



Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/1824 της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2016, για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014, του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 44/2014 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 134/2014 όσον αφορά, αντίστοιχα, τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων, την κατασκευή οχημάτων και τις γενικές απαιτήσεις, καθώς και τις απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις μονάδας πρόωσης⁽¹⁾ 1
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1825 της Επιτροπής, της 6ης Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014 όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων⁽¹⁾ 47
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1826 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2016, για τη μη έγκριση της δραστικής ουσίας τρικυκλαζόλη (tricyclazole), σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά⁽¹⁾ 88
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1827 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2016, για την 255η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 του Συμβουλίου για την επιβολή συγκεκριμένων περιοριστικών μέτρων κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων που συνδέονται με τις οργανώσεις ISIL (Da'esh) και Αλ Κάιντα 90
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1828 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2016, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 92

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016) 94

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1824 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Ιουλίου 2016

για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014, του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 44/2014 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 134/2014 όσον αφορά, αντίστοιχα, τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων, την κατασκευή οχημάτων και τις γενικές απαιτήσεις, καθώς και τις απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις μονάδας πρόωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 18 παράγραφος 3, το άρθρο 20 παράγραφος 2, το άρθρο 21 παράγραφος 5, το άρθρο 22 παράγραφος 5, το άρθρο 23 παράγραφος 12, το άρθρο 24 παράγραφος 3, το άρθρο 25 παράγραφος 8 και το άρθρο 54 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή κατέγραψε τα προβλήματα που προέκυψαν και επισημάνθηκαν από τις αρχές έγκρισης και τους ενδιαφερόμενους στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013, καθώς επίσης και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 3/2014 της Επιτροπής⁽²⁾, στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 44/2014 της Επιτροπής⁽³⁾ και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής⁽⁴⁾ που συμπληρώνουν τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013· για να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή αυτών των κανονισμών, ορισμένα από τα προβλήματα που εντοπίστηκαν θα πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσω της τροποποίησης των εν λόγω κανονισμών.
- (2) Για να διασφαλιστεί η συνέπεια και η αποτελεσματικότητα του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΕ για τα οχήματα της κατηγορίας L, είναι απαραίτητη η συνεχής βελτίωση των τεχνικών απαιτήσεων και των διαδικασιών δοκιμών που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, καθώς επίσης και η προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο. Είναι επίσης απαραίτητο να βελτιωθεί η σαφήνεια των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (3) Οι ακόλουθες τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014 σε σχέση με τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες δοκιμών στον τομέα της λειτουργικής ασφάλειας οχημάτων θα πρέπει να συμπεριληφθούν στα παραρτήματα του εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού με σκοπό τη βελτίωση της συνέπειας και της σαφήνιάς του: ο κατάλογος που παρουσιάζεται στο παράρτημα I του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014 και περιέχει τους ισχύοντες κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ θα πρέπει να επικαιροποιηθεί, και το παράρτημα XV του ίδιου κανονισμού σχετικά με την τοποθέτηση ελαστικών θα πρέπει να αποσαφηνιστεί περαιτέρω μέσω της προσθήκης των διατάξεων για τη δήλωση του κατασκευαστή που αφορά την αποδοχή της «κατηγορίας χρήσης» και την ανάλογη διενέργεια ελέγχων. Πρέπει, επίσης, να προστεθούν και άλλες διευκρινιστικές διατάξεις στο παράρτημα XVII του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού

⁽¹⁾ ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52.

⁽²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014 της Επιτροπής, της 24ης Οκτωβρίου 2013, που συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων για την έγκριση δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 7 της 10.1.2014, σ. 1).

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 44/2014 της Επιτροπής, της 21ης Νοεμβρίου 2013, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατασκευή οχημάτων και τις γενικές απαιτήσεις για την έγκριση δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 25 της 28.1.2014, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2013, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις μονάδας πρόωσης και για την τροποποίηση του παραρτήματος V (ΕΕ L 53 της 21.2.2014, σ. 1).

- (EE) αριθ. 3/2014 σχετικά με τον εσωτερικό εξοπλισμό, στο παράρτημα XVIII του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 3/2014 σχετικά με τον περιορισμό της μέγιστης ισχύος και στο παράρτημα XIX του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 3/2014 σχετικά με τις απαιτήσεις της κατασκευαστικής ακεραιότητας, σε σχέση κυρίως με τα μηχανοκίνητα ποδήλατα στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (EE) αριθ. 168/2013.
- (4) Με σκοπό την πληρότητα και την ακρίβεια, στον κατάλογο των κανονισμών ΟΕΕ/ΗΕ που ισχύουν σε υποχρεωτική βάση και καθορίζονται στο παράρτημα I του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 3/2014, κρίνεται σκόπιμο να συμπεριληφθούν οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 και 113.
- (5) Για τη βελτίωση της συνέπειας και της ακρίβειας, θα πρέπει να επέλθουν οι ακόλουθες τροποποιήσεις στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (EE) αριθ. 44/2014: το παράρτημα I του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 44/2014 περιέχει κατάλογο με τους ισχύοντες κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, ο οποίος θα πρέπει να επικαιροποιηθεί· το παράρτημα II του κανονισμού (EE) αριθ. 44/2014 θα πρέπει να συμπληρωθεί σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις σήμανσης που αφορούν τα εξαρτήματα, τον εξοπλισμό και τα μηχανικά μέρη με σκοπό την αναγνώριση και την πρόληψη των παρεμβάσεων παραποίησης· το παράρτημα III του εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί για να αποσαφηνιστούν οι απαιτήσεις σχετικά με τη μετατροπή των οχημάτων των υποκατηγοριών L3e/L4e-A2 σε μοτοσυκλέτες A3 και αντίστροφα· στο παράρτημα XI του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 44/2014 που αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις θα πρέπει να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις, σε σχέση κυρίως με τον προσδιορισμό της απόστασης από το έδαφος των υποκατηγοριών L3e-AxE (μοτοσυκλέτα Enduro) και L3e-AxT (μοτοσυκλέτες Trial)· το παράρτημα XII του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 44/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί σε ό,τι αφορά την τυποποιημένη διεπαφή διάγνωσης οχήματος· ορισμένες διευκρινίσεις κρίνονται επίσης απαραίτητες στο παράρτημα XVI του ίδιου κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού σχετικά με τα στρίποδα για τις εν λόγω υποκατηγορίες μοτοσυκλέτας.
- (6) Το διαγνωστικό σύστημα του οχήματος («σύστημα OBD») είναι ουσιώδους σημασίας για την αποτελεσματική και αποδοτική επισκευή και συντήρηση των οχημάτων. Η ακριβής διάγνωση επιτρέπει στον επισκευαστή να εντοπίσει γρήγορα ποια ελάχιστη εναλλάξιμη μονάδα πρέπει να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ραγδαίες τεχνικές εξελίξεις στον τομέα των συστημάτων ελέγχου πρόωσης, κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί ο κατάλογος των διατάξεων που ελέγχονται για δυσλειτουργίες στα ηλεκτρικά κυκλώματα το 2017. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018, θα πρέπει να έχει καθοριστεί εάν στον κατάλογο που παρουσιάζεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος XII του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 44/2014 θα πρέπει να προστεθούν πρόσθετες συσκευές και δυσλειτουργίες, ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στα κράτη μέλη, στους κατασκευαστές οχημάτων, στους προμηθευτές τους και στον επισκευαστικό κλάδο να προσαρμοστούν πριν από την έναρξη ισχύος του σταδίου II του συστήματος OBD. Η τιμή PID \$1C στο αντίστοιχο διαγνωστικό σύστημα οχήματος μπορεί να προγραμματιστεί σε \$00 ή \$FF εφόσον η εν λόγω τιμή δεν έχει τυποποιηθεί για τα οχήματα κατηγορίας L. Με σκοπό τη συνέπεια και την πληρότητα, μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του αναθεωρημένου προτύπου ISO 15031-5:20xx που περιέχει μια τέτοια τυποποιημένη τιμή ειδικά για τα οχήματα της κατηγορίας L, η εν λόγω τυποποιημένη τιμή θα πρέπει να προγραμματιστεί ως απάντηση στο αίτημα PID \$1C ενός γενικού εργαλείου σάρωσης.
- (7) Με σκοπό την πληρότητα και τη συνέπεια, ορισμένες εξισώσεις θα πρέπει να προσαρμοστούν στα παραρτήματα II και V του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 134/2014· στο παράρτημα VI του εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού σχετικά με τη διάρκεια ζωής των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης, τα κριτήρια κατάταξης του κύκλου συσώρευσης απόστασης ΠΚΔ-LeCV θα πρέπει να προσαρμοστούν στην τεχνική πρόοδο· τέλος, το παράρτημα IX του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 134/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί για να ληφθούν υπόψη ορισμένες από τις διατάξεις που αποτρέπουν την παραποίηση του οχήματος όπως καθορίζονται στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9, 41, 63 και 92 στον τομέα της έγκρισης ήχου, όσον αφορά κυρίως τα συστήματα ήχου πολλαπλών τρόπων λειτουργίας.
- (8) Ένα από τα μέτρα κατά των υπερβολικών εκπομπών υδρογονάνθρακα από οχήματα της κατηγορίας L είναι ο περιορισμός των εκπομπών λόγω εξάτμισης καυσίμου στα όρια μάζας υδρογονανθράκων που ορίζονται στο παράρτημα VI(Γ) του κανονισμού (EE) αριθ. 168/2013. Για τον σκοπό αυτό, κατά την έγκριση τύπου πρέπει να διενεργείται δοκιμή τύπου IV για τη μέτρηση των εκπομπών ενός οχήματος λόγω εξάτμισης καυσίμου. Μία από τις απαιτήσεις της δοκιμής τύπου IV για τον καθορισμό των εκπομπών λόγω εξάτμισης καυσίμου σε σφραγισμένο χώρο (SHED) είναι η τοποθέτηση είτε ενός ταχέως γηρασμένου φίλτρου ενεργού άνθρακα είτε εναλλακτικά η εφαρμογή συμπληρωματικού συντελεστή φθοράς κατά την τοποθέτηση ενός χρησιμοποιημένου φίλτρου ενεργού άνθρακα. Στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 4 του κανονισμού (EE) αριθ. 168/2013, θα διερευνηθεί κατά πόσον είναι οικονομικά αποδοτικό να διατηρηθεί αυτός ο συντελεστής φθοράς ως εναλλακτική επιλογή έναντι της τοποθέτησης ενός αντιπροσωπευτικού και ταχέως γηρασμένου φίλτρου ενεργού άνθρακα. Αν από το αποτέλεσμα της μελέτης αποδειχθεί ότι η εν λόγω μέθοδος δεν είναι οικονομικά αποδοτική, θα ακολουθήσει πρόταση, σε εύλογο χρονικό διάστημα, για τη διαγραφή της εναλλακτικής αυτής δυνατότητας και θα εφαρμόζεται μετά το στάδιο Euro 5.
- (9) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα ανακύψουν τεχνικά εμπόδια στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και επίσης ότι οι πελάτες και οι χρήστες θα λαμβάνουν αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες, είναι απαραίτητο να καταρτιστεί μια τυποποιημένη μέθοδος για τη μέτρηση της ενεργειακής απόδοσης των οχημάτων (κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας, εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα καθώς και ηλεκτρική αυτονομία). Μέχρι να καθοριστεί εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμής για τα οχήματα της κατηγορίας L1e που έχουν σχεδιαστεί για ποδήλατη, όπως αναφέρεται στο παράρτημα I του κανονισμού (EE) αριθ. 168/2013 και στο σημείο 1.1.2. του παραρτήματος XIX του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (EE) αριθ. 3/2014, τα εν λόγω οχήματα της κατηγορίας L1e θα πρέπει να εξαιρούνται από τη δοκιμή της ηλεκτρικής αυτονομίας.

