυτομάτως προσαρμόζει την πίεση που παράγει τις δυνάμεις πέδησης στον (στους) τροχό(-ούς) για να περιορίσει τον βαθμό ολίσθησης του τροχού.
- 2.2. Ως «έγκριση οχήματος» νοείται έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την πέδηση.
- 2.3. Ως «βασική δοκιμή» νοείται η ακινητοποίηση ή η αλληλουχία ακινητοποιήσεων που πραγματοποιούνται για να επιβεβαιωθεί η επίδοση της πέδης πριν από τη διενέργεια πρόσθετης δοκιμής, όπως είναι η μέθοδος θέρμανσης ή η πέδηση με υγρή πέδη.
- 2.4. Ως «πέδη» νοούνται τα εξαρτήματα του συστήματος πέδησης στα οποία αναπτύσσονται οι δυνάμεις που αντιτίθενται στην κίνηση του οχήματος.
- 2.5. Ως «σύστημα πέδησης» νοείται ο συνδυασμός των εξαρτημάτων που απαρτίζονται από τα όργανα ελέγχου, μετάδοσης και πέδησης, με εξαίρεση τον κινητήρα, με τα οποία μειώνεται προοδευτικά ή εκμηδενίζεται η ταχύτητα ενός οχήματος εν κινήσει ή το εν λόγω όχημα συγκρατείται ακίνητο, αν βρίσκεται ήδη σε στάση.
- 2.6. Ως «συνδυασμένο σύστημα πέδησης (CBS)» νοείται:
 - Για τις κατηγορίες οχημάτων L₁ και L₃: το σύστημα πέδησης πορείας στο οποίο τουλάχιστον δύο πέδες τοποθετημένες σε διαφορετικούς τροχούς τίθενται σε λειτουργία με την ενεργοποίηση ενός και μόνο οργάνου χειρισμού.
 - Για τις κατηγορίες οχημάτων L₂ και L₅: σύστημα πέδησης πορείας στο οποίο όλες οι πέδες σε όλους τους τροχούς τίθενται σε λειτουργία με την ενεργοποίηση ενός και μόνο οργάνου χειρισμού.
 - Για την κατηγορία οχημάτων L₄: σύστημα πέδησης πορείας στο οποίο οι πέδες σε τουλάχιστον τον εμπρόσθιο και τον οπίσθιο τροχό τίθενται σε λειτουργία με την ενεργοποίηση ενός και μόνο οργάνου χειρισμού. (Το σύστημα πέδησης που επενεργεί στον οπίσθιο τροχό και τον τροχό του καλαθιού θεωρείται οπίσθια πέδη.)
- 2.7. Ως «κατασκευαστικά στοιχεία συστήματος πέδησης» νοούνται ένα από τα επιμέρους τμήματα τα οποία, αφού συναρμολογηθούν, απαρτίζουν το σύστημα πέδησης·
- 2.8. Ως «όργανο χειρισμού» νοείται το εξάρτημα το οποίο χειρίζεται απευθείας ο χρήστης, προκειμένου να δώσει στη μετάδοση της κίνησης την αναγκαία για την πέδηση ή για τον έλεγχο της πέδησης ενέργεια.
- 2.9. Ως «συστήματα πέδησης διαφόρων τύπων» νοούνται τα συστήματα που παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές όσον αφορά:
 - α) τα κατασκευαστικά τους στοιχεία τα οποία έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά·
 - β) ένα κατασκευαστικό στοιχείο από υλικά με διαφορετικά χαρακτηριστικά ή κατασκευαστικό στοιχείο διαφορετικού σχήματος ή μεγέθους·
 - γ) έναν διαφορετικό τρόπο συναρμολόγησης των κατασκευαστικών στοιχείων.
- 2.10. Ως «μάζα του οδηγού» νοείται η ονομαστική μάζα του οδηγού που καθορίζεται σε 75 kg (υποδιαιρούμενη σε 68 kg για τη μάζα του επαβαίνοντος και 7 kg για τη μάζα των αποσκευών).
- 2.11. Ως «κινητήρας σε αποσύμπλεξη» νοείται ο κινητήρας που δεν συνδέεται πλέον με τον (τους) κινητήριο(-ους) τροχό(-ούς).
- 2.12. Ως «μεικτή μάζα οχήματος» ή «μέγιστη μάζα» νοείται η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

(1) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E. 3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/αναθ. 2, σημείο 2.

- 2.13. Ως «αρχική θερμοκρασία των πεδών» νοείται η θερμοκρασία της θερμότερης πέδης πριν από την ενεργοποίηση του συστήματος πέδησης.
- 2.14. Ως «έμφορτο» νοείται το όχημα φορτωμένο, ώστε να επιτυγχάνεται η μεικτή μάζα οχήματος, όπως ορίζεται στο σημείο 2.12.
- 2.15. «Ως ελαφρώς φορτωμένο» νοείται η μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας συν 15 kg για τον εξοπλισμό δοκιμής, ή το όχημα σε έμφορτη κατάσταση, όποια από τις δύο είναι η ελαφρύτερη. Στην περίπτωση δοκιμών ABS σε επιφάνεια χαμηλής τριβής (παράρτημα 3 σημεία 9.4 έως 9.7), η μάζα του εξοπλισμού δοκιμής αυξάνεται σε 30 kg, ώστε να υπολογίζονται οι πρώστες.
- 2.16. Ως «μάζα σε κατάσταση λειτουργίας» νοείται το άθροισμα της μάζας του κενού οχήματος και του οδηγού.
- 2.17. Ως «συντελεστής πέδησης κορυφής (PBC)» νοείται το μέγεθος του ελαστικού προς την τριβή του οδοστρώματος βάσει της μέγιστης επιβράδυνσης ενός κυλιόμενου ελαστικού.
- 2.18. Ως «σύστημα υποβοηθούμενης πέδησης» νοείται το σύστημα πέδησης στο οποίο την απαραίτητη ενέργεια για την παραγωγή της δύναμης πέδησης παρέχει η σωματική προσπάθεια του οδηγού υποβοηθούμενου από μία ή περισσότερες συσκευές παροχής ενέργειας, για παράδειγμα υπό κενό αέρος (ενισχυτής δημιουργίας κενού).
- 2.19. Ως «δευτερεύον σύστημα πέδησης» νοείται το δεύτερο σύστημα πέδησης πορείας σε όχημα εφοδιασμένο με συνδυασμένο σύστημα πέδησης.
- 2.20. Ως «σύστημα πέδησης πορείας» νοείται το σύστημα πέδησης που χρησιμοποιείται για την επιβράδυνση του οχήματος όταν αυτό βρίσκεται σε κίνηση.
- 2.21. Ως «ενιαίο σύστημα πέδησης» νοείται το σύστημα πέδησης που επενεργεί σε έναν μόνο άξονα.
- 2.22. Ως «διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας (SSBS)» νοείται το σύστημα πέδησης στο οποίο οι πέδες επενεργούν σε όλους τους τροχούς, αποτελούμενο από δύο ή περισσότερα υποσυστήματα που ενεργοποιούνται από ένα μόνο όργανο χειρισμού, έτσι ώστε μια μεμονωμένη βλάβη σε ένα υποσύστημα (όπως μια βλάβη ενός υδραυλικού υποσυστήματος λόγω διαρροής) να μην εμποδίζει τη λειτουργία άλλου υποσυστήματος.
- 2.23. Ως «απόσταση ακινητοποίησης» νοείται η απόσταση που διανύει το όχημα από το σημείο στο οποίο ο οδηγός αρχίζει την ενεργοποίηση του οργάνου χειρισμού της πέδης έως το σημείο στο οποίο το όχημα ακινητοποιείται πλήρως. Για δοκιμές στις οποίες προβλέπεται η ταυτόχρονη ενεργοποίηση δύο οργάνων χειρισμού, η διανυόμενη απόσταση υπολογίζεται από το σημείο ενεργοποίησης του πρώτου οργάνου χειρισμού.
- 2.24. Ως «ταχύτητα δοκιμής» νοείται η ταχύτητα του οχήματος που μετράται τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει την ενεργοποίηση του (των) οργάνου(-ων) χειρισμού του συστήματος πέδησης. Για δοκιμές στις οποίες προβλέπεται η ταυτόχρονη ενεργοποίηση δύο οργάνων χειρισμού, η ταχύτητα δοκιμής υπολογίζεται από το σημείο ενεργοποίησης του πρώτου οργάνου χειρισμού.
- 2.25. Ως «μετάδοση» νοείται ο συνδυασμός των κατασκευαστικών στοιχείων που εξασφαλίζουν τον λειτουργικό σύνδεσμο μεταξύ του οργάνου χειρισμού και της πέδης.
- 2.26. Ως «μάζα κενού οχήματος» νοείται η ονομαστική μάζα του οχήματος, όπως αναγράφεται από τον (τους) κατασκευαστή(-ές), στην οποία περιλαμβάνεται όλος ο εξοπλισμός του εργοστασίου για την κανονική λειτουργία του οχήματος (π.χ. πυροσβεστήρας, εργαλεία, εφεδρικός τροχός), συν το ψυκτικό μέσο, τα έλαια, το 90 % των καυσίμων και το 100 % άλλων αερίων ή ρευστών, όπως προσδιορίζονται από τον κατασκευαστή.
- 2.27. Ως «τύπος οχήματος» νοείται η υποκατηγορία των οχημάτων της κατηγορίας L τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές όσον αφορά:
- α) την κατηγορία του οχήματος, όπως ορίζεται στον ενοποιημένο κανονισμό (R.E.3)·
 - β) τη μεικτή μάζα οχήματος, όπως ορίζεται στο σημείο 2.12·
 - γ) την κατανομή της μάζας επί των αξόνων·
 - δ) τη Vmax·
 - ε) μια διάταξη πέδησης διαφορετικού τύπου·
 - στ) τον αριθμό και τη διάταξη των αξόνων·
 - ζ) τον τύπο κινητήρα·
 - η) τον αριθμό και τις σχέσεις μετάδοσης κίνησης·
 - θ) τις τελικές σχέσεις μετάδοσης κίνησης (σχέσεις στο διαφορικό)·
 - ι) τις διαστάσεις των ελαστικών.