- (10) Ως εκ τούτου, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 44/2014 και ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (11) Δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 44/2014 και ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 εφαρμόζονται ήδη και οι τροποποιήσεις σε αυτές τις νομοθετικές πράξεις περιλαμβάνουν αρκετές διορθώσεις, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ το συντομότερο δυνατό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014 τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο άρθρο 3 παράγραφος 2, η λέξη «κατασκευαστές» αντικαθίσταται από τη φράση «κατασκευαστές εξαρτημάτων και εξοπλισμού»
- 2) τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 44/2014 τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο άρθρο 3 παράγραφος 2, η λέξη «κατασκευαστές» αντικαθίσταται από τη φράση «κατασκευαστές εξαρτημάτων και εξοπλισμού»
- 2) τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
 - α) η τροποποίηση αυτή δεν αφορά την ελληνική γλώσσα·
 - β) το σημείο 42 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(42) η μέγιστη ταχύτητα οχήματος που μπορεί να επιτευχθεί σε διάρκεια 30 λεπτών ως αποτέλεσμα της λειτουργίας 30 λεπτών που ορίζεται στον κανονισμό του ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 85 (*)·

(*) ΕΕ L 326 της 24.11.2006, σ. 55».

- 2) στο άρθρο 3 παράγραφος 4, η λέξη «κατασκευαστής» αντικαθίσταται από τη φράση «κατασκευαστής εξαρτημάτων και εξοπλισμού»
- 3) τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την πρώτη 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, 14 Ιουλίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014

Τα παραρτήματα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014 τροποποιούνται ως εξής:

(1) Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κατάλογος κανονισμών ΟΕΕ/ΗΕ που ισχύουν σε υποχρεωτική βάση

Αρ. κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων	Παραπομπή ΕΕ	Δυνατότητα εφαρμογής
1	Προβολείς μηχανοκίνητων οχημάτων (R2, HS1)	02	ΕΕ L 177 της 10.7.2010, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
3	Αντανακλαστήρες	Συμπλήρωμα 12 στη σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 323 της 6.12.2011, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
6	Δείκτες πορείας	Συμπλήρωμα 25 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 213 της 18.7.2014, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
7	Εμπρόσθιοι και οπίσθιοι φανοί θέσης και φανοί πέδησης	Συμπλήρωμα 23 στη σειρά τροποποιήσεων 02	ΕΕ L 285 της 30.9.2014, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
8	Προβολείς μηχανοκίνητων οχημάτων (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	ΕΕ L 177 της 10.7.2010, σ. 71.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
16	Ζώνες ασφαλείας, συστήματα συγκράτησης και συστήματα συγκράτησης για παιδιά	Συμπλήρωμα 5 στη σειρά τροποποιήσεων 06	ΕΕ L 304 της 20.11.2015, σ. 1.	L2e, L4e, L5e, L6e και L7e
19	Εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης	Συμπλήρωμα 6 στη σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 250 της 22.8.2014, σ. 1.	L3e, L4e, L5e και L7e
20	Προβολείς μηχανοκίνητων οχημάτων (H4)	03	ΕΕ L 177 της 10.7.2010, σ. 170.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
28	Όργανα ηχητικής προειδοποίησης	Συμπλήρωμα 3 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 323 της 6.12.2011, σ. 33.	L3e, L4e και L5e
37	Λαμπτήρες πυράκτωσης	Συμπλήρωμα 42 στη σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 213 της 18.7.2014, σ. 36.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e

Αρ. κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων	Παραπομπή ΕΕ	Δυνατότητα εφαρμογής
38	Οπίσθιοι φανοί ομίχλης	Συμπλήρωμα 15 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 20.	L3e, L4e, L5e και L7e
39	Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τον εξοπλισμό ταχυμέτρου, περιλαμβανομένης και της εγκατάστασής του	Συμπλήρωμα 5 στην αρχική έκδοση του κανονισμού	ΕΕ L 120 της 13.5.2010, σ. 40.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
43	Υαλοπινάκες ασφαλείας	Συμπλήρωμα 2 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 42 της 12.2.2014, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
46	Συσκευές έμμεσης όρασης (κάτοπτρα οδήγησης)	Συμπλήρωμα 1 στη σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 237 της 8.8.2014, σ. 24.	L2e, L5e, L6e και L7e
50	Εξαρτήματα φωτισμού για τα οχήματα της κατηγορίας L	Συμπλήρωμα 16 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 97 της 29.3.2014, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
53	Εγκατάσταση φωτισμού (μοτοσικλέτα)	Συμπλήρωμα 14 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 166 της 18.6.2013, σ. 55.	L3e
56	Προβολείς για τα μοτοποδήλατα και τα οχήματα που αντιμετωπίζονται ως τέτοια	01	ΕΕ L 89 της 25.3.2014, σ. 1.	L1e, L2e και L6e
57	Προβολείς για τις μοτοσικλέτες και τα οχήματα που αντιμετωπίζονται ως τέτοιες	02	ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 45.	L3e, L4e, L5e και L7e
60	Αναγνώριση των χειριστηρίων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών	Συμπλήρωμα 4 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 297 της 15.10.2014, σ. 23.	L1e και L3e
72	Προβολείς για τις μοτοσικλέτες και τα οχήματα που αντιμετωπίζονται ως τέτοιες (HS1)	01	ΕΕ L 75 της 14.3.2014, σ. 1.	L3e, L4e, L5e και L7e
74	Εγκατάσταση φωτισμού (μοτοποδήλατο)	Συμπλήρωμα 7 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 166 της 18.6.2013, σ. 88.	L1e
75	Ελαστικά	Συμπλήρωμα 13 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 84 της 30.3.2011, σ. 46.	L1e, L2e, L3e, L4e και L5e
78	Πέδηση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αντιεμπλοκής και συνδυασμένης πέδησης	Διορθωτικό 2 στη σειρά τροποποιήσεων 03	ΕΕ L 24 της 30.1.2015, σ. 30.	L1e, L2e, L3e, L4e και L5e
81	Κάτοπτρα οδήγησης	Συμπλήρωμα 2 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 185 της 13.7.2012, σ. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e

Αρ. κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων	Παραπομπή ΕΕ	Δυνατότητα εφαρμογής
82	Προβολείς για τα μοτοποδήλατα και τα οχήματα που αντιμετωπίζονται ως τέτοια (HS2)	01	ΕΕ L 89 της 25.3.2014, σ. 92.	L1e, L2e και L6e
87	Φανοί πορείας ημέρας	Συμπλήρωμα 15 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
90	Ανταλλακτικά συγκροτήματα επένδυσης πεδών και επενδύσεις τυμπανόφρενων	02	ΕΕ L 185 της 13.7.2012, σ. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
98	Προβολείς με φωτεινές πηγές εκκένωσης αερίου	Συμπλήρωμα 4 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 176 της 14.6.2014, σ. 64.	L3e
99	Φωτεινές πηγές εκκένωσης αερίου	Συμπλήρωμα 9 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 285 της 30.9.2014, σ. 35.	L3e
112	Προβολείς που εκπέμπουν ασυμμετρικές δέσμες	Συμπλήρωμα 4 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 250 της 22.8.2014, σ. 67.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
113	Προβολείς που εκπέμπουν συμμετρικές δέσμες	Συμπλήρωμα 3 στη σειρά τροποποιήσεων 01	ΕΕ L 176 της 14.6.2014, σ. 128.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e

Πεξηγηματική σημείωση: Το γεγονός ότι ένα κατασκευαστικό στοιχείο περιλαμβάνεται σε αυτόν τον κατάλογο δεν καθιστά υποχρεωτική την τοποθέτησή του. Ωστόσο, για ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία οι απαιτήσεις υποχρεωτικής εγκατάστασης προβλέπονται σε άλλα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού.»

(2) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 4.1.4. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1.4. Αν ο οδηγός μπορεί να φορτίσει εξωτερικά το ΕΣΑΕ που είναι τοποθετημένο επί του οχήματος, δεν θα είναι δυνατή η κίνηση του οχήματος μέσω του δικού του συστήματος πρόωσης για όσο διάστημα ο ακροδέκτης της εξωτερικής παροχής ηλεκτρικής ισχύος είναι φυσικά συνδεδεμένος με την είσοδο του οχήματος. Στα οχήματα κατηγορίας L1e στα οποία η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 35 kg, η κίνηση του οχήματος με το δικό του σύστημα πρόωσης περιορίζεται για όσο διάστημα ο ακροδέκτης του φορτιστή του συσσωρευτή είναι φυσικά συνδεδεμένος με την εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ισχύος. Η συμμόρφωση με αυτή την απαίτηση αποδεικνύεται με χρήση του ακροδέκτη ή του φορτιστή του συσσωρευτή που προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος. Σε περίπτωση μόνιμως συνδεδεμένων καλωδίων φόρτισης, η πιο πάνω απαίτηση θεωρείται ότι πληροίται όταν η χρήση του καλωδίου φόρτισης εμποδίζει προφανώς τη χρήση του οχήματος (π.χ. το καλώδιο είναι πάντα δρομολογημένο πάνω από τα χειριστήρια του χειριστή, τη σέλα του οδηγού, το κάθισμα του οδηγού, το τιμόνι μοτοσυκλέτας ή αυτοκινήτου, ή το κάθισμα που καλύπτει το χώρο αποθήκευσης καλωδίου πρέπει να παραμένει σε ανοιχτή θέση).»

β) το σημείο 4.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.3. Κίνηση προς τα πίσω

Δεν είναι δυνατή η ενεργοποίηση της αντίστροφης λειτουργίας ελέγχου του οχήματος με ανεξέλεγκτο τρόπο ενώ το όχημα βρίσκεται σε κίνηση προς τα εμπρός, εφόσον η εν λόγω ενεργοποίηση θα μπορούσε να προκαλέσει ξαφνική και ισχυρή επιβράδυνση ή εμπλοκή των τροχών. Ωστόσο, η αντίστροφη λειτουργία του οχήματος μπορεί να ενεργοποιηθεί με τέτοιον τρόπο ώστε να επιβραδύνει σταδιακά το όχημα.»

(3) στο παράρτημα VII μέρος 1, το σημείο 1.1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.1. Όλοι οι υαλοπίνακες ασφαλείας που είναι τοποθετημένοι στο όχημα λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 43 (*).

(*) ΕΕ L 42 της 12.2.2014, σ. 1.»

(4) Το παράρτημα VIII τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 1.1.1.1 και 1.1.1.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.1.1. Διασφαλίζεται ότι δεν επιτρέπονται αποκλίσεις στο σχήμα και τον προσανατολισμό των προβλεπόμενων συμβόλων, και κυρίως ότι απαγορεύεται οποιαδήποτε εξατομικευμένη εμφάνιση των προβλεπόμενων συμβόλων.

1.1.1.2. Μικρές παρατυπίες σχετικά με το πάχος της γραμμής, την εφαρμογή σήμανσης και άλλες αποκλίσεις σχετικά με την παραγωγή γίνονται αποδεκτές, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4 του ISO 2575:2010/ τροποποίηση 1:2011 (αρχές σχεδιασμού).»

β) το σημείο 2.1.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1.3. Διασφαλίζεται ότι δεν επιτρέπονται αποκλίσεις στο σχήμα και τον προσανατολισμό των προβλεπόμενων συμβόλων, και κυρίως ότι απαγορεύεται οποιαδήποτε εξατομικευμένη εμφάνιση των προβλεπόμενων συμβόλων.

Μικρές παρατυπίες σχετικά με το πάχος της γραμμής, την εφαρμογή σήμανσης και άλλες αποκλίσεις σχετικά με την παραγωγή γίνονται αποδεκτές, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4 του ISO 2575:2010/ τροποποίηση 1:2011 (αρχές σχεδιασμού).»

(5) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.12 Όταν η ενεργοποίηση αυτόματα ενεργοποιούμενου προβολέα ή φανού πορείας ημέρας συνδέεται με τη λειτουργία ενός κινητήρα, εφόσον πρόκειται για οχήματα με ηλεκτρικά ή άλλα εναλλακτικά συστήματα πρόωσης και οχήματα που είναι εξοπλισμένα με αυτόματο σύστημα έναρξης/διακοπής λειτουργίας κινητήρα, αυτός θεωρείται συνδεδεμένος με την ενεργοποίηση του διακόπτη ελέγχου οχήματος όταν το όχημα τίθεται σε κανονική θέση λειτουργίας.»

β) το σημείο 2.3.11.8. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.11.8. Άλλες απαιτήσεις:

— ελλείπει προδιαγραφών για τις διατάξεις φωτισμού φανών οπισθοπορείας που μπορούν να έχουν λάβει έγκριση τύπου για οχήματα της κατηγορίας L, ο φανός οπισθοπορείας έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 23 (*).

(*) ΕΕ L 237 της 8.8.2014, σ. 1.»

γ) το σημείο 2.3.15.8. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.15.8. Άλλες απαιτήσεις:

— ελλείπει προδιαγραφών για τις διατάξεις φωτισμού φανών πλευρικής σήμανσης που μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου για οχήματα της κατηγορίας L, οι φανοί λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 91 (*).

(*) ΕΕ L 4 της 7.1.2012, σ. 27.»

(6) Το παράρτημα XV τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 1.1. και 1.1.1. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των σημείων 1.1.1. έως 1.1.2, όλα τα ελαστικά που τοποθετούνται σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των εφεδρικών ελαστικών, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 75.

1.1.1. Όταν ένα όχημα είναι σχεδιασμένο για συνθήκες χρήσης που είναι ασυμβίβαστες με τα χαρακτηριστικά ελαστικών που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 75, όπως ισχύει στη νομοθεσία της Ένωσης τη στιγμή της δοκιμής έγκρισης τύπου του οχήματος και, ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητο να τοποθετηθούν ελαστικά με διαφορετικά χαρακτηριστικά, δεν ισχύουν οι απαιτήσεις του σημείου 1.1., εφόσον πληρούνται οι παρακάτω απαιτήσεις:

— τα ελαστικά έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 92/23/ΕΟΚ (*) του Συμβουλίου, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 (**) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ή τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 106· και

— η εγκριτική αρχή και η τεχνική υπηρεσία έχουν πεισθεί ότι τα ελαστικά που είναι τοποθετημένα είναι κατάλληλα για τις συνθήκες λειτουργίας του οχήματος. Η φύση της εν λόγω απαλλαγής και οι λόγοι για την αποδοχή αναφέρονται σαφώς στην έκθεση δοκιμής.

(*) Οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τα ελαστικά των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 129 της 14.5.1992, σ. 95).

(**) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).»

β) το σημείο 1.2. απαλείφεται·

γ) το σημείο 2.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να περιορίσει την κατηγορία χρήσης των αυθεντικών και ανταλλακτικών ελαστικών που μπορούν να εγκατασταθούν στο όχημα. Στην περίπτωση αυτή, οι κατηγορίες χρήσης των ελαστικών που μπορούν να εγκατασταθούν στο όχημα αναφέρονται σαφώς στο εγχειρίδιο οδηγιών του οχήματος.»

δ) το σημείο 2.2.1. απαλείφεται·

ε) το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Ο χώρος στον οποίο περιστρέφεται κάθε τροχός είναι τέτοιος ώστε να επιτρέπει την ανεμπόδιστη κίνηση όταν χρησιμοποιείται το μέγιστο επιτρεπόμενο μέγεθος ελαστικών και πλάτος ζαντών, λαμβάνοντας υπόψη τις ελάχιστες και τις μέγιστες αποκλίσεις των τροχών, εφόσον συντρέχει λόγος, εντός του ελάχιστου και του μέγιστου περιορισμού ανάρτησης και διεύθυνσης όπως δηλώνονται από τον κατασκευαστή του οχήματος. Αυτό επαληθεύεται με τη διενέργεια των ελέγχων για το μεγαλύτερο και το πλατύτερο ελαστικό σε κάθε χώρο, λαμβάνοντας υπόψη το εφαρμοζόμενο μέγεθος ζάντας και το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος διατομής και εξωτερική διάμετρο του ελαστικού, σε σχέση με το χαρακτηρισμό μεγέθους του ελαστικού, όπως ορίζεται στο ισχύουσα νομοθεσία. Οι έλεγχοι εκτελούνται με την περιστροφή αναπαράστασης των επιτρεπόμενων συνολικών διαστάσεων του ελαστικού που ισοδυναμούν με το μέγιστο περίβλημα του ελαστικού, όχι μόνο του πραγματικού ελαστικού, στον χώρο του εν λόγω τροχού.»

στ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 2.3.1., 2.3.2. και 2.4:

«2.3.1. Όλα τα ελαστικά που μπορούν να εγκατασταθούν στο όχημα σύμφωνα με το σημείο 2.2. λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των επιτρεπόμενων συνολικών διαστάσεων (δηλαδή του μέγιστου περιβλήματος) του εκάστοτε ελαστικού, όπως ισχύει στη νομοθεσία της Ένωσης τη στιγμή της δοκιμής έγκρισης τύπου του οχήματος. Για τον σκοπό αυτό, λαμβάνονται υπόψη είτε οι προδιαγραφές που προβλέπονται στο παράρτημα 5 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 75 είτε τα επιτρεπόμενα ποσοστά που προβλέπονται για μεγέθη που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω παράρτημα (π.χ. συνολικό πλάτος ελαστικών πολλαπλών χρήσεων (MST) + 25 %, ελαστικά κανονικής χρήσης και χρήσης σε χιόνι + 10 % εάν ο κωδικός διαμέτρου ζάντας είναι 13 ή ανώτερος και + 8 % εάν οι κωδικοί διαμέτρου ζάντας είναι έως και 12).

- 2.3.2. Επίσης, η επιτρεπόμενη δυναμική ανάπτυξη του ύψους των ελαστικών συμβατικής κατασκευής και συμβατικής κατασκευής με ζώνη τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 75 εξαρτάται από την κατηγορία ταχύτητας και την κατηγορία χρήσης του ελαστικού. Προκειμένου να διασφαλιστεί η κατάλληλη επιλογή ελαστικών συμβατικής κατασκευής και συμβατικής κατασκευής με ζώνη για τον τελικό χρήστη του οχήματος, ο κατασκευαστής του οχήματος λαμβάνει υπόψη τόσο τις επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσης όσο και την κατηγορία ταχύτητας που είναι συμβατή με τη μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος, για τον καθορισμό του επιτρεπόμενου ορίου ανοχής που προβλέπεται στο σημείο 4.1. του παραρτήματος 9 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 75 (δηλαδή $H_{dyn} = H \times 1,10$ έως $H_{dyn} = H \times 1,18$). Μπορούν να λαμβάνονται υπόψη και πιο αυστηρές κατηγορίες κατά τη διακριτική ευχέρεια του κατασκευαστή του οχήματος.
- 2.4. Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να συμφωνήσει σε μια εναλλακτική διαδικασία δοκιμής (π.χ. εικονική δοκιμή) για να επιβεβαιωθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των σημείων 2.3 έως 2.3.2, υπό τον όρο η απόσταση μεταξύ του μέγιστου περιβλήματος του ελαστικού και της δομής του οχήματος να υπερβαίνει τα 10 mm σε όλα τα σημεία.»
- ζ) το σημείο 4.2.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.2.2. Στην περίπτωση οχημάτων που κανονικά είναι εφοδιασμένα με συνήθη ελαστικά και περιστασιακά εφοδιάζονται με ελαστικά χιονιού, όταν το σύμβολο κατηγορίας ταχύτητας των ελαστικών χιονιού αντιστοιχεί σε ταχύτητα είτε μεγαλύτερη από τη μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος είτε όχι κάτω των 130 km/h (ή και τα δύο). Ωστόσο, αν η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος είναι μεγαλύτερη από την ταχύτητα που αντιστοιχεί στο σύμβολο χαμηλότερης κατηγορίας ταχύτητας των τοποθετημένων ελαστικών χιονιού, μια ετικέτα προειδοποίησης μέγιστης ταχύτητας στην οποία προσδιορίζεται η χαμηλότερη τιμή της μέγιστης ικανότητας ταχύτητας των τοποθετημένων ελαστικών χιονιού ή η ταχύτητα που συνιστά ο κατασκευαστής για το όχημα (όποια από τις δύο είναι χαμηλότερη) τοποθετείται στο εσωτερικό του οχήματος σε περίοπτη θέση ή, αν το όχημα δεν διαθέτει εσωτερικό, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην ομάδα οργάνων που είναι άμεσα και μόνιμα ορατή από τον οδηγό.»
- (7) Το παράρτημα XVI τροποποιείται ως εξής:
- α) το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.1. Όλοι οι χαρακτήρες της πινακίδας σχηματίζονται από αντανακλαστικό υλικό που έχει λάβει έγκριση τύπου ως κλάση D, E ή D/E σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 104 (*).
- (*) EE L 75 της 14.3.2014, σ. 29»
- β) το σημείο 3.3.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3.3.1. Η πινακίδα είναι κάθετη, $\pm 5^\circ$, προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.»
- γ) στο σημείο 3.6.1, η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «— τα δύο κατακόρυφα επίπεδα που διέρχονται από τις δύο πλευρικές ακμές της πινακίδας και σχηματίζουν προς το εξωτερικό γωνία 30° προς τα αριστερά και προς τα δεξιά της πινακίδας σε σχέση με το διάμηκες επίπεδο, παράλληλα προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος, που διέρχεται από το κέντρο της πινακίδας»
- δ) στο σημείο 3.6.2, η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «— τα δύο κατακόρυφα επίπεδα που διέρχονται από τις δύο πλευρικές ακμές της πινακίδας και σχηματίζουν προς το εξωτερικό γωνία 30° προς τα αριστερά και προς τα δεξιά της πινακίδας σε σχέση με το διάμηκες επίπεδο, παράλληλα προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος, που διέρχεται από το κέντρο της πινακίδας»
- (8) Το παράρτημα XVII τροποποιείται ως εξής:
- α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 1.1.6.3.1.:
- «1.1.6.3.1. Ωστόσο, σε περίπτωση που η στάθμη του πίνακα οργάνων βρίσκεται πάνω από τη στάθμη του οριζόντιου επιπέδου το οποίο συμπίπτει με το σημείο R της θέσης καθημένων του οδηγού, χρησιμοποιείται συσκευή δοκιμής που έχει το σχήμα του γόνατος πάνω από το άνω οριζόντιο όριο της εσωτερικής ζώνης 2 για να

αξιολογηθούν οι ακμές επαφής του πίνακα οργάνων, καθώς και οποιαδήποτε στοιχεία εγκαθίστανται απευθείας πάνω στον πίνακα, τα οποία βρίσκονται κάτω από τη στάθμη του πίνακα οργάνων. Η τεχνική υπηρεσία επισημαίνει ευκρινώς στην έκθεση δοκιμής ποια σημεία του εσωτερικού θεωρούνται πίνακας οργάνων και συναφή στοιχεία, σε συνεννόηση με την αρχή έγκρισης τύπου. Η διάταξη χειρισμού δεν λαμβάνεται υπόψη για τον προσδιορισμό της στάθμης του πίνακα οργάνων.»