- 2.28. Ως «Vmax» νοείται είτε η ταχύτητα που επιτυγχάνεται, από ένα ελαφρώς φορτωμένο όχημα, με τον μέγιστο ρυθμό επιτάχυνσης από εκκίνηση σε στάση για απόσταση 1,6 km σε επίπεδη επιφάνεια, ή η ταχύτητα που μετράται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 7117:1995.
- 2.29. Ως «εμπλοκή των τροχών» νοείται η κατάσταση που παρατηρείται όταν ο συντελεστής ολίσθησης είναι 1,00.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά την πέδηση υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω έγγραφα εις τριπλούν και από τα εξής στοιχεία:
- 3.2.1. περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τα ζητούμενα στο σημείο 2.27· πρέπει να αναφέρονται οι αριθμοί και/ή τα σύμβολα αναγνώρισης του τύπου οχήματος και του τύπου κινητήρα·
- 3.2.2. κατάλογο των στοιχείων του συστήματος πέδησης, δεόντως ταυτοποιημένων·
- 3.2.3. διάγραμμα του συναρμολογημένου συστήματος πέδησης και ένδειξη της θέσης των κατασκευαστικών στοιχείων του στο όχημα·
- 3.2.4. λεπτομερές διάγραμμα κάθε κατασκευαστικού στοιχείου, προκειμένου να καθίσταται εύκολος ο εντοπισμός και η αναγνώρισή τους.
- 3.3. Τα οχήματα που είναι αντιπροσωπευτικά του προς έγκριση τύπου οχήματος υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Αν ο τύπος του οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση βάσει του κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 5 και 6 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
- 4.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (επί του παρόντος 03, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 03) υποδηλώνουν τη σειρά των τροποποιήσεων που ενσωματώνουν τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν αναθέτει τον ίδιο αριθμό στον ίδιο τύπο οχήματος που είναι εξοπλισμένος με άλλον τύπο συστήματος πέδησης, ή σε άλλον τύπο οχήματος.
- 4.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή της άρνησης της έγκρισης ή της παράτασης ή απόρριψης της έγκρισης ή της οριστικής παύσης της κατασκευής ενός τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό γίνεται στα συμβαλλόμενα στη συμφωνία μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου που συμμορφώνεται με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
- 4.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.4.1. κύκλο ο οποίος περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση (1)·
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μία παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1.
- 4.5. Αν το όχημα είναι σύμφωνο με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος βάσει ενός ή περισσότερων του ενός κανονισμών που προσαρτώνται στη συμφωνία στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν απαιτείται η επανάληψη του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1· σε αυτήν την περίπτωση ο αριθμός του κανονισμού και οι αριθμοί της έγκρισης, καθώς και τα επιπλέον σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων χορηγήθηκε η έγκριση στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1.
- 4.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

(1) Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/ανάθ. 2/τροποποίηση 1.

- 4.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρέχονται παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης
- 5.1.1. Κάθε όχημα ανταποκρίνεται σε καθεμία από τις δοκιμές που προβλέπονται για οχήματα της κατηγορίας του και για τα χαρακτηριστικά του συστήματος πέδησης που διαθέτει.
- 5.1.2. Λειτουργία ελέγχου του συστήματος πέδησης πορείας
- Τα οχήματα διαθέτουν διατάξεις που επιτρέπουν στον οδηγό να ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας από το κάθισμά του στην κανονική θέση οδήγησης και με τα δύο χέρια του στο όργανο χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης (τιμόνι).
- 5.1.3. Λειτουργία ελέγχου του δευτερεύοντος συστήματος πέδησης
- Τα οχήματα διαθέτουν διατάξεις που επιτρέπουν στον οδηγό να ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού του δευτερεύοντος συστήματος πέδησης από το κάθισμά του στην κανονική θέση οδήγησης και με τουλάχιστον ένα χέρι στο όργανο χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης (τιμόνι).
- 5.1.4. Σύστημα πέδησης στάθμευσης
- Εάν το όχημα διαθέτει σύστημα πέδησης στάθμευσης, το συγκρατεί ακίνητο σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια που προσδιορίζεται στο σημείο 8.2 του παραρτήματος 3.
- Το σύστημα πέδησης στάθμευσης:
- α) διαθέτει όργανο χειρισμού που είναι διαφορετικό από τα όργανα χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας· και
- β) συγκρατείται σε θέση σύσφιξης με καθαρά μηχανικά μέσα.
- Τα οχήματα διαθέτουν διατάξεις που επιτρέπουν στον οδηγό να ενεργοποιεί το σύστημα πέδησης στάθμευσης από το κάθισμά του στην κανονική θέση οδήγησης.
- 5.1.5. Τα δίτροχα οχήματα των κατηγοριών L_1 και L_3 είναι εφοδιασμένα είτε με δύο ξεχωριστά συστήματα πέδησης πορείας είτε με διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας, με τουλάχιστον μία πέδη η οποία επενεργεί στον εμπρόσθιο τροχό και τουλάχιστον μία πέδη η οποία επενεργεί στον οπίσθιο τροχό.
- 5.1.6. Τα τρίτροχα οχήματα της κατηγορίας L_4 συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του συστήματος πέδησης που ορίζονται στο σημείο 5.1.5. Δεν απαιτείται πέδη στον τροχό του καλαθιού, εάν το όχημα τηρεί τις απαιτήσεις επίδοσης που ενδείκνυνται στο παράρτημα 3.
- 5.1.7. Τα τρίτροχα οχήματα της κατηγορίας L_2 είναι εξοπλισμένα με σύστημα πέδησης στάθμευσης συν ένα από τα ακόλουθα συστήματα πέδησης πορείας:
- α) δύο χωριστά συστήματα πέδησης πορείας, εκτός του CBS, τα οποία, όταν τίθενται μαζί σε λειτουργία, επενεργούν στις πέδες σε όλους τους τροχούς· ή
- β) ένα διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας· ή
- γ) ένα CBS που θέτει σε λειτουργία τις πέδες σε όλους τους τροχούς και ένα δευτερεύον σύστημα πέδησης που μπορεί να είναι το σύστημα πέδησης στάθμευσης.
- 5.1.8. Τα οχήματα της κατηγορίας L_5 είναι εξοπλισμένα με:
- 5.1.8.1. σύστημα πέδησης στάθμευσης· και
- 5.1.8.2. σύστημα πέδησης πορείας που ενεργοποιείται με το πόδι και το οποίο επενεργεί στις πέδες σε όλους τους τροχούς με:
- α) είτε ένα διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας·
- β) είτε ένα CBS που θέτει σε λειτουργία τις πέδες σε όλους τους τροχούς και ένα δευτερεύον σύστημα πέδησης που μπορεί να είναι το σύστημα πέδησης στάθμευσης.

- 5.1.9. Στις περιπτώσεις που ένα όχημα είναι εξοπλισμένο με δύο χωριστά συστήματα πέδησης πορείας, τα συστήματα μπορεί να διαθέτουν μία κοινή πέδη, εφόσον μια βλάβη στο ένα σύστημα δεν επηρεάζει τη λειτουργία του άλλου.
- 5.1.10. Στα οχήματα που χρησιμοποιούν υδραυλικό υγρό για τη μετάδοση της δύναμης πέδησης, ο κύριος κύλινδρος πρέπει:
- να διαθέτει σφραγισμένο, καλυμμένο, ξεχωριστό ταμειυτήρα για κάθε σύστημα πέδησης·
 - να διαθέτει ελάχιστη χωρητικότητα ταμειυτήρα ισοδύναμη με 1,5 φορές τον συνολικό όγκο του απαιτούμενου υγρού που εκτοπίζεται ώστε να λειτουργεί με καινούριες έως και εντελώς φθαρμένες, στη χειρότερη περίπτωση, επενδύσεις ρύθμισης του συστήματος πέδησης· και
 - να διαθέτει ταμειυτήρα στον οποίο να είναι δυνατός ο έλεγχος του επιπέδου του υγρού χωρίς την αφαίρεση του καλύμματος.
- 5.1.11. Όλες οι προειδοποιητικές λυχνίες είναι εγκατεστημένες έτσι ώστε να είναι ορατές από τον οδηγό.
- 5.1.12. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας είναι εξοπλισμένα με κόκκινη προειδοποιητική λυχνία η οποία ενεργοποιείται:
- όταν σημειώνεται υδραυλική βλάβη στην εφαρμογή δύναμης ≤ 90 N κατά τον έλεγχο· ή
 - χωρίς την ενεργοποίηση του οργάνου χειρισμού του συστήματος πέδησης, όταν το επίπεδο του υγρού πέδησης στον ταμειυτήρα του κυρίου κυλίνδρου πέσει κάτω από το ανώτερο επίπεδο:
 - της τιμής που καθορίζεται από τον κατασκευαστή· και
 - της τιμής που είναι μικρότερη ή ίση με το ήμισυ της χωρητικότητας του ταμειυτήρα του υγρού.

Για τον έλεγχο της λειτουργίας της, η προειδοποιητική λυχνία ανάβει με την ενεργοποίηση του διακόπτη ανάφλεξης και σβήνει όταν έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος. Σε περίπτωση βλάβης, η προειδοποιητική λυχνία παραμένει αναμμένη όταν ο διακόπτης ανάφλεξης βρίσκεται στη θέση «on».

- 5.1.13. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με σύστημα ABS διαθέτουν κίτρινη προειδοποιητική λυχνία. Η λυχνία ενεργοποιείται σε περίπτωση δυσλειτουργίας που επηρεάζει την παραγωγή ή τη μετάδοση των σημάτων στο σύστημα ABS του οχήματος.

Για τον έλεγχο της λειτουργίας της, η προειδοποιητική λυχνία ανάβει με την ενεργοποίηση του διακόπτη ανάφλεξης και σβήνει όταν έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος.

Σε περίπτωση βλάβης, η προειδοποιητική λυχνία παραμένει αναμμένη όταν ο διακόπτης ανάφλεξης βρίσκεται στη θέση «on».

5.2. Αντοχή

- 5.2.1. Η φθορά των πεδών πρέπει να είναι δυνατόν να αντισταθμίζεται με ένα αυτόματο ή χειροκίνητο σύστημα ρύθμισης.
- 5.2.2. Το πάχος του υλικού τριβής πρέπει είτε να είναι ορατό χωρίς αποσυναρμολόγηση είτε, όταν το υλικό τριβής δεν είναι ορατό, η φθορά του να αξιολογείται μέσω συσκευής που έχει σχεδιαστεί για τον σκοπό αυτό.
- 5.2.3. Κατά τη διάρκεια και ύστερα από την ολοκλήρωσή όλων των δοκιμών του παρόντος κανονισμού δεν πρέπει να παρατηρείται αποκόλληση του υλικού τριβής ή διαρροή του υγρού πέδησης.

5.3. Μέτρηση της δυναμικής επίδοσης

Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της επίδοσης προσδιορίζεται στις αντίστοιχες δοκιμές του παραρτήματος 3. Η επίδοση του συστήματος πέδησης πορείας μπορεί να μετρηθεί με τρεις τρόπους:

- 5.3.1. MFDD (μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση):

Υπολογισμός της MFDD:

$$d_m = \frac{V_b^2 - V_e^2}{25,92 \cdot (S_e - S_b)} \text{ σε m/s}^2$$

όπου:

d_m = η μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση

V_1 = η ταχύτητα του οχήματος όταν ο οδηγός ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού

V_b = η ταχύτητα του οχήματος σε $0,8 V_1$ εκφραζόμενη σε km/h

V_e = η ταχύτητα του οχήματος σε $0,1 V_1$ εκφραζόμενη σε km/h

S_b = διανυθείσα απόσταση μεταξύ V_1 και V_b εκφραζόμενη σε μέτρα

S_e = διανυθείσα απόσταση μεταξύ V_1 και V_e εκφραζόμενη σε μέτρα

5.3.2. Απόσταση ακινητοποίησης:

Με βάση τις βασικές εξισώσεις κίνησης:

$$S = 0,1 \cdot V + (X) \cdot V^2$$

όπου:

S = απόσταση ακινητοποίησης εκφραζόμενη σε μέτρα

V = η ταχύτητα του οχήματος εκφραζόμενη σε km/h

X = μεταβλητή που βασίζεται στις απαιτήσεις για την κάθε δοκιμή

Για τον υπολογισμό της διορθωμένης απόστασης ακινητοποίησης με τη βοήθεια της πραγματικής ταχύτητας δοκιμής του οχήματος, χρησιμοποιείται ο ακόλουθος τύπος:

$$S_s = 0,1 \cdot V_s + (S_a - 0,1 \cdot V_a) \cdot V_s^2 / V_a^2$$

όπου:

S_s = διορθωμένη απόσταση ακινητοποίησης εκφραζόμενη σε μέτρα

V_s = καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής του οχήματος εκφραζόμενη σε km/h

S_a = πραγματική απόσταση ακινητοποίησης εκφραζόμενη σε μέτρα

V_a = πραγματική ταχύτητα δοκιμής του οχήματος εκφραζόμενη σε km/h

Σημείωση: Η εξίσωση αυτή ισχύει μόνο όταν η πραγματική ταχύτητα δοκιμής (V_a) είναι εντός ± 5 km/h της καθορισμένης ταχύτητας δοκιμής (V_s).