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.1.8:

«2.1.8. Οι ακμές επαφής των εσωτερικών κατόπτρων οδήγησης που έχουν λάβει έγκριση τύπου (κλάση I) θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.»

γ) το σημείο 2.2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1. Σε αυτήν τη ζώνη, καθώς και στη ζώνη που καλύπτεται από το σημείο 1.1.6.3.1., μια συσκευή δοκιμής που έχει το σχήμα του γόνατος μετακινείται από οποιαδήποτε δεδομένη θέση εκκίνησης σε οριζόντια και προς τα εμπρός κατεύθυνση, ενώ ο προσανατολισμός του άξονα X της συσκευής μπορεί να μεταβάλλεται εντός των καθορισμένων ορίων. Όλες οι ακμές επαφής, εκτός από αυτές που αναφέρονται κατωτέρω, στρογγυλεύονται με ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 3,2 mm. Οι επαφές που πραγματοποιούνται με την οπίσθια όψη της συσκευής δεν λαμβάνονται υπόψη.»

δ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 2.4., 2.4.1. και 2.4.2.:

«2.4. Εσωτερικές ζώνες 1, 2 και 3

2.4.1. Οι ακτίνες ακμών επαφής που είναι αδύνατον να προσδιοριστούν επακριβώς με συμβατικά εργαλεία μέτρησης (π.χ. ακτινική καλμπρα) επειδή έχουν λοξές γωνίες, περιορισμένες προεξοχές, ανάγλυφες γραμμές, αυλάκια και εξογκώματα, καθώς και σχισμές, θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις υπό τον όρο ότι οι εν λόγω ακμές είναι τουλάχιστον αμβλυμένες.

2.4.2. Ως εναλλακτική επιλογή, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να επιλέξει την πλήρη εφαρμογή όλων των σχετικών απαιτήσεων του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 21 (*) όπως ορίζεται για τα οχήματα κατηγορίας M1, καλύπτοντας το σύνολο και όχι απλά μέρη του εσωτερικού.

(*) ΕΕ L 188 της 16.7.2008, σ. 32.»

(9) Το παράρτημα XVIII τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.1.2.1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.2.1.1. Η ρύθμιση των ιδιοτήτων του σπινθήρα, περιλαμβανομένων του χρονισμού και/ή της παρουσίας, προκειμένου να περιοριστεί η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος και/ή η μέγιστη ισχύς επιτρέπεται μόνο για τις (υπο)κατηγορίες L3e-A2 (μόνο αν η μέγιστη καθαρή ισχύς ≥ 20 kW) L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB και L7eC. Μπορεί επίσης να επιτρέπεται και για άλλες (υπο)κατηγορίες εφόσον η ρύθμιση δεν επηρεάζει αρνητικά την εκπομπή ρυπογόνων ρύπων, τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου στη μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος και/ή στη μέγιστη ισχύ, γεγονός που επαληθεύεται από την τεχνική υπηρεσία.»

β) το σημείο 1.1.2.5. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.2.5. Τουλάχιστον δυο από τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους περιορισμού, όπως αναφέρονται στα σημεία 1.1.2.1 έως 1.1.2.4, λειτουργούν ανεξάρτητα η μία από την άλλη, είναι διαφορετικής φύσεως και έχουν διαφορετικές φιλοσοφίες σχεδιασμού, παρόλο που μπορεί να εφαρμόζουν παρόμοια στοιχεία (π.χ. και οι δύο μέθοδοι μπορεί να βασίζονται στην έννοια της ταχύτητας περιστροφής ως κριτήριο, αλλά στη μία η ταχύτητα αυτή μπορεί να μετράται στο εσωτερικό ενός κινητήρα ενώ στην άλλη στο κιβώτιο μετάδοσης κίνησης). Η μη λειτουργία της μιας μεθόδου όπως αναμένεται (π.χ. λόγω λαθροχειρίας) δεν επηρεάζει αρνητικά τη λειτουργία περιορισμού των άλλων μεθόδων. Σε αυτή την περίπτωση, η μέγιστη ισχύς και/ή ταχύτητα του οχήματος που μπορεί να επιτευχθεί μπορεί να είναι χαμηλότερη από ό,τι υπό κανονικές συνθήκες. Με την

επιφύλαξη των ορίων ανοχής της συμμόρφωσης της παραγωγής που καθορίζονται στο σημείο 4.1.4. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 44/2014, η μέγιστη ισχύς και/ή ταχύτητα οχήματος δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερες από την ταχύτητα/ισχύ που αποδεικνύεται κατά την έγκριση τύπου, εάν εξαλειφθεί η μία από τις δύο εφεδρικές μεθόδους περιορισμού.»

γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1.1.2.6. έως 1.1.2.9.:

- «1.1.2.6. Ο κατασκευαστής οχήματος επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μεθόδους περιορισμού διαφορετικές από τις μεθόδους που παρατίθενται στα σημεία 1.1.2.1 έως 1.1.2.4. εάν ο κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει στην τεχνική υπηρεσία και προς ικανοποίηση της αρχής έγκρισης τύπου ότι οι εν λόγω εναλλακτικές μέθοδοι πληρούν τα κριτήρια της εφεδρείας που καθορίζονται στο σημείο 1.1.2.5. και υπό τον όρο ότι εφαρμόζεται τουλάχιστον μία από τις παραμέτρους των σημείων 1.1.2.1., 1.1.2.2. ή 1.1.2.3. (π.χ. περιορισμός μάζας καυσίμου, μάζας αέρα, παροχής σπινθήρα και περιορισμός περιστροφής του συστήματος μετάδοσης κίνησης) σε μία από τις μεθόδους περιορισμού.
- 1.1.2.7. Ο κατασκευαστής επιτρέπεται να συνδυάσει δύο ή περισσότερες από τις μεμονωμένες μεθόδους περιορισμού που αναφέρονται στα σημεία 1.1.2.1 έως 1.1.2.4 στο πλαίσιο μιας στρατηγικής περιορισμού. Ο εν λόγω συνδυασμός των μεθόδων περιορισμού θεωρείται χωριστή μέθοδος περιορισμού κατά την έννοια του σημείου 1.1.2.5.
- 1.1.2.8. Οι μεμονωμένες μέθοδοι περιορισμού ή οι συνδυασμοί των μεθόδων περιορισμού που αναφέρονται στα σημεία 1.1.2.1 έως 1.1.2.4 μπορούν να εφαρμοστούν περισσότερες από μία φορές υπό τον όρο ότι οι πολλαπλές χρήσεις τους λειτουργούν ανεξάρτητα η μία από την άλλη, όπως απαιτείται στο σημείο 1.1.2.5., ώστε όταν η μία από τις δύο μεθόδους δεν λειτουργεί όπως προβλέπεται (π.χ. λόγω λαθροχειρίας) να μην ζημιώνεται η λειτουργία άλλης εφαρμογής, της ίδιας μεθόδους περιορισμού ή του ίδιου συνδυασμού μεθόδων.
- 1.1.2.9. Η στρατηγική περιορισμού, που σε περίπτωση βλάβης (π.χ. λόγω λαθροχειρίας), περιλαμβάνει την ενεργοποίηση ειδικού τρόπου λειτουργίας (π.χ. «λειτουργία σε έκτακτες περιπτώσεις») κατά τη διάρκεια της οποίας η μέγιστη ταχύτητα του οχήματος μειώνεται σημαντικά και/ή η μέγιστη ισχύς δεν ενδείκνυται για την κανονική λειτουργία του οχήματος ή που ενεργοποιεί ένα σύστημα εμπλοκής της ανάφλεξης το οποίο δεν επιτρέπει τη λειτουργία του κινητήρα όσο παραμένει η βλάβη, θεωρείται μέθοδος περιορισμού.»

δ) το σημείο 1.1.4. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1.1.4. Απαγορεύεται η παροχή και η χρήση οποιωνδήποτε άλλων μέσων που επιτρέπουν στο χειριστή του οχήματος να προσαρμόζει, να ρυθμίζει, να επιλέγει ή να τροποποιεί άμεσα ή έμμεσα τις μέγιστες επιδόσεις της μονάδας πρόωσης οι οποίες καθορίζονται με βάση τις πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με το παράρτημα I, μέρος Β, σημείο 2.8, στοιχεία 1.8.2 έως 1.8.9. του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014 (π.χ. διακόπτης υψηλής απόδοσης, ειδικά κωδικοποιημένοι αναμεταδότες αναγνώρισης στο κλειδί ανάφλεξης, φυσική ή ηλεκτρονική ρύθμιση βραχυκυκλωτήρα, επιλέξιμο στοιχείο του ηλεκτρονικού μενού, προγραμματιζόμενη λειτουργία της μονάδας ελέγχου) και οδηγούν σε υπέρβαση των επιδόσεων.»

ε) το σημείο 2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «2.1. Ο κατασκευαστής του οχήματος επιδεικνύει τη συμμόρφωση με τις ειδικές απαιτήσεις των σημείων 1.1 έως 1.1.2.9 αποδεικνύοντας ότι δύο ή περισσότερες από τις εφαρμοζόμενες μεθόδους, μέσω ενσωμάτωσης ειδικών διατάξεων και/ή λειτουργιών στο σύστημα πρόωσης του οχήματος, διασφαλίζουν τον απαιτούμενο περιορισμό της μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος και/ή της ανώτατης ταχύτητας του οχήματος και ότι κάθε μέθοδος το πράττει με πλήρως ανεξάρτητο τρόπο.»