5.3.3. Συνεχής καταγραφή επιβράδυνσης:

Για τη διαδικασία και τις δοκιμές αποτριβής, όπως είναι η διαδικασία της υγρής πέδης και των απωλειών λόγω θέρμανσης, καταγράφεται συνεχώς η στιγμιαία επιβράδυνση του οχήματος από τη στιγμή που εφαρμόζεται δύναμη στο όργανο χειρισμού της πέδης έως το πέρας της ακινητοποίησης.

5.4. Υλικό επενδύσεων πέδης:

Οι επενδύσεις πέδης πρέπει να μην περιέχουν αμιάντο.

6. ΔΟΚΙΜΕΣ

Οι δοκιμές πέδησης (συνθήκες και διαδικασίες δοκιμών) στις οποίες απαιτείται να υπόκεινται τα οχήματα για τα οποία αιτείται έγκριση και η απαιτούμενη απόδοση πέδησης παρατίθενται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος ή του συστήματος πέδησης του πρέπει να κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου οχήματος. Η υπηρεσία αυτή μπορεί τότε:

7.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι δυνατόν να επέφεραν ιδιαίτερα δυσμενές αποτέλεσμα και ότι οπωσδήποτε το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις· ή

7.1.2. να απαιτήσει τη σύνταξη μιας επιπλέον έκθεσης δοκιμής από την αρμόδια για τη διεξαγωγή δοκιμών τεχνική υπηρεσία.

7.2. Η επιβεβαίωση ή η άρνηση της έγκρισης, με την οποία προσδιορίζονται οι μετατροπές, κοινοποιείται διά της διαδικασίας που ορίζεται στο σημείο 4.3, στα συμβαλλόμενα στη συμφωνία μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.

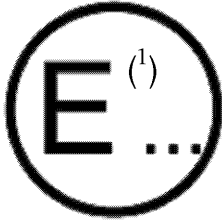
- 7.3. Η αρμόδια αρχή η οποία χορηγεί παράταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για κάθε κοινοποίηση που αφορά τέτοια παράταση.
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Κάθε σύστημα οχήματος/όχημα εγκεκριμένο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να είναι κατασκευασμένο με τρόπο ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο πληρώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 5.
- 8.2. Προκειμένου να εξεταστεί η τήρηση των προδιαγραφών του σημείου 8.1, διεξάγονται κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.
- 8.3. Ο κάτοχος της έγκρισης πρέπει ιδίως:
- 8.3.1. να διασφαλίζει την ύπαρξη διαδικασιών για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων·
- 8.3.2. να έχει πρόσβαση στον απαιτούμενο εξοπλισμό ελέγχου για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον κάθε εγκεκριμένο τύπο·
- 8.3.3. να εξασφαλίζει ότι τα στοιχεία των αποτελεσμάτων των δοκιμών καταγράφονται και ότι τα προσαρτώμενα έγγραφα παραμένουν διαθέσιμα για χρονική περίοδο που θα καθοριστεί κατόπιν συμφωνίας με τη διοικητική υπηρεσία·
- 8.3.4. να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε τύπου δοκιμής, προκειμένου να επαληθεύει και να εξασφαλίζει τη σταθερότητα των χαρακτηριστικών του προϊόντος, επιτρέποντας διακυμάνσεις της βιομηχανικής παραγωγής·
- 8.3.5. να διασφαλίζει ότι για κάθε τύπο προϊόντος διενεργούνται τουλάχιστον οι δοκιμές που προβλέπονται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού·
- 8.3.6. να εξασφαλίζει ότι οποιαδήποτε στοιχεία έχουν ληφθεί δειγματοληπτικώς ή εξαρτήματα δοκιμών από τα οποία συνάγεται μη συμμόρφωση με τον υπόψη τύπο δοκιμής οδηγούν σε περαιτέρω δειγματοληψία και δοκιμή. Ακολουθούνται όλα τα απαιτούμενα βήματα προκειμένου να αποκαθίσταται η συμμόρφωση της αντίστοιχης παραγωγής.
- 8.4. Η αρμόδια αρχή η οποία έχει χορηγήσει έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να επαληθεύει τις μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής.
- 8.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση τα βιβλία δοκιμών και τα αρχεία παρακολούθησης της παραγωγής επιδεικνύονται στον επιθεωρητή.
- 8.4.2. Ο επιθεωρητής μπορεί να λάβει τυχαία δείγματα για δοκιμή στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων μπορεί να καθοριστεί σύμφωνα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας επιβεβαίωσης του ίδιου του κατασκευαστή.
- 8.4.3. Όταν το επίπεδο της ποιότητας φαίνεται μη ικανοποιητικό ή όταν θεωρείται απαραίτητο να επαληθευτεί η εγκυρότητα των δοκιμών που διεξήχθησαν σε εφαρμογή του σημείου 8.4.2, ο επιθεωρητής πρέπει να επιλέγει δείγματα που θα αποσταλούν στην τεχνική υπηρεσία που έχει διεξαγάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- 8.4.4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εκτελεί οποιαδήποτε δοκιμή περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό.
- 8.4.5. Η συνήθης συχνότητα επιθεωρήσεων που επιτρέπονται από την αρμόδια αρχή είναι μία ανά διετία. Στην περίπτωση όπου καταγραφούν αρνητικά αποτελέσματα κατά τη διάρκεια μιας από αυτές τις επισκέψεις, η αρμόδια αρχή πρέπει να εξασφαλίσει ότι λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης της παραγωγής το συντομότερο δυνατό.
9. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 9.1. Από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03 επί του παρόντος κανονισμού, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτει αίτηση έγκρισης δυνάμει του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 03. Κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δύναται να συμφωνήσουν ως προς την εφαρμογή των συγκεκριμένων τροποποιήσεων πριν από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος τους.
- 9.2. Έπειτα από την παρέλευση 24 μηνών από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος που αναφέρεται στο σημείο 9.1, τα συμβαλλόμενα μέλη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνον εάν ο τύπος οχήματος πληροί τις προδιαγραφές του κανονισμού, όπως έχει τροποποιηθεί μέσω της σειράς τροποποιήσεων 03.

- 9.3. Οι εγκρίσεις που χορηγούνται πριν από την παρέλευση της 24μηνιας περιόδου από την έναρξη ισχύος παύουν να ισχύουν έπειτα από 48 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος που αναφέρεται στο σημείο 9.1, εκτός αν το συμβαλλόμενο μέρος που χορήγησε την έγκριση κοινοποιήσει στα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό ότι το όχημα του οποίου ο τύπος έχει εγκριθεί πληροί τις προδιαγραφές του παρόντος κανονισμού, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί μέσω της σειράς τροποποιήσεων 03.
- 9.4. Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω μεταβατικών διατάξεων, τα συμβαλλόμενα μέρη για τα οποία η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού αρχίζει να ισχύει μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων δεν είναι υποχρεωμένα να δέχονται εγκρίσεις που χορηγήθηκαν σύμφωνα με κάποια από τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.
10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 10.1. Η έγκριση που χορηγείται για κάποιον τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δύναται να αποσύρεται αν δεν πληρούνται οι προδιαγραφές που προβλέπονται στο σημείο 8.1 ή αν κάποιο όχημα του συγκεκριμένου τύπου έχει αποτύχει στους ελέγχους που προβλέπονται στο σημείο 8.3.
- 10.2. Αν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει μια έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, πρέπει να ενημερώσει αμέσως σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω ενός αντιγράφου του εντύπου έγκρισης το οποίο στο τέλος θα φέρει, υπογεγραμμένη και χρονολογημένη, την ένδειξη «ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ», με μεγάλα γράμματα.
11. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει εντελώς να κατασκευάζει τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η αρχή ενημερώνει τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση αντιγράφου του εντύπου έγκρισης, στο τέλος του οποίου αναγράφεται με μεγάλα γράμματα η ένδειξη «ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ», υπογεγραμμένη και χρονολογημένη.
12. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών αρχών που χορηγούν την έγκριση και στις οποίες πρέπει να διαβιβάζονται τα έντυπα πιστοποίησης της χορήγησης έγκρισης ή επέκτασης ή άρνησης ή ανάκλησης έγκρισης που εκδίδονται από άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 (*)

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297/mm)]



Εκδοθείσα από: Όνομα υπηρεσίας

.....

που αφορά ⁽²⁾:

Χορήγηση έγκρισης

Επέκταση έγκρισης

Απόρριψη έγκρισης

Ανάκληση έγκρισης

Οριστική παύση της παραγωγής

τύπου οχήματος κατηγορίας L όσον αφορά την πέδηση σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 78

Αριθ. έγκρισης Αριθ. επέκτασης

1. Εμπορική ονομασία ή μάρκα του οχήματος:
2. Καθορισμός του τύπου οχήματος από τον κατασκευαστή:
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Επωνυμία και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν ισχύει):
5. Συνοπτική περιγραφή:
- 5.1. Όχημα:
 - Κατηγορία του οχήματος:
 - Μεικτή μάζα του οχήματος:
- 5.2. Κινητήρας:
- 5.3. Μετάδοση της κίνησης:
 - Αριθμός και σχέσεις μετάδοσης της κίνησης:
 - Τελική σχέση μετάδοσης:
 - Διαστάσεις ελαστικών:
- 5.4. Σύστημα πέδησης:
 - Μάρκα(-ες) και τύπος(-οι) επενδύσεων:
 - Πέδη(-ες) πορείας (εμπρόσθια, οπίσθια, συνδυασμός) ⁽²⁾
 - Δευτερεύουσα πέδηση, πέδη στάθμευσης (αν προβλέπεται) ⁽²⁾
 - Άλλα συστήματα (πέδες αντιμεπλοκής κ.λπ.)
6. Αρμόδια τεχνική υπηρεσία για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης:
7. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:
8. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:

9. Αιτιολογία παράτασης της έγκρισης (αν υπάρχει):
10. Άλλα σχόλια (αν υπάρχουν) (αριστεροτίμονο ή δεξιότιμονο όχημα):
11. Τύπος:
12. Ημερομηνία:
13. Υπογραφή:
14. Προσαρτήστε κατάλογο των στοιχείων που αποτελούν τα έγγραφα έγκρισης, τα οποία μπορούν να αποκτηθούν κατόπιν αίτησης, και που υποβλήθηκαν στη διοικητική αρχή που χορήγησε την έγκριση.

(*) Κατόπιν αίτησης αιτούντος(-ων) για έγκριση βάσει του κανονισμού αριθ. 90, τα στοιχεία θα παρέχονται από την αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος. Ωστόσο, τα στοιχεία αυτά θα παρέχονται αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς των εγκρίσεων βάσει του κανονισμού αριθ. 90.

(¹) Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).