(10) Το παράρτημα XIX τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1.1.1. Τα οχήματα κατηγορίας L1e-A και τα ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση της κατηγορίας οχημάτων L1e-B σχεδιάζονται και κατασκευάζονται με τρόπο ώστε να συμμορφώνονται με όλες τις προδιαγραφές όσον αφορά τις απαιτήσεις και τις μεθόδους δοκιμής που προβλέπονται για τη διάταξη του τιμονιού με τον κορμό του, το στήριγμα σέλας, τα μπροστινά πιρούνια και τα πλαίσια που περιλαμβάνονται στο πρότυπο ISO 4210:2014, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι στο εν λόγω πρότυπο μπορεί να υπάρχει αναντιστοιχία ως προς το πεδίο εφαρμογής. Η ελάχιστη τιμή των απαιτούμενων δυνάμεων δοκιμής συμφωνεί με τον πίνακα 19-1 του σημείου 1.1.1.1.»

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 1.1.1.1.:

«1.1.1.1.

Πίνακας 19-1

Δοκιμή και ελάχιστες δυνάμεις ή αριθμός κύκλων δοκιμής για οχήματα κατηγορίας L1e-A και ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση κατηγορίας οχήματος L1e-B

Αντικείμενο	Ονομασία δοκιμής	Στοιχείο αναφοράς δοκιμής που χρησιμοποιείται	Ελάχιστη τιμή της απαιτούμενης ισχύος δοκιμής ή ελάχιστος αριθμός κύκλων δοκιμής
Τιμόνι και κορμός	Πλευρική δοκιμή κάμψης (στατική δοκιμή)	ISO 4210-5:2014, μέθοδος δοκιμής 4.3	800 N (= Ισχύς, F_2)
	Δοκιμή κόπωσης (Στάδιο 1 — Φόρτωση εκτός φάσης)	ISO 4210-5:2014, μέθοδος δοκιμής 4.9	270 N (= Ισχύς, F_6)
	Δοκιμή κόπωσης (Στάδιο 2 — Φόρτωση εντός φάσης)	ISO 4210-5:2014, μέθοδος δοκιμής 4.9	2014, μέθοδος δοκιμής 4.9 370 N (= Ισχύς, F_7)
Πλαίσιο	Δοκιμή κόπωσης με δυνάμεις ποδηλάτησης	ISO 4210-6:2014, μέθοδος δοκιμής 4.3	1 000 N (= Ισχύς, F_1)
	Δοκιμή κόπωσης με οριζόντιες δυνάμεις	ISO 4210-6:2014, μέθοδος δοκιμής 4.4	C1 = 100 000 (= Αριθμός κύκλων δοκιμής)
	Δοκιμή κόπωσης με κατακόρυφη δύναμη	ISO 4210-6:2014, μέθοδος δοκιμής 4.5	1 100 N (= Ισχύς, F_4)
Μπροστινά πιρούνια	Στατική δοκιμή κάμψης	ISO 4210-6:2014, μέθοδος δοκιμής 5.3	1 500 N (= Ισχύς, F_5)
Στήριγμα σέλας	Στάδιο 1, δοκιμή κόπωσης	ISO 4210-9:2014, μέθοδος δοκιμής 4.5.2	1 100 N (= Ισχύς, F_3)
	Στάδιο 2, στατική δοκιμή ισχύος	ISO 4210-9:2014, μέθοδος δοκιμής 4.5.3	2 000 N (= Ισχύς, F_4)»

γ) στο σημείο 1.2. ο όρος «σύστημα μετάδοσης της κίνησης» αντικαθίσταται από τον όρο «σύστημα μετάδοσης ισχύος».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 44/2014

Τα παραρτήματα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 44/2014 τροποποιούνται ως εξής:

- (1) Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κατάλογος κανονισμών ΟΕΕ/ΗΕ που ισχύουν σε υποχρεωτική βάση

Αρ. κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ	Αντικείμενο	Σειρά τροποποιήσεων	Παραπομπή ΕΕ	Δυνατότητα εφαρμογής
10	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (ΗΜΣ)	Συμπλήρωμα 1 στη σειρά τροποποιήσεων 04	ΕΕ L 254 της 20.9.2012, σ. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e
62	Προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση	Συμπλήρωμα 2 στη σειρά τροποποιήσεων 00	ΕΕ L 89 της 27.3.2013, σ. 37.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e

Επεξηγηματική σημείωση: Το γεγονός ότι ένα κατασκευαστικό στοιχείο περιλαμβάνεται σε αυτόν τον κατάλογο δεν καθιστά υποχρεωτική την τοποθέτησή του. Ωστόσο, για ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία οι απαιτήσεις υποχρεωτικής εγκατάστασης προβλέπονται σε άλλα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού.»

- (2) Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

- α) στο σημείο 2.3.1.1, ο όρος «συγκρότημα κυλίνδρου/εμβόλου» αντικαθίσταται από τον όρο «κύλινδρο, έμβολο»
 β) στο σημείο 2.3.1.2, ο όρος «συγκρότημα κυλίνδρου/εμβόλου» αντικαθίσταται από τον όρο «κύλινδρο, έμβολο»
 γ) το σημείο 3.2.1.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.1.3. Οι σωλήνες φέρουν ευανάγνωστη σήμανση με ένδειξη της (υπο)κατηγορίας του οχήματος όπως ορίζεται στα άρθρα 2 και 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και στο παράρτημα Ι του ίδιου κανονισμού.»

- δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 3.2.2.5.:

«3.2.2.5. Στους δίχρονους κινητήρες, το πάχος του δακτυλίου μεταξύ της βάσης του κυλίνδρου και του στροφαλοθαλάμου, εφόσον υπάρχει, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 mm, μετά τη συναρμολόγηση.»

- ε) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 3.3., 3.3.1. και 3.3.2.:

«3.3. Συνεχώς μεταβαλλόμενη μετάδοση (CVT)

3.3.1. Τα καλύμματα του συστήματος μετάδοσης CVT, αν υπάρχουν, στερεώνονται με τουλάχιστον 2 αυτοδραυόμενα βλήτρα ή μπορούν να αποσυναρμολογηθούν μόνον με ειδικά εργαλεία.

3.3.2. Ο μηχανισμός του συστήματος CVT που αποσκοπεί στον περιορισμό της σχέσης μετάδοσης μέσω του περιορισμού της πραγματικής απόστασης μεταξύ δύο δίσκων, είναι πλήρως ενσωματωμένος στον έναν ή και στους δύο δίσκους με τρόπο ώστε να είναι αδύνατο να τροποποιηθεί η πραγματική απόσταση πέρα από ένα όριο που θα προκαλούσε αύξηση της μέγιστης ταχύτητας του οχήματος κατά περισσότερο από 10 % της συγκεκριμένης μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος χωρίς να καταστραφεί το σύστημα των δίσκων. Αν ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί εναλλάξιμους δακτυλίους-αποστάτες στο σύστημα CVT για προσαρμογή της μέγιστης ταχύτητας του οχήματος, η πλήρης αφαίρεση αυτών των δακτυλίων δεν προκαλεί αύξηση της μέγιστης ταχύτητας του οχήματος κατά περισσότερο από 10 %.»

στ) τα σημεία 3.5., 3.5.1 και 3.5.2. απαλείφονται·

ζ) τα σημεία 4 έως 4.2.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. **Πρόσθετες ειδικές απαιτήσεις για οχήματα των (υπο)κατηγοριών L3e-A1 και L4e-A1**

4.1 Τα οχήματα της υποκατηγορίας L3e-A1 και L4e-A1 συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις είτε των σημείων 4.2. έως 4.2.3., είτε των σημείων 4.3., 4.3.1. και 4.3.2., είτε των σημείων 4.4., 4.4.1. και 4.4.2., καθώς και με τα σημεία 4.5., 4.6. και 4.7. Επιπροσθέτως, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των σημείων 3.2.2.1., 3.2.2.3., 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.3.1. και 3.2.3.3.

4.2. Ένα χιτώνιο που είναι αδύνατο να αποσυναρμολογηθεί τοποθετείται στον αγωγό εισαγωγής. Εάν το χιτώνιο αυτό έχει τοποθετηθεί στο σωλήνα εισαγωγής, τότε ο σωλήνας εισαγωγής στερεώνεται πάνω στο σώμα του κινητήρα με αυτοθραυόμενα βλήτρα ή με βλήτρα που αποσυναρμολογούνται μόνο με ειδικά εργαλεία.

4.2.1. Το χιτώνιο έχει ελάχιστη σκληρότητα 60 HRC. Στο επίπεδο της μικρής διατομής έχει πάχος μικρότερο των 4 mm.

4.2.2. Κάθε παρέμβαση στο χιτώνιο που αποσκοπεί στην αφαίρεσή του ή στη μετατροπή του έχει ως αποτέλεσμα την καταστροφή του χιτωνίου και του τεμαχίου στήριξης του ή την πλήρη και μόνιμη δυσλειτουργία του κινητήρα μέχρις επαναφοράς του στην αρχική κατάσταση.

4.2.3. Ευανάγνωστη σήμανση με ένδειξη της (υπο)κατηγορίας του οχήματος όπως ορίζεται στα άρθρα 2 και 4 και στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 τοποθετείται στην επιφάνεια του χιτωνίου ή όχι μακριά από αυτήν.»

η) τα σημεία 4.2.4. έως 4.2.12. απαλείφονται·

θ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 4.3. έως 4.7.:

«4.3. Κάθε σωλήνας εισαγωγής στερεώνεται με αυτοθραυόμενα βλήτρα ή με βλήτρα που αποσυναρμολογούνται μόνο με ειδικά εργαλεία. Στο εσωτερικό των σωλήνων χωροθετείται μικρή διατομή, η οποία σημειώνεται στο εξωτερικό· στο σημείο αυτό το τοίχωμα έχει πάχος μικρότερο των 4 mm, ή μικρότερο των 5 mm στην περίπτωση χρήσης εύκαμπτου υλικού όπως το καουτσούκ.

4.3.1. Κάθε παρέμβαση στους σωλήνες που αποσκοπεί στη μετατροπή της μικρής διατομής έχει ως αποτέλεσμα την καταστροφή των σωλήνων ή την πλήρη και μόνιμη δυσλειτουργία του κινητήρα μέχρις επαναφοράς του στην αρχική κατάσταση.

4.3.2. Οι σωλήνες φέρουν ευανάγνωστη σήμανση με ένδειξη της (υπο)κατηγορίας του οχήματος όπως ορίζεται στα άρθρα 2 και 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και στο παράρτημα I του ίδιου κανονισμού.

4.4. Το τμήμα του αγωγού εισαγωγής που βρίσκεται στην κυλινδροκεφαλή έχει μικρή διατομή. Σε όλη τη δίοδο εισαγωγής δεν υπάρχει πιο μικρή διατομή (εκτός από τη διατομή των εδρών των βαλβίδων).

4.4.1. Κάθε παρέμβαση στον αγωγό που αποσκοπεί στην τροποποίηση της μικρής διατομής έχει ως αποτέλεσμα την καταστροφή του αγωγού ή την πλήρη και μόνιμη δυσλειτουργία του κινητήρα μέχρις επαναφοράς του στην αρχική κατάσταση.

4.4.2. Η κυλινδροκεφαλή φέρει ευανάγνωστη σήμανση με ένδειξη της κατηγορίας του οχήματος όπως ορίζεται στα άρθρα 2 και 4 και στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.