(²) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ αριθ. 90

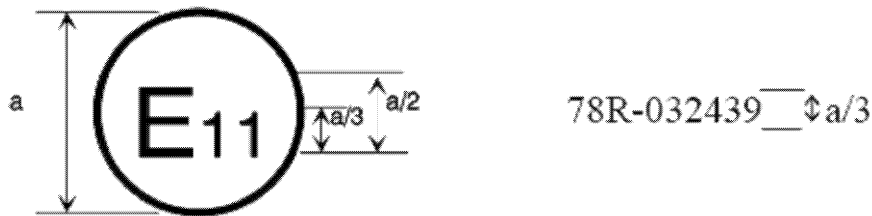
1. Περιγραφή του τύπου οχήματος:
- 1.1. Εμπορική ονομασία ή μάρκα οχήματος, εάν υπάρχει:
- 1.2. Κατηγορία οχήματος:
- 1.3. Τύπος οχήματος σύμφωνα με την έγκριση βάσει του κανονισμού αριθ. 78:
- 1.4. Μοντέλα ή εμπορικές ονομασίες των οχημάτων που αποτελούν τον τύπο του οχήματος, αν υπάρχουν:
- 1.5. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
2. Μάρκα και τύπος των επενδύσεων πέδης:
3. Ελάχιστη μάζα οχήματος:
- 3.1. Κατανομή μάζας σε κάθε άξονα (μέγιστη τιμή):
4. Μεικτή μάζα του οχήματος:
- 4.1. Κατανομή μάζας σε κάθε άξονα (μέγιστη τιμή):
5. V_{max} km/h
6. Διαστάσεις ελαστικών επισώτρων και τροχών:
7. Διάταξη των ανεξάρτητων συστημάτων πέδησης:
8. Προδιαγραφές των βαλβίδων πέδης (αν προβλέπονται):
- 8.1. Χαρακτηριστικά ρύθμισης της βαλβίδας αισθητήρα φορτίου (για ρύθμιση της πέδησης):
- 8.2. Αρχική ρύθμιση βαλβίδας πίεσης:
9. Προδιαγραφές της πέδης:
- 9.1. Τύπος δισκόφρενου [π.χ. αριθμός εμβόλων με τη (τις) διάμετρό(-ους) τους, αεριζόμενος ή απόφιος δίσκος]:
- 9.2. Τύπος ταμπουρόφρενου (π.χ. απλό, με διαστάσεις εμβόλου και τυμπάνου):
10. Τύπος και διαστάσεις κύριου κυλίνδρου (αν προβλέπεται):

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε σημείο 4.4 του παρόντος κανονισμού)

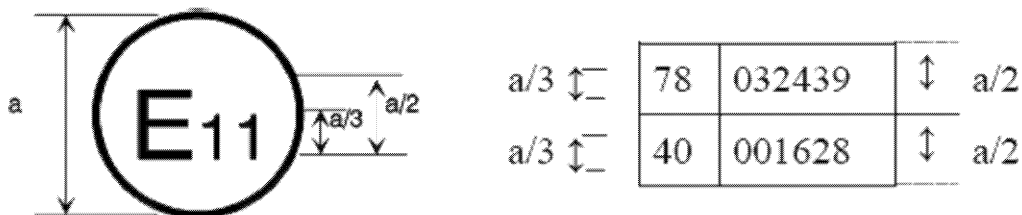


a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης, που επικολλάται σε όχημα, δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί όσον αφορά την πέδηση στο Ηνωμένο Βασίλειο (E11) κατ' εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 78 υπό τον αριθμό έγκρισης 032439. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης υποδηλώνουν ότι ο κανονισμός αριθ. 78 περιλάμβανε ήδη τη σειρά τροπολογιών 03 κατά τη χορήγηση της έγκρισης.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε σημείο 4.5 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης που επικολλάται σε όχημα δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο (E11) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 78 και 40 (*). Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι κατά τις ημερομηνίες χορήγησης των αντίστοιχων εγκρίσεων ο κανονισμός αριθ. 78 συμπεριλάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 03, ενώ ο κανονισμός αριθ. 40 ήταν στην αρχική του μορφή.

(*) Ο τελευταίος αριθμός παρέχεται απλώς ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ, ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΑ
- 1.1. Επιφάνειες δοκιμής:
 - 1.1.1. Επιφάνεια υψηλής τριβής:
 - α) Εφαρμόζεται σε όλες τις δυναμικές δοκιμές πέδησης εκτός των δοκιμών ABS για τις οποίες καθορίζεται επιφάνεια χαμηλής τριβής.
 - β) Η επιφάνεια τριβής είναι καθαρή και επίπεδη, με κλίση ≤ 1 %.
 - γ) Η επιφάνεια έχει ονομαστική τιμή συντελεστή πέδησης κορυφής (PBC) 0,9, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.
 - 1.1.2. Επιφάνεια χαμηλής τριβής:
 - α) Εφαρμόζεται σε όλες τις δυναμικές δοκιμές πέδησης για τις οποίες καθορίζεται επιφάνεια χαμηλής τριβής.
 - β) Η επιφάνεια τριβής είναι καθαρή, στεγνή και επίπεδη, με κλίση ≤ 1 %.
 - γ) Η επιφάνεια έχει PBC $\leq 0,45$.
 - 1.1.3. Μέτρηση του PBC:

Ο PBC μετράται σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα από την αρχή έγκρισης είτε:

 - α) με βάση το τυποποιημένο ελαστικό αναφοράς δοκιμής E1136 — 93 (εγκρίθηκε εκ νέου το 2003) της Αμερικανικής Εταιρείας Δοκιμών και Υλικών (ASTM) σύμφωνα με τη μέθοδο ASTM E1337-90 (εγκρίθηκε εκ νέου το 2002), σε ταχύτητα 40 μιλίων ανά ώρα (mph)· ή
 - β) με βάση τη μέθοδο που προσδιορίζεται στο προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος.
 - 1.1.4. Δοκιμές συστήματος πέδησης στάθμευσης:

Η καθορισμένη κλίση δοκιμής διαθέτει καθαρή και στεγνή επιφάνεια που δεν παραμορφώνεται από τη μάζα του οχήματος.
 - 1.1.5. Πλάτος της λωρίδας δοκιμής:

Για δίτροχα οχήματα (κατηγορίες οχημάτων L₁ και L₃) το πλάτος της λωρίδας δοκιμής είναι 2,5 m.

Για τρίτροχα οχήματα (κατηγορίες οχημάτων L₂, L₅ και L₄) το πλάτος της λωρίδας δοκιμής είναι 2,5 m συν το πλάτος του οχήματος.
- 1.2. Θερμοκρασία περιβάλλοντος
Η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι μεταξύ 4 °C και 45 °C.
- 1.3. Ταχύτητα ανέμου
Η ταχύτητα ανέμου δεν υπερβαίνει τα 5 m/s.
- 1.4. Ανοχή όσον αφορά την ταχύτητα δοκιμής
Η ανοχή της ταχύτητας δοκιμής είναι ± 5 km/h.

Σε περίπτωση που η πραγματική ταχύτητα δοκιμής αποκλίνει από την καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής, η πραγματική απόσταση ακινητοποίησης διορθώνεται με βάση τον τύπο στο σημείο 5.3.2 του παρόντος κανονισμού.
- 1.5. Αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

Τα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων ολοκληρώνουν όλες τις δοκιμές είτε με τον κινητήρα συμπλεγμένο είτε με τον κινητήρα αποσυμπλεγμένο.

Εάν το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων διαθέτει νεκρό σημείο, επιλέγεται το νεκρό σημείο για τις δοκιμές στις οποίες ο κινητήρας πρέπει να είναι αποσυμπλεγμένος.

1.6. Θέση του οχήματος και εμπλοκή των τροχών:

- α) Το όχημα τοποθετείται στο κέντρο της λωρίδας δοκιμής για την αρχή της κάθε ακινητοποίησης.
- β) Κατά την εκτέλεση των ακινητοποιήσεων οι τροχοί του οχήματος πρέπει να παραμένουν εντός της λωρίδας δοκιμής και χωρίς εμπλοκή.

1.7. Ακολουθία δοκιμών

Σειρά δοκιμών	Σημείο
1. Ακαριαία ακινητοποίηση — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών	3
2. Ακαριαία ακινητοποίηση — ενεργοποίηση όλων των οργάνων χειρισμού πέδησης πορείας	4
3. Υψηλή ταχύτητα	5
4. Υγρή πέδη	6
5. Απώλειες λόγω θέρμανσης (¹)	7
6. Εάν περιλαμβάνεται στον εξοπλισμό:	
6.1. Σύστημα πέδησης στάθμευσης	8
6.2. ABS	9
6.3. Μερική βλάβη, για διαιρούμενα συστήματα πέδησης πορείας	10
6.4. Βλάβη του συστήματος υποβοηθούμενης πέδησης	11

(¹) Η δοκιμή απωλειών λόγω θέρμανσης πραγματοποιείται πάντοτε τελευταία.

2. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

2.1. Κινητήρας σε στροφές βραδυπορείας

Οι στροφές βραδυπορείας του κινητήρα ρυθμίζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

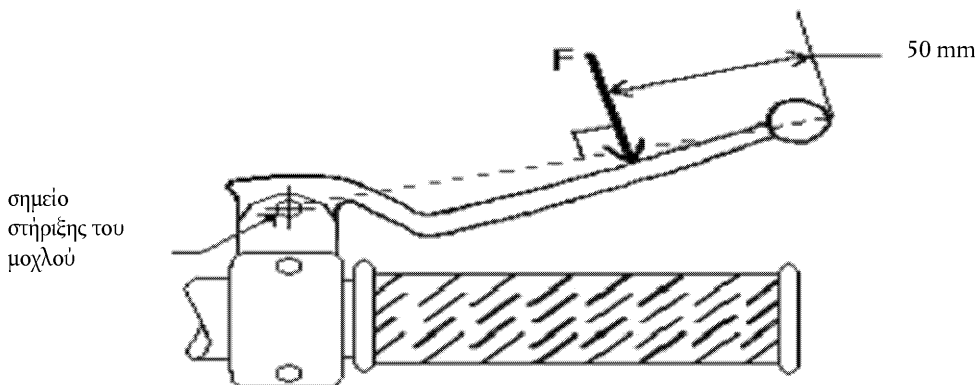
2.2. Πίεση των ελαστικών

Τα ελαστικά φουσκώνονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, ώστε το όχημα να είναι σε κατάσταση φόρτωσης για τη δοκιμή.

2.3. Σημεία ενεργοποίησης και διεύθυνση του οργάνου χειρισμού

Στον χειροκίνητο μοχλό χειρισμού η ασκούμενη δύναμη (F) εφαρμόζεται στην εμπρόσθια επιφάνεια του μοχλού χειρισμού καθέτως στον άξονα που σχηματίζουν το σημείο στήριξης του μοχλού και το απώτερο σημείο του στην ευθεία γύρω από την οποία περιστρέφεται ο μοχλός χειρισμού (βλέπε διάγραμμα παρακάτω).

Η ασκούμενη δύναμη εφαρμόζεται σε σημείο που απέχει 50 mm από το απώτερο σημείο του μοχλού χειρισμού, μετρούμενη κατά μήκος του άξονα που σχηματίζουν ο κεντρικός άξονας του σημείου στήριξης του μοχλού και το απώτερο σημείο του.



Σε ποδόπληκτρο χειρισμού, η ασκούμενη δύναμη εφαρμόζεται στο κέντρο του ποδόπληκτρου και σε ορθή γωνία με αυτό.

2.4. Μέτρηση της θερμοκρασίας πέδης

Όπως καθορίζεται από την αρχή έγκρισης, η θερμοκρασία της πέδης μετράται στο κατά προσέγγιση κέντρο της διαδρομής πέδησης του δίσκου ή του τυμπάνου με:

- α) ένα τριβόμενο θερμοστοιχείο που βρίσκεται σε επαφή με την επιφάνεια του δίσκου ή του τυμπάνου·
- β) ένα θερμοστοιχείο που είναι ενσωματωμένο στο υλικό τριβής.

2.5. Διαδικασία αποτριβής

Οι πέδες του οχήματος αποτριβονται προτού αξιολογηθούν οι επιδόσεις τους. Η διαδικασία μπορεί να ολοκληρώνεται από τον κατασκευαστή:

- α) ελαφρώς φορτωμένο όχημα·
- β) κινητήρας αποσυμπλεγμένος·
- γ) ταχύτητα δοκιμής:
 - i) αρχική ταχύτητα: 50 km/h ή $0,8 V_{max}$, όποια είναι χαμηλότερη·
 - ii) τελική ταχύτητα: 5 έως 10 km/h·
- δ) Ενεργοποίηση πέδης:

το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά·
- ε) επιβράδυνση του οχήματος:
 - i) μόνο με ένα εμπρόσθιο σύστημα πέδης:

3,0-3,5 m/s² για τις κατηγορίες οχημάτων L₃ και L₄·
1,5-2,0 m/s² για τις κατηγορίες οχημάτων L₁ και L₂·
 - ii) μόνο με ένα οπίσθιο σύστημα πέδης: 1,5-2,0 m/s²·
 - iii) CBS ή διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας: 3,5-4,0 m/s²·
- στ) αριθμός επιβραδύνσεων: 100 ανά σύστημα πέδησης·
- ζ) αρχική θερμοκρασία πέδης πριν από την κάθε ενεργοποίηση πέδης ≤ 100 °C·
- η) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την αρχική ταχύτητα και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται, έως ότου επιτευχθεί η τελική ταχύτητα. Στη συνέχεια, επιταχύνετε εκ νέου μέχρι την αρχική ταχύτητα και διατηρήστε την ταχύτητα αυτή έως ότου η θερμοκρασία της πέδης πέσει στην καθορισμένη αρχική τιμή. Όταν εκπληρωθούν αυτές οι προϋποθέσεις, ενεργοποιήστε εκ νέου την πέδη. Επαναλάβετε τη διαδικασία αυτή για τον προβλεπόμενο αριθμό επιβραδύνσεων. Μετά την αποτριβή, ρυθμίστε τις πέδες σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή.

3. ΑΚΑΡΙΑΙΑ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ – ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΜΟΝΟ ΟΡΓΑΝΟΥ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΔΩΝ

3.1. Συνθήκες οχήματος:

- α) η δοκιμή ισχύει για όλες τις κατηγορίες οχημάτων·
- β) έμφορτο:

για οχήματα εξοπλισμένα με CBS και με διαιρούμενα συστήματα πέδησης πορείας: το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή ελαφρώς φορτωμένο και έμφορτο·
- γ) κινητήρας αποσυμπλεγμένος.

3.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C·

- β) ταχύτητα δοκιμής:
- i) κατηγορίες οχημάτων L₁ και L₂: 40 km/h ή 0,9 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη·
 - ii) κατηγορίες οχημάτων L₃, L₅ και L₄: 60 km/h ή 0,9 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη·
- γ) ενεργοποίηση πέδης:
- το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά·
- δ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
- i) χειροκίνητο όργανο χειρισμού: ≤ 200 N·
 - ii) ποδοπληκτρο: ≤ 350 N για τις κατηγορίες οχημάτων L₁, L₂, L₃ και L₄·
≤ 500 N για την κατηγορία οχημάτων L₅·
- ε) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 6·
- στ) Για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

3.3. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν υποβάλλονται σε δοκιμή οι πέδες σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 3.2, η απόσταση ακινητοποίησης καθορίζεται σύμφωνα με τη στήλη 2 ή η MFDD καθορίζεται σύμφωνα με τη στήλη 3 του ακόλουθου πίνακα:

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3
Κατηγορία οχήματος	ΑΠΟΣΤΑΣΗ(-ΕΙΣ) ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ (Όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα)	MFDD

Ενιαίο σύστημα πέδησης, πέδηση μόνο του (των) εμπρόσθιου(-ων) τροχού(-ών):

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0111 V^2$	$\geq 3,4 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L ₅	Δεν ισχύει	Δεν ισχύει
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Ενιαίο σύστημα πέδησης, πέδηση μόνο του (των) οπίσθιου(-ων) τροχού(-ών):

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₅	Δεν ισχύει	Δεν ισχύει
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3
Κατηγορία οχήματος	ΑΠΟΣΤΑΣΗ(-ΕΙΣ) ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ (Όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα)	MFDD
Οχήματα εξοπλισμένα με CBS ή με διαιρούμενα συστήματα πέδησης πορείας: για έμφορτο και ελαφρώς φορτωμένο όχημα		
L ₁ και L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0076 V^2$	$\geq 5,1 \text{ m/s}^2$
L ₅	$S \leq 0,1 V + 0,0077 V^2$	$\geq 5,0 \text{ m/s}^2$
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0071 V^2$	$\geq 5,4 \text{ m/s}^2$
Οχήματα με CBS — δευτερεύοντα συστήματα πέδησης πορείας:		
ΟΛΑ	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

4. ΑΚΑΡΙΑΙΑ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ – ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΠΕΔΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

4.1. Συνθήκες οχήματος:

- η δοκιμή ισχύει για τις κατηγορίες οχημάτων L₃, L₅ και L₄.
- ελαφρώς φορτωμένο.
- κινητήρας αποσυμπλεγμένος.

4.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- αρχική θερμοκρασία των πεδών $\geq 55 \text{ }^\circ\text{C}$ και $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$.
- ταχύτητα δοκιμής: 100 km/h ή 0,9 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη.
- ενεργοποίηση πέδης:

ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας εάν το όχημα διαθέτει σχετικό εξοπλισμό, ή του ενός μόνο οργάνου χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας στην περίπτωση συστήματος πέδησης πορείας που επενεργεί σε όλους τους τροχούς.

δ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:

χειροκίνητο όργανο χειρισμού: $\leq 250 \text{ N}$.

ποδοπληκτρο: $\leq 400 \text{ N}$ για τις κατηγορίες οχημάτων L₃ και L₄.

$\leq 500 \text{ N}$ για την κατηγορία οχημάτων L₅.

ε) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 6.

στ) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε τα όργανα χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

4.3. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 4.2, η απόσταση ακινητοποίησης (S) είναι $S \leq 0,0060 V^2$ (όπου η V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και η S είναι η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα).

5. ΔΟΚΙΜΗ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

5.1. Συνθήκες οχήματος:

- α) η δοκιμή ισχύει για τις κατηγορίες οχημάτων L₃, L₅ και L₄.
- β) η δοκιμή δεν απαιτείται για οχήματα με $V_{max} \leq 125$ km/h.
- γ) ελαφρώς φορτωμένο.
- δ) ο κινητήρας είναι συμπλεγμένος και το σύστημα μετάδοσης βρίσκεται στην ανώτατη σχέση μετάδοσης κίνησης.

5.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C.
- β) ταχύτητα δοκιμής: $0,8 V_{max}$ για οχήματα με $V_{max} > 125$ km/h και < 200 km/h.
 160 km/h για οχήματα με $V_{max} \geq 200$ km/h.

γ) Ενεργοποίηση πέδης:

ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας εάν το όχημα διαθέτει σχετικό εξοπλισμό, ή του ενός μόνο οργάνου χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας στην περίπτωση συστήματος πέδησης πορείας που επενεργεί σε όλους τους τροχούς.

δ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:

χειροκίνητο όργανο χειρισμού: ≤ 200 N.

ποδοπληκτρο: ≤ 350 N για τις κατηγορίες οχημάτων L₃ και L₄.

≤ 500 N για την κατηγορία οχημάτων L₅.

ε) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 6.

στ) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το (τα) όργανο(-α) χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

5.3. Απαιτήσεις επιδόσεων:

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 5.2:

α) Η απόσταση ακινητοποίησης (S) είναι $\leq 0,1 V + 0,0067 V^2$

(Όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα)· ή

β) Η MFDD είναι $\geq 5,8$ m/s².

6. ΔΟΚΙΜΗ ΥΓΡΗΣ ΠΕΔΗΣ

6.1. Γενικά

α) Η δοκιμή περιλαμβάνει δύο μέρη που εκτελούνται διαδοχικά για το κάθε σύστημα πέδησης:

i) Μια βασική δοκιμή που εκτελείται με βάση τη δοκιμή ακαριαίας ακινητοποίησης — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών (τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος).

ii) Μια ακινητοποίηση υγρής πέδης στην οποία εφαρμόζονται οι ίδιες παράμετροι δοκιμής με την περίπτωση i), αλλά η/οι πέδη/πέδες ψεκάζεται/ψεκάζονται συνεχώς με νερό, κατά τη διενέργεια της δοκιμής, έτσι ώστε να μετρηθεί η επίδοση των πεδών υπό συνθήκες υγρασίας.

β) Η δοκιμή δεν εφαρμόζεται σε σύστημα πέδησης στάθμευσης, εκτός εάν πρόκειται για δευτερεύουσα πέδη.

γ) Τα ταμπουρόφρενα ή τα πλήρως προστατευμένα δισκόφρενα εξαιρούνται από τη δοκιμή αυτή, εκτός εάν διαθέτουν ανοιχτές οπές εξαερισμού ή παρατήρησης.

δ) Η δοκιμή αυτή απαιτεί το όχημα να είναι εξοπλισμένο με όργανα μετρήσεων που να παρέχουν συνεχή καταγραφή της ασκούμενης επί της πέδης δύναμης και της επιβράδυνσης του οχήματος. Οι μετρήσεις της MFDD και της απόστασης ακινητοποίησης δεν είναι κατάλληλες στην περίπτωση αυτή.

6.2. Συνθήκες οχήματος:

α) η δοκιμή ισχύει για όλες τις κατηγορίες οχημάτων·

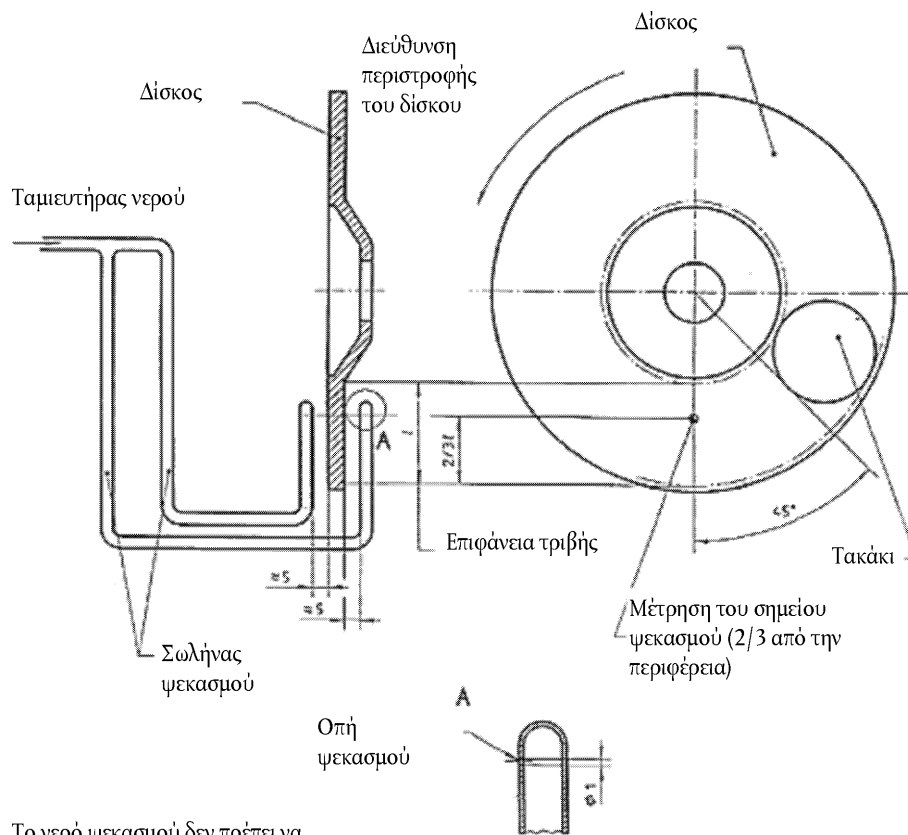
β) έμφορτο:

για οχήματα εξοπλισμένα με CBS και με διαιρούμενα συστήματα πέδησης πορείας: το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή ελαφρώς φορτωμένο και έμφορτο·

γ) κινητήρας αποσυμπλεγμένος·

δ) η κάθε πέδη διαθέτει εξοπλισμό ψεκασμού με νερό:

ι) Δισκόφρενα: σχήμα του εξοπλισμού ψεκασμού με νερό:



Το νερό ψεκασμού δεν πρέπει να διασκορπίζεται.