4.5. Η διάμετρος των σημείων μικρής διατομής που αναφέρονται στο σημείο 4.2 μπορεί να είναι διαφορετική ανάλογα με την (υπο)κατηγορία του οχήματος.

4.6. Ο κατασκευαστής παρέχει τη διάμετρο ή τις διαμέτρους του σημείου ή των σημείων μικρής διατομής και αποδεικνύει στις αρμόδιες αρχές έγκρισης και στην τεχνική υπηρεσία ότι αυτό το σημείο μικρής διατομής είναι το πλέον κρίσιμο για τη διέλευση των αερίων και ότι δεν υφίσταται καμία άλλη διατομή η οποία, αν τροποποιηθεί, μπορεί να αυξήσει τις επιδόσεις προωθητικής μονάδας.

4.7. Το πάχος του παρεμβύσματος της κυλινδροκεφαλής (φλάντζα καπακιού) δεν υπερβαίνει μετά τη συναρμολόγηση τα 1,6 mm.»

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

«5.1 Οποιαδήποτε παραλλαγή ή έκδοση στο πλαίσιο του ίδιου τύπου οχήματος υποκατηγορίας L3e-A2 ή υποκατηγορίας L4e-A2 που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις μετατροπής όπως καθορίζονται στο σημείο 4 του παραρτήματος III δεν προκύπτει από τύπο, παραλλαγή ή έκδοση L3e-A3 ή L4e-A3, με μέγιστη καθαρή ισχύ κινητήρα και/ή μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ διπλάσια των τιμών που καθορίζονται στην κατάταξη των υποκατηγοριών L3e-A2 ή L4e-A2 στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 (π.χ. 70 kW έως 35 kW ή μικρότερη, 50 kW έως 35 kW ή μικρότερη).»

ια) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 5.2.2.:

«5.2.2. σύστημα τροφοδοσίας και παροχής καυσίμου»

ιβ) τα σημεία 5.2.3. έως 5.2.6. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.2.3. σύστημα εισαγωγής αέρα συμπεριλαμβανομένων των φίλτρων αέρα (τροποποίηση ή αφαίρεση)·

5.2.4. συγκρότημα μετάδοσης κίνησης·

5.2.5. μονάδα ή μονάδες ελέγχου που διαχειρίζονται τις επιδόσεις προωθητικής μονάδας του συστήματος μετάδοσης κίνησης·

5.2.6. αφαίρεση οποιουδήποτε στοιχείου (μηχανικό, ηλεκτρικό, δομικό κ.λπ.) που περιορίζει τον αριθμό στροφών του κινητήρα οδηγώντας σε οποιαδήποτε μεταβολή των επιδόσεων προωθητικής μονάδας που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα II μέρος Α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.»

ιγ) το σημείο 5.2.7. απαλείφεται·

ιγ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 6 έως 6.5.2:

«6. Πρόσθετες απαιτήσεις για τις (υπο)κατηγορίες L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 και L6e

6.1. Τα εξαρτήματα, ο εξοπλισμός και τα μηχανικά μέρη που απαριθμούνται στη συνέχεια φέρουν μόνιμη και ανεξίτηλη σήμανση με κωδικό αριθμό ή κωδικούς αριθμούς και σύμβολα που τους έχουν αποδοθεί για την αναγνώρισή τους είτε από τον κατασκευαστή του οχήματος, είτε από τον κατασκευαστή των εν λόγω εξαρτημάτων, του εν λόγω εξοπλισμού ή των εν λόγω μηχανικών μερών (αντικατάστασης). Η εν λόγω σήμανση μπορεί να έχει τη μορφή ετικέτας υπό τον όρο ότι η ετικέτα παραμένει ευανάγνωστη υπό κανονικές συνθήκες χρήσης και ότι δεν μπορεί να αποσπασθεί χωρίς να καταστραφεί.

6.2. Η σήμανση που αναφέρεται στο σημείο 6.1 είναι καταρχήν ορατή χωρίς να αποσυναρμολογηθεί (-ούν) το εν λόγω εξάρτημα ή τα εν λόγω εξαρτήματα του οχήματος. Αν το αμάξωμα ή άλλα εξαρτήματα του οχήματος κρύβουν μια σήμανση, ο κατασκευαστής του οχήματος ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές για το σημείο τοποθέτησής της και κάθε άλλη ένδειξη για το άνοιγμα ή την αποσυναρμολόγηση των συγκεκριμένων εξαρτημάτων του αμαξώματος.

6.3. Οι χαρακτήρες, τα ψηφία ή τα σύμβολα έχουν τουλάχιστον 2,5 mm ύψος και είναι ευανάγνωστα.

6.4. Τα εξαρτήματα, ο εξοπλισμός και τα μηχανικά μέρη που αναφέρονται στο σημείο 6.1 είναι τα εξής για όλες τις (υπο)κατηγορίες:

6.4.1. κάθε ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη που έχει σκοπό τη διαχείριση του κινητήρα καύσης ή του ηλεκτρικού κινητήρα πρόωσης (μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου ανάφλεξης, ψεκαστήρες, θερμοκρασία αέρα εισαγωγής κ.λπ.),

6.4.2. εξαεριωτής ή ισοδύναμη διάταξη,

6.4.3. καταλυτικός μετατροπέας(-είς) (μόνον εφόσον δεν ενσωματώνεται στον σιγαστήρα),

6.4.4. στροφαλοθάλαμος,

6.4.5. κύλινδρος,

6.4.6. κυλινδροκεφαλή,

- 6.4.7. σωλήνας(ες) εξάτμισης (εφόσον είναι χωριστός από τον σιγαστήρα),
- 6.4.8. σωλήνας εισαγωγής (εφόσον δεν αποτελεί ένα και μόνο εξάρτημα με τον εξαεριωτή ή τον κύλινδρο ή τον στροφαλοθάλαμο),
- 6.4.9. σιγαστήρας εισαγωγής (φίλτρο αέρα),
- 6.4.10. μικρή διατομή (χιτώνιο ή άλλο),
- 6.4.11. διάταξη μείωσης του θορύβου (σιγαστήρας(ες)),
- 6.4.12. όργανο που λαμβάνει τη μετάδοση της κίνησης (οδοντωτός τροχός ή πίσω τροχαλία),
- 6.4.13. όργανο που δίδει τη μετάδοση της κίνησης (οδοντωτός τροχός ή εμπρόσθια τροχαλία),
- 6.5. Επίσης, όσον αφορά τις κατηγορίες L1e, L2e και L6e, στα εξάρτηματα, στον εξοπλισμό και στα μηχανικά μέρη που ακολουθούν τοποθετούνται οι σημάνσεις σύμφωνα με το σημείο 6.1.:
- 6.5.1. συνεχώς μεταβαλλόμενη μετάδοση (CVT),
- 6.5.2. σύστημα ελέγχου μετάδοσης.»

(3) Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 4.2.5., 4.2.6. και 4.2.7. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.5. Όλες οι άλλες απαιτήσεις έγκρισης τύπου εκτός αυτών που αναφέρονται στα σημεία 4.2.2., 4.2.3 και 4.2.4. και ορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 θεωρούνται κοινές και όμοιες μεταξύ των διαμορφώσεων μοτοσικλετών (L3e/L4e)-A2 και (L3e/L4e)-A3 και, επομένως, υποβάλλονται σε δοκιμή και συντάσσεται έκθεση μία μόνο φορά και για τις δύο διαμορφώσεις επιδόσεων. Επίσης, οι εκθέσεις δοκιμής για συστήματα, μηχανικά μέρη, χωριστές τεχνικές μονάδες και εξαρτήματα ή εξοπλισμό του οχήματος που εκπληρώνει τις ίδιες απαιτήσεις έγκρισης τύπου και στις δύο διαμορφώσεις γίνονται αποδεκτές για την έγκριση τύπου οποιασδήποτε από αυτές τις διαμορφώσεις.»

4.2.6. Μία έγκριση τύπου πλήρους οχήματος (WVTA) εκδίδεται για μοτοσικλέτες διαμόρφωσης της κατηγορίας (L3e/L4e)-A2 με έναν μοναδικό αριθμό έγκρισης τύπου.

4.2.7. Μία έγκριση τύπου πλήρους οχήματος (WVTA) εκδίδεται για μοτοσικλέτες διαμόρφωσης της κατηγορίας (L3e/L4e)-A3 με έναν μοναδικό αριθμό έγκρισης τύπου. Και οι δύο αριθμοί έγκρισης τύπου που αναφέρονται στο σημείο 4.2.6. και στο παρόν σημείο επισημαίνονται με σφραγίδα στην υποχρεωτική πινακίδα σύμφωνα με το άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014. Για να διευκολύνεται η μετατροπή της υποκατηγορίας (L3e/L4e)-A2 στη μοτοσικλέτα διαμόρφωσης (L3e/L4e)-A3 και αντίστροφα, επισυνάπτεται στον φάκελο πληροφοριών πρότυπο της αντίστοιχης δήλωσης του κατασκευαστή σύμφωνα με το προσάρτημα 24 του μέρους Β του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014. Επίσης, οι ειδικές καταχωρίσεις τόσο για τη διαμόρφωση L3e-A2 όσο και για τη διαμόρφωση L3e-A3 στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης παρέχονται από τον κατασκευαστή οχήματος σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014.»

β) τα σημεία 4.2.10. και 4.2.11. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.10. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης συμπληρώνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 1.7. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014.

4.2.11. Σε μοτοσικλέτες που μπορούν να μετατραπούν από τις υποκατηγορίες (L3e/L4e)-A2 σε (L3e/L4e)-A3 ή αντίστροφα εκχωρείται μόνο ένας αριθμός ταυτοποίησης οχήματος (VIN) της διαμόρφωσης μοτοσικλέτας (L3e/L4e)-A2 και A3. Η υποχρεωτική πινακίδα που τοποθετείται στο όχημα περιέχει αυτόν τον αριθμό VIN και φέρει σαφή ένδειξη για τις τιμές ηχοστάθμης εν στάσει και στις δύο διαμορφώσεις, καθώς και για τη μέγιστη συνεχή ονομαστική ισχύ στη διαμόρφωση (L3e/L4e)-A2.»

γ) το σημείο 4.4.2 απαλείφεται·

- δ) στο σημείο 6.1., η σειρά που αφορά την απαίτηση η οποία παρατίθεται στο τμήμα (A2) του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τμήμα (A2) του παραρτήματος II	Αυτόματος έλεγχος	Διαδικασίες δοκιμών για τη μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος	Μόνο για τις υποκατηγορίες L3e, L4e και L5e και δεν περιλαμβάνει άλλες δοκιμές των επιδόσεων προωθητικής μονάδας.»
---------------------------------	-------------------	--	--

- (4) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

- α) στο σημείο 4.1.1.3.1., η φράση «τις εκπομπές της απόληξης εξαγωγής και CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «τις εκπομπές ρύπων της απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂»·
- β) στο σημείο 4.1.1.3.1.1., η φράση «των εκπομπών της απόληξης εξαγωγής και CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «των εκπομπών ρύπων της απόληξης εξαγωγής και των εκπομπών CO₂»·
- γ) το σημείο 4.1.1.3.1.1.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αν εφαρμόζεται η μέθοδος ανθεκτικότητας που ορίζεται στο άρθρο 23 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, οι συντελεστές επιδείνωσης υπολογίζονται από τα αποτελέσματα της δοκιμής εκπομπών ρύπων τύπου I μέχρι και τον συνολικό αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων που αναφέρεται στο παράρτημα VII μέρος Α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και σύμφωνα με τη μέθοδο γραμμικού υπολογισμού που αναφέρεται στο σημείο 4.1.1.3.1.1.1.2. και από την οποία προκύπτουν οι τιμές της καμπύλης και της απόκλισης ανά συστατικό στοιχείο των εκπομπών. Τα αποτελέσματα της εκπομπής ρύπων για τη συμμόρφωση παραγωγής, υπολογίζονται με τον τύπο:

Εξίσωση 4-1:

$$\text{αν } x \leq b \text{ τότε } y = a \cdot x + b \cdot$$

$$\text{αν } x > b \text{ τότε } y = x$$

όπου:

- a = τιμή καμπύλης που καθορίζεται βάσει της δοκιμής τύπου V και σύμφωνα με το παράρτημα V μέρος Α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- b = τιμή απόκλισης που καθορίζεται βάσει της δοκιμής τύπου V και σύμφωνα με το παράρτημα V μέρος Α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- x = αποτέλεσμα δοκιμής εκπομπών ρύπων (HC, CO, NO_x, NMHC και PM αν υπάρχει) ανά συστατικό στοιχείο των εκπομπών για ένα όχημα που έχει διανύσει κάποια χιλιόμετρα (όχι πάνω από 100 χιλιόμετρα μετά από την πρώτη εκκίνηση στη γραμμή παραγωγής) σε mg/km.
- y = αποτέλεσμα εκπομπής ρύπων για τη συμμόρφωση παραγωγής ανά συστατικό στοιχείο των εκπομπών ρύπων σε mg/km. Ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων συμμόρφωσης παραγωγής είναι χαμηλότερος από τα ανώτατα όρια εκπομπών ρύπων που ορίζονται στο παράρτημα VI μέρος Α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.»
- δ) στο σημείο 4.1.1.3.1.1.1.3., η φράση «τις εκπομπές της απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «τις εκπομπές ρύπων της απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂»·
- ε) στο σημείο 4.1.1.3.1.1.2.2., η φράση «Οι εκπομπές της απόληξης εξαγωγής και οι εκπομπές CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «Οι εκπομπές ρύπων της απόληξης εξαγωγής και οι εκπομπές CO₂»·
- στ) στο σημείο 4.1.1.3.1.1.2.3., η φράση «τις τιμές του CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «τις τιμές των εκπομπών ρύπων της απόληξης εξαγωγής και των εκπομπών CO₂»·
- ζ) στο σημείο 4.1.1.3.2.1., η φράση «τις εκπομπές απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «τις εκπομπές ρύπων της απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂»·
- η) στο σημείο 4.1.1.3.2.3., η φράση «των ορίων εκπομπών της απόληξης εξαγωγής» αντικαθίσταται από τη φράση «των ορίων εκπομπών ρύπων της απόληξης εξαγωγής»·

- θ) στο σημείο 4.1.1.3.2.4., η φράση «Εξίσωση 4-2:» αντικαθίσταται από τη φράση «Εξίσωση 4-3:»·
- ι) στο σημείο 4.1.1.3.3.1., η φράση «τις εκπομπές απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «τις εκπομπές ρύπων της απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂»·
- ια) στο σημείο 4.1.1.3.3.3., η φράση «των εκπομπών απόληξης εξαγωγής και των εκπομπών CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «των εκπομπών ρύπων της απόληξης εξαγωγής και των εκπομπών CO₂»·
- ιβ) στο σημείο 4.1.1.3.3.4., η φράση «Εξισώσεις 4-3:» αντικαθίσταται από τη φράση «Εξισώσεις 4-4:»·
- ιγ) στο σημείο 4.1.1.3.3.6., η φράση «Εξισώσεις 4-4:» αντικαθίσταται από τη φράση «Εξισώσεις 4-5:»·
- ιδ) στο σημείο 4.1.1.4., στο δεύτερο, τρίτο και πέμπτο εδάφιο, η φράση «τις εκπομπές απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂» αντικαθίσταται από τη φράση «τις εκπομπές ρύπων της απόληξης εξαγωγής και τις εκπομπές CO₂»·
- (5) Το παράρτημα VIII τροποποιείται ως εξής:

- α) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1.1.1., 1.1.1.1. και 1.1.1.2.:

«1.1.1. Τα οχήματα των κατηγοριών L1e, L3e και L4e καλύπτουν τις ακόλουθες γενικές απαιτήσεις:

1.1.1.1. Τα οχήματα δεν περιλαμβάνουν κανένα οξύ, αιχμηρό ή προεξέχον προς τα έξω μέρος οχήματος, διάστασης, φοράς και σκληρότητας που να αυξάνει τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα σωματικών κακώσεων και βλαβών του ατόμου που προσκρούει ή εγγίζει το όχημα σε περίπτωση ατυχήματος. Τα οχήματα σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε τα μέρη και τα άκρα με τα οποία είναι πιθανό να έρθουν σε επαφή οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, σε περίπτωση ατυχήματος να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των σημείων 1 έως 1.3.8.

1.1.1.2. Κάθε προεξοχή ή άκρο που ενέχει την πιθανότητα επαφής και είναι κατασκευασμένο ή επικαλυμμένο με υλικό όπως ελαστικό κόμμι ή μαλακό πλαστικό, σκληρότητας κάτω των 60 Shore (A), θεωρείται ότι είναι σύμφωνο προς τις προδιαγραφές των σημείων 1.3 έως 1.3.8. Η μέτρηση της σκληρότητας πραγματοποιείται με το υλικό τοποθετημένο στο όχημα όπως προβλέπεται.»

- β) τα σημεία 1.1.2. έως 1.1.3.2. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.2. Ειδικές διατάξεις για οχήματα των κατηγοριών L1e, L3e και L4e

1.1.2.1. Τα οχήματα αξιολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 1.2 έως 1.2.4.1.

1.1.2.2. Στην περίπτωση οχημάτων που διαθέτουν κάποια μορφή δομής ή επιφάνειες με σκοπό να περικλείει μερικώς ή πλήρως τον αναβάτη, τον επιβάτη ή τις αποσκευές ή να καλύπτει ορισμένα μέρη του οχήματος, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί εναλλακτικά να επιλέξει να εφαρμόσει τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 26 (*) που ορίζονται για την κατηγορία οχημάτων M1, καλύπτοντας είτε συγκεκριμένες εξωτερικές προεξοχές είτε ολόκληρη την εξωτερική επιφάνεια του οχήματος. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στις απαιτούμενες ακτίνες, ενώ η προεξοχή των χειρολαβών, των γιγγλυμών, των κομβίων και των κεραιών δεν χρειάζεται να ελέγχεται.

Οι σχετικές εξωτερικές προεξοχές που αξιολογούνται σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα προσδιορίζονται με σαφήνεια στο δελτίο πληροφοριών και οποιαδήποτε άλλη εξωτερική επιφάνεια συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των σημείων 1. έως 1.3.8.

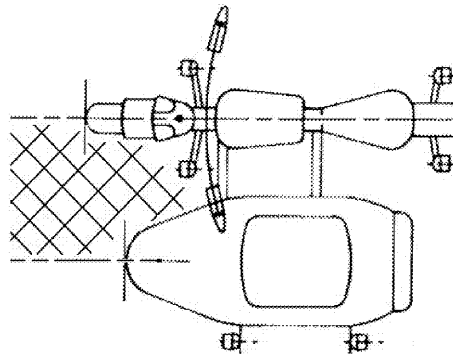
(*) ΕΕ L 215 της 14.8.2010, σ. 27.

1.1.3. Ειδικές διατάξεις για οχήματα κατηγορίας L4e

1.1.3.1. Όταν το καλάθι είναι συνδεδεμένο με τη μοτοσυκλέτα, είτε μόνιμα είτε με τρόπο που επιτρέπει αποσύνδεση, ο χώρος ανάμεσα στη μοτοσυκλέτα και το καλάθι εξαιρείται από την αξιολόγηση (βλέπε σχήμα 8-1).

Σχήμα 8-1

Κάτοψη μοτοσικλέτας της κατηγορίας L4e με καλάθι (side-car)



1.1.3.2. Αν το καλάθι δύναται να αποσυνδεθεί από τη μοτοσικλέτα ώστε αυτή να μπορεί να χρησιμοποιηθεί χωρίς το καλάθι, τότε η ίδια η μοτοσικλέτα πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται για μεμονωμένες μοτοσικλέτες στα σημεία 1 έως 1.3.8.»

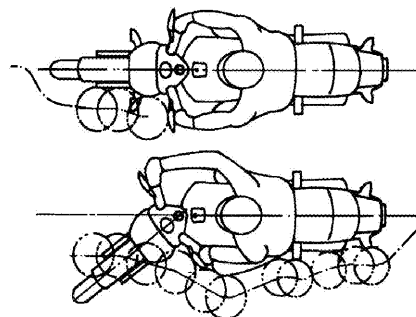
γ) τα σημεία 1.1.4. έως 1.1.4.2. απαλείφονται·

δ) τα σημεία 1.2.3. έως 1.2.3.2. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2.3. Η διάταξη δοκιμής μετακινείται από το εμπρός προς το πίσω μέρος του οχήματος, με κίνηση ομαλή, και στις δύο πλευρές του οχήματος. Αν η διάταξη δοκιμής έρθει σε επαφή με το όργανο διεύθυνσεως ή οποιοδήποτε εξάρτημα τοποθετημένο σε αυτό, το όργανο ή το εξάρτημα απομακρύνεται περιστρεφόμενο σε θέση πλήρους εμπλοκής, και η δοκιμή συνεχίζεται. Η διάταξη δοκιμής παραμένει σε επαφή με το όχημα ή τον οδηγό κατά τη διάρκεια της δοκιμής (βλέπε σχήμα 8-2).

Σχήμα 8-2

Ζώνες μετακίνησης της διάταξης δοκιμής



1.2.3.1. Το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος είναι το πρώτο σημείο επαφής και η διάταξη δοκιμής μετακινείται προς το πλάι σε κατεύθυνση προς τα έξω, ακολουθώντας το περίγραμμα του οχήματος και του οδηγού, αν υπάρχει. Η διάταξη δοκιμής έχει επίσης την ευχέρεια να μετακινείται προς τα μέσα με ρυθμό όχι μεγαλύτερο από αυτόν της μετακίνησης προς τα πίσω (δηλαδή σε γωνία 45° ως προς το διάμηκες μέσο επίπεδο του οχήματος).

1.2.3.2. Τα χέρια και τα πόδια του οδηγού ωθούνται από τη διάταξη συσκευής αν αυτή έρθει σε άμεση επαφή με αυτά και οποιαδήποτε συναφή στηρίγματα (π.χ. βάσεις ποδιών) μπορούν να περιστρέφονται ελεύθερα, να αναδιπλώνονται, να κάμπτονται ή να λυγίζουν λόγω της επαφής με τη διάταξη δοκιμής και αξιολογούνται σε όλες τις προκύπτουσες ενδιάμεσες θέσεις.»