Διαστάσεις σε mm

Ο εξοπλισμός ψεκασμού με νερό του δισκόφρενου είναι εγκατεστημένος ως εξής:

α) το νερό ψεκάζεται σε κάθε πέδη με συντελεστή ροής 15 λίτρα/ώρα. Το νερό ισοκατανέμεται σε κάθε πλευρά του ρότορα·

β) εάν η επιφάνεια του περιστρεφόμενου τυμπάνου διαθέτει προστατευτικό κάλυμμα, ο ψεκασμός του νερού εφαρμόζεται σε γωνία 45° πριν από το προστατευτικό κάλυμμα·

γ) εάν το σημείο ψεκασμού δεν είναι δυνατόν να βρίσκεται στη θέση που φαίνεται στο σχήμα, ή εάν το σημείο ψεκασμού συμπίπτει με την οπή εξαερισμού της πέδης ή με παρόμοια λειτουργία, η στήλη του νερού μπορεί να τοποθετηθεί πιο πριν σε γωνία επιπλέον 90° από την άκρη του πλακιδίου, με βάση την ίδια ακτίνα.

- ii) Ταμπουρόφρενα με σπές εξαερισμού και ανοιχτές σπές παρατήρησης:
 - Ο εξοπλισμός ψεκασμού με νερό εγκαθίσταται ως εξής:
 - α) ο ψεκασμός του νερού ισοκατανέμεται στις δύο πλευρές της διάταξης του ταμπουρόφρενου (σταθερή βάση και περιστρεφόμενο ταμπούρο) με συντελεστή ροής 15 λίτρα/ώρα·
 - β) οι στήλες του νερού βρίσκονται στα δύο τρίτα της απόστασης μεταξύ της εξωτερικής περιφέρειας του περιστρεφόμενου ταμπούρου και του κέντρου του άξονα του τροχού·
 - γ) η θέση του ψεκαστήρα είναι $> 15^\circ$ από το άκρο τυχόν ανοίγματος στη βάση του ταμπούρου.

6.3. Βασική δοκιμή

6.3.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) Η δοκιμή στο τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος (δοκιμή ακαριαίας ακινητοποίησης — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών) εκτελείται για το κάθε σύστημα πέδησης αλλά με ασκούμενη επί της πέδης δύναμη που οδηγεί σε επιβράδυνση του οχήματος κατά $2,5\text{-}3,0 \text{ m/s}^2$, και ορίζονται τα ακόλουθα στοιχεία:
 - i) η μέση ασκούμενη επί της πέδης δύναμη μετράται όταν το όχημα μετακινείται με ταχύτητα μεταξύ 80 % και 10 % της καθορισμένης ταχύτητας δοκιμής·
 - ii) η μέση επιβράδυνση του οχήματος κατά την περίοδο 0,5 έως 1,0 δευτερολέπτου μετά το σημείο ενεργοποίησης του οργάνου χειρισμού της πέδης·
 - iii) η μέγιστη επιβράδυνση του οχήματος κατά την ολική ακινητοποίηση αλλά με εξαίρεση το τελικό 0,5 δευτερόλεπτο·
- β) διενεργήστε 3 βασικές ακινητοποιήσεις και υπολογίστε τον μέσο όρο των τιμών που προέκυψαν από τα στοιχεία i), ii) και iii).

6.4. Δοκιμή υγρής πέδης

6.4.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) το όχημα κινείται με την ταχύτητα δοκιμής που χρησιμοποιείται στη βασική δοκιμή που ορίζεται στο σημείο 6.3, ενώ λειτουργεί ο εξοπλισμός ψεκασμού με νερό στην (στις) πέδη(-ες) που υποβάλλεται(-ονται) σε δοκιμή και χωρίς ενεργοποίηση του συστήματος πέδης·
- β) ύστερα από απόσταση $\geq 500 \text{ m}$, εφαρμόστε τη μέση ασκούμενη επί της πέδης δύναμη η οποία καθορίζεται στη βασική δοκιμή για το υπό δοκιμή σύστημα πέδησης·
- γ) μετρήστε τη μέση επιβράδυνση του οχήματος κατά την περίοδο 0,5 έως 1,0 δευτερολέπτου μετά το σημείο ενεργοποίησης του οργάνου χειρισμού της πέδης·
- δ) μετρήστε τη μέγιστη επιβράδυνση του οχήματος κατά την ολική ακινητοποίηση αλλά με εξαίρεση το τελικό 0,5 δευτερόλεπτο.

6.5. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 6.4.1, η επίδοση επιβράδυνσης της υγρής πέδης πρέπει να είναι:

- α) η τιμή που μετράται στο σημείο 6.4.1γ) ≥ 60 % των μέσων τιμών επιβράδυνσης που καταγράφηκαν στη βασική δοκιμή στο σημείο 6.3.1α)ii), δηλαδή κατά την περίοδο 0,5 έως 1,0 δευτερολέπτου μετά το σημείο ενεργοποίησης του οργάνου χειρισμού της πέδης· και
- β) η τιμή που μετράται στο σημείο 6.4.1δ) ≤ 120 % των μέσων τιμών επιβράδυνσης που καταγράφηκαν στη βασική δοκιμή στο σημείο 6.3.1α)iii), δηλαδή κατά την ολική ακινητοποίηση αλλά με εξαίρεση το τελικό 0,5 δευτερόλεπτο.

7. ΔΟΚΙΜΗ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΛΟΓΩ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ

7.1. Γενικά

- α) Η δοκιμή περιλαμβάνει τρία μέρη που εκτελούνται διαδοχικά για το κάθε σύστημα πέδησης:
 - i) μια βασική δοκιμή που εκτελείται με βάση τη δοκιμή ακαριαίας ακινητοποίησης — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών (τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος)·

- ii) μια διαδικασία θέρμανσης που αποτελείται από μια αλληλουχία επαναλαμβανόμενων ακινητοποιήσεων, με σκοπό τη θέρμανση της (των) πέδης(-ών).
 - iii) μια ακινητοποίηση θερμής πέδης κατά την οποία εφαρμόζεται η δοκιμή ακαριαίας ακινητοποίησης — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών (τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος), ώστε να μετράται η επίδοση της πέδης ύστερα από τη διαδικασία θέρμανσης.
- β) η δοκιμή εφαρμόζεται για τις κατηγορίες οχημάτων L₃, L₅ και L₄.
- γ) η δοκιμή δεν εφαρμόζεται στα συστήματα πέδησης στάθμευσης και στα δευτερεύοντα συστήματα πέδησης πορείας.
- δ) όλες οι ακινητοποιήσεις εκτελούνται με το όχημα έμφορτο.
- ε) η διαδικασία θέρμανσης απαιτεί το όχημα να είναι εξοπλισμένο με όργανα μετρήσεων που να παρέχουν συνεχή καταγραφή της ασκούμενης επί της πέδης δύναμης και της επιβράδυνσης του οχήματος. Οι μετρήσεις της MFDD και της απόστασης ακινητοποίησης δεν είναι κατάλληλες για τη διαδικασία θέρμανσης. Η βασική δοκιμή και η δοκιμή θερμής πέδης απαιτούν τη μέτρηση είτε της MFDD είτε της απόστασης ακινητοποίησης.

7.2. Βασική δοκιμή

7.2.1. Συνθήκες οχήματος:

κινητήρας αποσυμπλεγμένος.

7.2.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C.
- β) ταχύτητα δοκιμής: 60 km/h ή 0,9 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη.
- γ) ενεργοποίηση πέδης:
 - το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά.
- δ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
 - χειροκίνητο όργανο χειρισμού: ≤ 200 N.
 - ποδόπληκτρο: ≤ 350 N για τις κατηγορίες οχημάτων L₃ και L₄.
 - ≤ 500 N για την κατηγορία οχημάτων L₅.
- ε) επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής, ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης σύμφωνα με τις καθορισμένες συνθήκες και καταγράψτε την ασκούμενη επί της πέδης δύναμη που απαιτείται ώστε να επιτευχθεί η επίδοση πέδησης του οχήματος η οποία καθορίζεται στον πίνακα στο σημείο 3.3 του παρόντος παραρτήματος.

7.3. Μέθοδος θέρμανσης

7.3.1. Συνθήκες οχήματος:

Σύστημα μετάδοσης του κινητήρα:

- i) από την καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής έως το 50 % της καθορισμένης ταχύτητας δοκιμής: συμπλεγμένος, επιλέγεται η κατάλληλη υψηλότερη σχέση μετάδοσης της κίνησης ώστε η ταχύτητα του κινητήρα να παραμένει πάνω από τις στροφές βραδυπορείας που καθορίζει ο κατασκευαστής.
- ii) από το 50 % της καθορισμένης ταχύτητας δοκιμής έως την ακινητοποίηση: αποσυμπλεγμένος.

7.3.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) αρχική θερμοκρασία πέδης πριν από την πρώτη ακινητοποίηση μόνο: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C.
- β) ταχύτητα δοκιμής:
 - ενιαίο σύστημα πέδησης, πέδηση μόνο του εμπρόσθιου τροχού: 100 km/h ή 0,7 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη.
 - ενιαίο σύστημα πέδησης, πέδηση μόνο του οπίσθιου τροχού: 80 km/h ή 0,7 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη.
 - CBS ή διαιρούμενο σύστημα πέδησης πορείας: 100 km/h ή 0,7 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη.

γ) ενεργοποίηση πέδης:

το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά·

δ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:

i) για την πρώτη ακινητοποίηση:

η σταθερή ασκούμενη επί της πέδης δύναμη που επιτυγχάνει έναν συντελεστή επιβράδυνσης οχήματος 3,0-3,5 m/s² όσο ο κινητήρας επιβραδύνεται μεταξύ 80 και 10 % της καθορισμένης ταχύτητας·

εάν το όχημα δεν είναι σε θέση να επιτύχει τον καθορισμένο συντελεστή επιβράδυνσης του οχήματος, η ακινητοποίηση αυτή εκτελείται ώστε να τηρούνται οι απαιτήσεις επιβράδυνσης στον πίνακα του σημείου 3.3 του παρόντος παραρτήματος·

ii) για τις υπόλοιπες ακινητοποιήσεις:

α) η ίδια σταθερή ασκούμενη επί της πέδης δύναμη που εφαρμόζεται στην πρώτη ακινητοποίηση·

β) αριθμός ακινητοποιήσεων: 10·

γ) απόσταση μεταξύ των ακινητοποιήσεων: 1 000 m·

ε) διενεργήστε μια ακινητοποίηση σύμφωνα με τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο και στη συνέχεια εφαρμόστε αμέσως τη μέγιστη επιτάχυνση ώστε να επιτευχθεί η καθορισμένη ταχύτητα και να διατηρηθεί η ταχύτητα έως την επόμενη ακινητοποίηση.

7.4. Ακινητοποίηση θερμής πέδης

7.4.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

Πραγματοποιήστε μία ακινητοποίηση υπό τις συνθήκες που εφαρμόστηκαν στη βασική δοκιμή (σημείο 7.2) για το σύστημα πέδησης που έχει θερμοανθί κατά τη διαδικασία σύμφωνα με το σημείο 7.3. Η ακινητοποίηση αυτή πραγματοποιείται εντός ενός λεπτού από την ολοκλήρωση της διαδικασίας που ορίζεται στο σημείο 7.3 με την εφαρμογή ασκούμενης επί της πέδης δύναμης που δεν υπερβαίνει ή ισούται της δύναμης που ασκείται κατά τη δοκιμή στο σημείο 7.2.

7.5. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 7.4.1:

α) Η απόσταση ακινητοποίησης: $S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \times 0,1 V$

όπου:

S_1 = διορθωμένη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα η οποία επιτυγχάνεται στη βασική δοκιμή που ορίζεται στο σημείο 7.2

S_2 = διορθωμένη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα η οποία επιτυγχάνεται στη βασική δοκιμή που ορίζεται στο σημείο 7.4.1

V = καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής, σε km/h· ή

β) Η MFDD \geq 60 % της MFDD που καταγράφεται στη δοκιμή, όπως ορίζεται στο σημείο 7.2.

8. ΔΟΚΙΜΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ — ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΜΕ ΠΕΔΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

8.1. Συνθήκες οχήματος:

α) η δοκιμή εφαρμόζεται στις κατηγορίες οχημάτων L₂, L₅ και L₄·

β) έμφορτο·

γ) κινητήρας αποσυμπλεγμένος.

8.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

α) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≤ 100 °C·

β) κλίση επιφάνειας δοκιμής = 18 %·

- γ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
χειροκίνητο όργανο χειρισμού: $\leq 400 \text{ N}$
ποδόπληκτρο: $\leq 500 \text{ N}$
- δ) για το πρώτο μέρος της δοκιμής, σταθμεύστε το όχημα στην επικλινή επιφάνεια δοκιμής με το εμπρόσθιο μέρος προς τα επάνω επενεργώντας στο σύστημα πέδησης στάθμευσης σύμφωνα με τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο. Εάν το όχημα παραμένει ακίνητο, ξεκινήστε τη μέτρηση της περιόδου δοκιμής.
- ε) ύστερα από την ολοκλήρωση της δοκιμής με το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος προς τα επάνω, επαναλάβετε την ίδια διαδικασία δοκιμής με το εμπρόσθιο μέρος προς τα κάτω στην επικλινή επιφάνεια.

8.3. Απαιτήσεις επιδόσεων:

Όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 8.2, το σύστημα πέδησης στάθμευσης πρέπει να διατηρεί το όχημα ακίνητο για 5 λεπτά όταν το όχημα είναι σταθμευμένο προς τα επάνω και προς τα κάτω στην επικλινή επιφάνεια.

9. ΔΟΚΙΜΕΣ ABS

9.1. Γενικά

- α) οι δοκιμές εφαρμόζονται μόνο στις κατηγορίες οχημάτων L_1 και L_3 που είναι εξοπλισμένες με ABS.
- β) οι δοκιμές πρέπει να επιβεβαιώνουν την επίδοση των συστημάτων πέδησης που είναι εξοπλισμένα με ABS και την επίδοσή τους σε περίπτωση ηλεκτρικής βλάβης του ABS.
- γ) ως «πλήρης κύκλος λειτουργίας» νοείται επαναλαμβανόμενη αύξομείωση της δύναμης πέδησης από το σύστημα αντεμπλοκής, ούτως ώστε να αποφεύγεται η εμπλοκή των άμεσα ελεγχόμενων τροχών.
- δ) η εμπλοκή των τροχών επιτρέπεται εφόσον δεν επηρεάζεται η σταθερότητα του οχήματος, στον βαθμό που ο χειριστής υποχρεώνεται να ελευθερώσει το όργανο χειρισμού ή ένας τροχός του οχήματος δεν παραμένει εντός της λωρίδας δοκιμής.

Η αλληλουχία δοκιμών περιλαμβάνει τις ακόλουθες επιμέρους δοκιμές, οι οποίες δύνανται να εκτελούνται με οποιαδήποτε σειρά:

ΔΟΚΙΜΕΣ ABS	ΣΗΜΕΙΟ
α. Ακίνητοποιήσεις σε επιφάνεια υψηλής τριβής — όπως καθορίζεται στο σημείο 1.1.1	9.3
β. Ακίνητοποιήσεις σε επιφάνεια χαμηλής τριβής — όπως καθορίζεται στο σημείο 1.1.2	9.4
γ. Έλεγχοι εμπλοκής των τροχών σε επιφάνειες υψηλής και χαμηλής τριβής	9.5
δ. Έλεγχος εμπλοκής των τροχών — μετάβαση από επιφάνεια υψηλής σε επιφάνεια χαμηλής τριβής	9.6
ε. Έλεγχος εμπλοκής των τροχών — μετάβαση από επιφάνεια χαμηλής σε επιφάνεια υψηλής τριβής	9.7
στ. Ακίνητοποιήσεις με ηλεκτρική βλάβη του ABS	9.8

9.2. Συνθήκες οχήματος:

- α) ελαφρώς φορτωμένο·
β) κινητήρας αποσυμπλεγμένος·

9.3. Ακίνητοποιήσεις σε επιφάνεια υψηλής τριβής:

9.3.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) αρχική θερμοκρασία των πεδών: $\geq 55 \text{ }^\circ\text{C}$ και $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$.
β) ταχύτητα δοκιμής: 60 km/h ή $0,9 V_{\max}$, όποια είναι χαμηλότερη·

γ) ενεργοποίηση πέδης:

ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας εάν το όχημα διαθέτει σχετικό εξοπλισμό, ή του ενός μόνο οργάνου χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας στην περίπτωση συστήματος πέδησης πορείας που επενεργεί σε όλους τους τροχούς·

δ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:

η ασκούμενη δύναμη είναι η δύναμη που απαιτείται ώστε να εξασφαλιστεί ότι το ABS θα ολοκληρώσει τον πλήρη κύκλο λειτουργίας του σε κάθε ακινητοποίηση, μέχρι τα 10 km/h·

ε) εάν ένας τροχός δεν είναι εξοπλισμένος με ABS, το όργανο χειρισμού της πέδης πορείας του τροχού αυτού ενεργοποιείται με δύναμη χαμηλότερη από τη δύναμη η οποία προκαλεί την εμπλοκή του τροχού·

στ) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 6·

ζ) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

9.3.2. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 9.3.1:

α) η διαδικασία ακινητοποίησης (S) πρέπει να είναι $\leq 0,0063V^2$ (όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα) ή η MFDD πρέπει να είναι $\geq 6,17 \text{ m/s}^2$ και

β) Δεν πρέπει να γίνεται εμπλοκή των τροχών και οι τροχοί του οχήματος πρέπει να παραμένουν εντός της λωρίδας δοκιμής.

9.4. Ακινητοποιήσεις σε επιφάνεια χαμηλής τριβής:

9.4.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

Όπως ορίζεται στο σημείο 9.3.1, αλλά σε επιφάνεια χαμηλής τριβής αντί για επιφάνεια υψηλής τριβής.

9.4.2. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 9.4.1:

α) Η διαδικασία ακινητοποίησης (S) πρέπει να είναι $\leq 0,0056 \text{ V}^2/\text{P}$ (όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα) ή η MFDD πρέπει να είναι $\geq 6,87 \times \text{P}$, σε m/s^2 και

β) Δεν γίνεται εμπλοκή των τροχών και οι τροχοί του οχήματος πρέπει να παραμένουν εντός της λωρίδας δοκιμής.

9.5. Έλεγχοι εμπλοκής των τροχών σε επιφάνειες υψηλής και χαμηλής τριβής:

9.5.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

α) επιφάνειες δοκιμής:

i) υψηλή τριβή· και

ii) χαμηλή τριβή·

β) αρχική θερμοκρασία των πεδών: $\geq 55 \text{ }^\circ\text{C}$ και $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$ ·

γ) ταχύτητα δοκιμής:

i) στην επιφάνεια υψηλής τριβής: 80 km/h ή $0,8 V_{\text{max}}$, όποια είναι χαμηλότερη·

ii) στην επιφάνεια χαμηλής τριβής: 60 km/h ή $0,8 V_{\text{max}}$, όποια είναι χαμηλότερη·

δ) ενεργοποίηση πέδης:

i) το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά·

ii) όταν και το δύο συστήματα πέδησης είναι εξοπλισμένα με ABS, ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού πέραν της περίπτωσης i)·

- ε) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
η ασκούμενη δύναμη είναι η δύναμη που απαιτείται ώστε να εξασφαλιστεί ότι το ABS θα ολοκληρώσει τον πλήρη κύκλο λειτουργίας του σε κάθε ακινητοποίηση, μέχρι τα 10 km/h·
- στ) συντελεστής ενεργοποίησης πέδης:
η ασκούμενη επί του οργάνου χειρισμού της πέδης δύναμη εφαρμόζεται για 0,2-0,5 δευτερόλεπτα·
- ζ) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 3·
- η) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

9.5.2. Απαιτήσεις επιδόσεων:

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 9.5.1, δεν πρέπει να γίνεται εμπλοκή των τροχών και οι τροχοί του οχήματος πρέπει να παραμένουν εντός της λωρίδας δοκιμής.

9.6. Έλεγχος εμπλοκής των τροχών — μετάβαση από επιφάνεια υψηλής σε επιφάνεια χαμηλής τριβής.

9.6.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) επιφάνειες δοκιμής:
επιφάνεια υψηλής τριβής αμέσως ακολουθούμενη από επιφάνεια χαμηλής τριβής·
- β) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C·
- γ) ταχύτητα δοκιμής:
η ταχύτητα που θα προκύψει στα 50 km/h ή σε $0,5 V_{\max}$, όποια είναι χαμηλότερη, τη στιγμή που το όχημα περάσει από την επιφάνεια υψηλής τριβής στην επιφάνεια χαμηλής τριβής·
- δ) ενεργοποίηση πέδης:
i) το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά·
ii) όταν και το δύο συστήματα πέδησης είναι εξοπλισμένα με ABS, ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού πέραν της περίπτωσης i)·
- ε) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
η ασκούμενη δύναμη είναι η δύναμη που απαιτείται ώστε να εξασφαλιστεί ότι το ABS θα ολοκληρώσει τον πλήρη κύκλο λειτουργίας του σε κάθε ακινητοποίηση, μέχρι τα 10 km/h·
- στ) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 3·
- ζ) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης, προτού το όχημα φτάσει στη μετάβαση από τη μία επιφάνεια τριβής στην άλλη·

9.6.2. Απαιτήσεις επιδόσεων:

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 9.6.1, δεν πρέπει να πραγματοποιείται εμπλοκή των τροχών και οι τροχοί του οχήματος πρέπει να παραμένουν εντός της λωρίδας δοκιμής.