ε) το σημείο 1.3.3.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3.3.2. Αν εφαρμόζεται ακτίνα στο άνω άκρο, δεν είναι μεγαλύτερη από 0,70 φορές το πάχος του ανεμοθώρακα ή του αεροδυναμικού περιβλήματος, όπως μετράται στο άνω άκρο.»

στ) το σημείο 1.3.5.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3.5.2. Η ακτίνα που εφαρμόζεται στο χείλος προσβολής του εμπρόσθιου λασπωτήρα, δεν είναι μεγαλύτερη από 0,70 φορές το πάχος του λασπωτήρα που μετράται στο χείλος προσβολής (π.χ. αν πρόκειται για στρογγυλή πτύχωση στο χείλος της λαμαρίνας, αυτό που θεωρείται ως σχετικό πάχος είναι η διάμετρος της πτύχωσης).»

ζ) στο σημείο 2.1.2.1.1., προστίθεται το ακόλουθο δεύτερο εδάφιο:

«Σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, ορισμένα μέρη των αντίστοιχων τύπων οχημάτων μπορούν να αξιολογούνται με τη διάταξη δοκιμής για εξωτερικές προεξοχές (βλέπε προσάρτημα 1) και τα υπόλοιπα μέρη αξιολογούνται με τη σφαίρα η οποία έχει διάμετρο 100 mm (βλέπε κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 26). Σε αυτές τις περιπτώσεις, ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στις απαιτούμενες ακτίνες, ενώ η προεξοχή των χειρολαβών, των γιγγλυμών, των κομβίων και των κεραιών δεν χρειάζεται να ελεγχεται.»

(6) Το παράρτημα ΙΧ τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2.2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1. Η δεξαμενή υποβάλλεται σε δοκιμή υδραυλικής εσωτερικής πίεσης εκτελούμενη σε απομονωμένη μονάδα πλήρη με όλα τα εξαρτήματά της. Η δεξαμενή γεμίζεται πλήρως με μη αναφλέξιμο υγρό με τιμή πυκνότητας και ιξώδους παραπλήσια των τιμών του καυσίμου που χρησιμοποιείται υπό κανονικές συνθήκες, ή με νερό. Αφού διακοπεί κάθε επικοινωνία με τον εξωτερικό χώρο, η πίεση αυξάνεται σταδιακά μέσω της σύνδεσης του σωλήνα με τον οποίο τροφοδοτείται ο κινητήρας με καύσιμο, μέχρι την τιμή εσωτερικής πίεσης που καθορίζεται στο σημείο 1.2.9 και αυτή η πίεση διατηρείται για τουλάχιστον 60 δευτερόλεπτα.»

β) το σημείο 3.2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.1. Η δοκιμή διαπερατότητας ως μέρος των δοκιμών τύπου IV που αναφέρονται στο παράρτημα V μέρος Α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 χωρίς να απαιτείται να ληφθούν υπόψη τυχόν μετρήσεις διάχυσης για τον σκοπό της δοκιμής σύμφωνα με αυτό το παράρτημα, εκτελείται σε επαρκή αριθμό δεξαμενών για τον σκοπό της δοκιμής σύμφωνα με τα σημεία 3.3 έως 3.7.5.1. Η συνολική διάρκεια της διαδικασίας προετοιμασίας αποτελείται από μια προκαταρκτική περίοδο αποθήκευσης διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων εβδομάδων μετά την οποία ακολουθεί μια περίοδος αποθήκευσης σε σταθεροποιημένες συνθήκες διάρκειας οκτώ εβδομάδων.»

γ) το σημείο 3.3.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3.1. Η δεξαμενή καυσίμου γεμίζεται στην ονομαστική συνολική χωρητικότητα με ένα μείγμα το οποίο περιέχει κατά 50 % νερό και 50 % αιθυλαινογλυκόλη ή με οιοδήποτε άλλο ψυκτικό υγρό το οποίο δεν προσβάλλει το υλικό της δεξαμενής καυσίμου και του οποίου το κρυσταλλικό σημείο είναι κατώτερο των $243 \pm 2\text{K}$ ($-30 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$).

Η θερμοκρασία των ουσιών που περιέχει η δεξαμενή καυσίμου κατά τη διάρκεια της δοκιμής είναι $253 \pm 2\text{K}$ ($-20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$). Η δεξαμενή ψύχεται μέχρις ότου φτάσει σε μια αντίστοιχη θερμοκρασία περιβάλλοντος. Είναι επίσης δυνατόν να πληρωθεί η δεξαμενή καυσίμου με ένα κατάλληλα ψυχθέν υγρό, υπό τον όρο ότι θα αφεθεί στη θερμοκρασία δοκιμής επί τουλάχιστον μία ώρα.

Για τη δοκιμή χρησιμοποιείται ένα εκκρεμές. Η κεφαλή κρούσης έχει τη μορφή ισόπλευρης τριγωνικής πυραμίδας, με ακτίνα καμπυλότητας 3,0 mm στην κορυφή και τις ακμές. Η ελεύθερα κινούμενη μάζα του εκκρεμούς είναι $15\text{ kg} \pm 0,5\text{ kg}$ και η ενέργεια που ασκείται από το εκκρεμές δεν είναι μικρότερη από 30,0 J για κάθε κρούση στη δεξαμενή καυσίμου.

Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να επιλέξει οποιονδήποτε αριθμό σημείων στο δοχείο καυσίμου για τη δοκιμή και αυτά τα σημεία αντιστοιχούν σε θέσεις που θεωρούνται ως οι πλέον ευπαθείς ως αποτέλεσμα της συναρμο-λόγησης του δοχείου καυσίμου και της θέσης του στο όχημα. Μη μεταλλική θωράκιση δεν λαμβάνεται υπόψη, ενώ μπορεί να συνυπολογιστούν σωλήνες πλαισίου ή τμήματα του αμαξώματος για την αξιολόγηση του κινδύνου.

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν περισσότερες από μία δεξαμενές καυσίμου για την ολοκλήρωση όλων των κρούσεων, με την προϋπόθεση ότι όλες έχουν υποβληθεί στη δοκιμή διαπερατότητας.

Μετά από μία κρούση σε οποιοδήποτε από αυτά τα δοκιμαζόμενα σημεία, δεν υπάρχει καμία διαρροή υγρού.»

δ) το σημείο 3.4.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4.1. Η δεξαμενή καυσίμου γεμίζεται στην ονομαστική συνολική χωρητικότητα της χρησιμοποιώντας ως υγρό δοκιμής το νερό σε θερμοκρασία $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$). Στη συνέχεια, η δεξαμενή υποβάλλεται σε εσωτερική πίεση είτε ίση προς το διπλάσιο της σχετικής πίεσης λειτουργίας (πίεση υπολογισμού) είτε με υπερπίεση 30 kPa (όποιο είναι μεγαλύτερο). Η δεξαμενή παραμένει κλειστή και υπό πίεση για χρονική περίοδο όχι μικρότερη των πέντε ωρών σε θερμοκρασία περιβάλλοντος $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$).

Η δεξαμενή καυσίμου δεν εμφανίζει ενδείξεις διαρροής, ενώ η τυχόν προσωρινή ή μόνιμη παραμόρφωση που ενδέχεται να προκύψει δεν την καθιστά μη χρησιμοποιήσιμη. Για να αξιολογηθεί η παραμόρφωση της δεξαμενής, λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές συνθήκες συναρμολόγησης.»

ε) το σημείο 3.5.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.5.1. Από τις επίπεδες ή σχεδόν επίπεδες πλευρές της εντελώς νέας δεξαμενής καυσίμου λαμβάνονται έξι δοκίμια, με περίπου το ίδιο πάχος, για τη δοκιμή εφελκυσμού. Η αντοχή τους στον εφελκυσμό και τα όρια ελαστικότητάς τους προσδιορίζονται σε θερμοκρασία $296 \pm 2\text{K}$ ($23 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$) και ρυθμό επιμήκυνσης 50 mm/min. Οι τιμές αυτές συγκρίνονται με τις τιμές αντοχής στον εφελκυσμό και τις τιμές ελαστικότητας που προκύπτουν με ανάλογες δοκιμές με μια δεξαμενή καυσίμου που έχει υποβληθεί στη δοκιμή διαπερατότητας. Το υλικό θεωρείται ως αποδεκτό όταν η αντοχή στον εφελκυσμό διαφέρει έως και κατά 25 %.»

στ) το σημείο 3.6.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.6.1. Η δεξαμενή καυσίμου τοποθετείται σε ένα αντιπροσωπευτικό μέρος του οχήματος και γεμίζεται έως και κατά 50 % της συνολικής ονομαστικής χωρητικότητάς της με νερό σε θερμοκρασία $293 \pm 2\text{K}$ ($20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$). Στη συνέχεια, η διάταξη δοκιμής μαζί με τη δεξαμενή καυσίμου τοποθετείται σε περιβάλλον με θερμοκρασία $343 \pm 2\text{K}$ ($70 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$) για 60 λεπτά, μετά από τα οποία δεν εμφανίζει μόνιμη παραμόρφωση ή διαρροή και μπορεί να χρησιμοποιηθεί χωρίς περιορισμούς.»

ζ) το σημείο 3.7.4.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.7.4.3. Ο μέσος όρος καύσης (MXK) και το μέσο μήκος καύσης (MMK) υπολογίζονται εάν κανένα δείγμα από τα δέκα ή όχι περισσότερα από ένα δείγματα από τα είκοσι δεν άηκσαν μέχρι τη χαραγή των 100 mm.

Εξίσωση 9-1:

$$\text{ACT (s)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30)/(n))$$

(σημείωση: n = αριθμός δειγμάτων)

Το αποτέλεσμα στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο πολλαπλάσιο των 5 δευτερολέπτων. Ωστόσο, τιμή MXK ίση με 0 δευτερόλεπτα δεν χρησιμοποιείται. (δηλαδή αν η διάρκεια της καύσης κυμαίνεται από λιγότερο από 2 έως 7 δευτερόλεπτα, ο MXK είναι 5 δευτερόλεπτα· αν η διάρκεια της καύσης κυμαίνεται από 8 έως 12 δευτερόλεπτα, ο MXK είναι 10 δευτερόλεπτα· αν η διάρκεια της καύσης κυμαίνεται από 13 έως 17 δευτερόλεπτα, ο MXK είναι 15 δευτερόλεπτα κ.λπ.).

Εξίσωση 9-2:

$$\text{ACL (mm)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{μήκος που δεν έχει καεί})/(n))$$

(σημείωση: n = αριθμός δειγμάτων)

Το αποτέλεσμα εκφράζεται στο πλησιέστερο πολλαπλάσιο των 5 mm (δηλαδή δηλώνεται «λιγότερο από 5 mm» αν το μήκος της καύσης είναι μικρότερο από 2 mm και, έτσι, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να δοθεί MMK ίσο με 0 mm).

Εάν ένα στα 20 δείγματα καεί μέχρι τη χαραγή των 100 mm ή πέραν αυτής, το μήκος καύσης [δηλαδή η τιμή (100 — μήκος που δεν έχει καεί)] για το συγκεκριμένο δείγμα] θεωρείται 100 mm.

Εξίσωση 9-3:

$$n_{\text{