9.7. Έλεγχος εμπλοκής των τροχών — μετάβαση από επιφάνεια χαμηλής σε επιφάνεια υψηλής τριβής:

9.7.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) επιφάνειες δοκιμής:
επιφάνεια χαμηλής τριβής αμέσως ακολουθούμενη από επιφάνεια υψηλής επαφής με $PBC \geq 0,8$ ·
- β) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C·
- γ) ταχύτητα δοκιμής:
η ταχύτητα που θα προκύψει στα 50 km/h ή σε $0,5 V_{\max}$, όποια είναι χαμηλότερη, τη στιγμή που το όχημα μεταβεί από την επιφάνεια χαμηλής τριβής στην επιφάνεια υψηλής τριβής·

- δ) ενεργοποίηση πέδης:
- i) το κάθε όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας ενεργοποιείται χωριστά·
 - ii) όταν και το δύο συστήματα πέδησης είναι εξοπλισμένα με ABS, ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού πέραν της περίπτωσης i)·
- ε) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
- η ασκούμενη δύναμη είναι η δύναμη που απαιτείται ώστε το ABS να ολοκληρώσει τον πλήρη κύκλο λειτουργίας του σε κάθε ακινητοποίηση, μέχρι τα 10 km/h·
- στ) αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 3·
- ζ) για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης, προτού το όχημα φτάσει στη μετάβαση από τη μία επιφάνεια τριβής στην άλλη·
- η) καταγράψτε τη συνεχή επιβράδυνση του οχήματος.

9.7.2. Απαιτήσεις επιδόσεων:

- α) όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 9.7.1, δεν πρέπει να πραγματοποιείται εμπλοκή των τροχών και οι τροχοί του οχήματος πρέπει να παραμένουν εντός της λωρίδας δοκιμής·
- β) εντός ενός δευτερολέπτου αφότου ο οπίσθιος τροχός περάσει από το σημείο μετάβασης μεταξύ των επιφανειών χαμηλής και υψηλής τριβής, αρχίζει η επιβράδυνση του οχήματος.

9.8. Ακινητοποιήσεις με ηλεκτρική βλάβη του ABS:

9.8.1. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

Αφότου απενεργοποιήσετε το ηλεκτρικό σύστημα ABS, διενεργήστε τη δοκιμή που ορίζεται στο μέρος 3 του παρόντος παραρτήματος (ακαριαία ακινητοποίηση — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών), εφαρμόζοντας τις συνθήκες που είναι συναφείς με το σύστημα πέδησης και το υπό δοκιμή όχημα.

9.8.2. Απαιτήσεις επιδόσεων:

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 9.8.1:

- α) το σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις περί ειδοποίησης για βλάβη που ορίζονται στο σημείο 5.1.13 του παρόντος κανονισμού· και
- β) οι ελάχιστες απαιτήσεις για την απόσταση ακινητοποίησης ή τη MFDD είναι όπως καθορίζονται στη στήλη 2 ή 3 αντίστοιχα, υπό την επικεφαλίδα «Ενιαίο σύστημα πέδησης, πέδηση μόνο του (των) οπίσθιου(-ων) τροχού(-ών)» στον πίνακα του σημείου 3.3 του παρόντος παραρτήματος.

10. ΔΟΚΙΜΗ ΜΕΡΙΚΗΣ ΒΛΑΒΗΣ — ΓΙΑ ΔΙΑΙΡΟΥΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΔΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

10.1. Γενικές πληροφορίες:

- α) η δοκιμή εφαρμόζεται μόνο σε οχήματα που είναι εξοπλισμένα με διαιρούμενα συστήματα πέδησης πορείας·
- β) σκοπός της δοκιμής είναι να επιβεβαιώσει την επίδοση του παραμένουστος υποσυστήματος σε περίπτωση βλάβης διαρροής του υδραυλικού συστήματος.

10.2. Συνθήκες οχήματος:

- α) η δοκιμή εφαρμόζεται στις κατηγορίες οχημάτων L₃, L₅ και L₄·
- β) ελαφρώς φορτωμένο·
- γ) κινητήρας αποσυμπλεγμένος.

10.3. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C·
- β) ταχύτητες δοκιμών: 50 km/h και 100 km/h ή 0,8 V_{max}, όποια είναι χαμηλότερη·
- γ) δύναμη που ασκείται στην πέδη:
- χειροκίνητο όργανο χειρισμού: ≤ 250 N·
- ποδοπληκτρο: ≤ 400 N·

- δ) αριθμός ακινητοποιήσεων: μέχρις ότου το όχημα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις επιδόσεων, με μέγιστο αριθμό ακινητοποιήσεων τις 6 για κάθε ταχύτητα δοκιμής·
- ε) μεταβάλετε το σύστημα πέδησης πορείας ώστε να προκαλέσετε ολική απώλεια πέδησης σε οποιοδήποτε υποσύστημα. Μετά, για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το όργανο χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο·
- στ) επαναλάβετε τη δοκιμή για το κάθε υποσύστημα.

10.4. Απαιτήσεις επιδόσεων:

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 10.3:

- α) το σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις περί ειδοποίησης για βλάβη στο σημείο 5.1.11 του παρόντος κανονισμού· και
- β) η διαδικασία ακινητοποίησης (S) πρέπει να είναι $\leq 0,1 V + 0,0117 V^2$ (όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα) ή η MFDD πρέπει να είναι $\geq 3,3 \text{ m/s}^2$.

11. ΔΟΚΙΜΗ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΠΟΒΟΗΘΟΥΜΕΝΗΣ ΠΕΔΗΣΗΣ

11.1. Γενικές πληροφορίες:

- α) η δοκιμή δεν διενεργείται όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με άλλο χωριστό σύστημα πέδησης πορείας·
- β) σκοπός της δοκιμής είναι να επιβεβαιώσει την επίδοση του συστήματος πέδησης πορείας σε περίπτωση βλάβης διαρροής της ισχύος υποβοήθησης.

11.2. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

Διενεργήστε τη δοκιμή στο μέρος 3 του παρόντος παραρτήματος, (ακαριαία ακινητοποίηση — ενεργοποίηση ενός μόνο οργάνου χειρισμού των πεδών) για κάθε σύστημα πέδησης πορείας με απενεργοποιημένη την ισχύ υποβοήθησης.

11.3. Απαιτήσεις επιδόσεων

Όταν οι πέδες υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 11.2, η απόσταση ακινητοποίησης καθορίζεται σύμφωνα με τη στήλη 2 ή η MFDD καθορίζεται σύμφωνα με τη στήλη 3 του ακόλουθου πίνακα:

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3
Κατηγορία οχήματος	ΑΠΟΣΤΑΣΗ(-ΕΙΣ) ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ (Όπου το V είναι η καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής σε km/h και S η απαιτούμενη απόσταση ακινητοποίησης σε μέτρα)	MFDD

Ενιαίο σύστημα πέδησης

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Οχήματα με CBS ή SSBS

ΟΛΑ	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$
-----	-----------------------------	--------------------------

Σημειώνεται ότι εάν η ισχύς υποβοήθησης μπορεί να ενεργοποιείται από ένα ή περισσότερα όργανα χειρισμού, η παραπάνω επίδοση επιτυγχάνεται, όταν το κάθε όργανο χειρισμού ενεργοποιείται χωριστά.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΕΝΔΕΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΠΕΔΗΣΗΣ ΚΟΡΥΦΗΣ (PBC)

(βλέπε σημείο 1.1.3 του παρόντος κανονισμού)

1.1. Γενικά

- α) Η δοκιμή εκτελείται για να καθορισθεί ένας PBC για τον τύπο οχήματος όταν εκτελείται η πέδηση στις επιφάνειες δοκιμής που περιγράφονται στο παράρτημα 3 σημεία 1.1.1 και 1.1.2.
- β) Η δοκιμή περιλαμβάνει έναν αριθμό ακινητοποιήσεων με μεταβαλλόμενες ασκούμενες επί της πέδης δυνάμεις. Η πέδηση εκτελείται και από τους δύο τροχούς ταυτόχρονα έως το σημείο πριν από την εμπλοκή των τροχών, προκειμένου να επιτευχθεί ο μέγιστος συντελεστής επιβράδυνσης του οχήματος στην αντίστοιχη επιφάνεια δοκιμής.
- γ) Ο μέγιστος συντελεστής επιβράδυνσης του οχήματος είναι η υψηλότερη καταγραφόμενη τιμή κατά τη διάρκεια όλων των ακινητοποιήσεων δοκιμής.
- δ) Ο συντελεστής πέδησης κορυφής (PBC) υπολογίζεται από την ακινητοποίηση δοκιμής που παράγει τον μέγιστο συντελεστή επιβράδυνσης, ως εξής:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

όπου:

t = χρόνος που χρειάζεται ώστε η ταχύτητα του οχήματος να μειωθεί από 40 km/h στα 20 km/h σε δευτερόλεπτα.

Σημείωση: Για τα οχήματα που δεν δύνανται να επιτύχουν ταχύτητα 50 km/h, ο συντελεστής πέδησης κορυφής μετράται ως εξής:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

όπου:

t = χρόνος που χρειάζεται, σε δευτερόλεπτα, ώστε η ταχύτητα του οχήματος να μειωθεί από $0,8 V_{\max}$ σε $(0,8 V_{\max} - 20)$, όπου η V_{\max} μετράται σε km/h.

- ε) Η τιμή του PBC στρογγυλεύεται στο τρίτο δεκαδικό ψηφίο.

1.2. Συνθήκες οχήματος:

- α) Η δοκιμή εφαρμόζεται στις κατηγορίες οχημάτων L₁ και L₃.
- β) Το σύστημα αντιστάθμισης πρέπει να έχει αποσυνδεθεί ή να μην ενεργοποιείται, σε ταχύτητα μεταξύ 40 km/h και 20 km/h.
- γ) Ελαφρώς φορτωμένο.
- δ) Κινητήρας αποσυμπλεγμένος.

1.3. Συνθήκες δοκιμής και διαδικασία:

- α) Αρχική θερμοκρασία των πεδών: ≥ 55 °C και ≤ 100 °C.
- β) Ταχύτητα δοκιμής: 60 km/h ή $0,9 V_{\max}$, όποια είναι η χαμηλότερη.
- γ) Ενεργοποίηση πέδης:

Ταυτόχρονη ενεργοποίηση και των δύο οργάνων χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας εάν το όχημα διαθέτει σχετικό εξοπλισμό, ή του ενός μόνο οργάνου χειρισμού του συστήματος πέδησης πορείας, στην περίπτωση συστήματος πέδησης πορείας που επενεργεί σε όλους τους τροχούς.

Για οχήματα εξοπλισμένα με ενιαίο σύστημα πέδησης πορείας, μπορεί να είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί το σύστημα πέδησης, ένας από τους τροχούς δεν προσεγγίζει τη μέγιστη επιβράδυνση.

δ) Δύναμη που ασκείται στην πέδη:

Η ασκούμενη δύναμη που επιτυγχάνει τον μέγιστο συντελεστή επιβράδυνσης του οχήματος, όπως καθορίζεται στο σημείο 1.1.γ).

Η εφαρμογή της ασκούμενης δύναμης κατά την πέδηση θα πρέπει να είναι σταθερή.

ε) Αριθμός ακινητοποιήσεων: έως ότου όχημα φτάσει τον μέγιστο συντελεστή επιβράδυνσής του.

στ) Για την κάθε ακινητοποίηση, επιταχύνετε το όχημα έως την ταχύτητα δοκιμής και στη συνέχεια ενεργοποιήστε το (τα) όργανο(-α) χειρισμού πέδης υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL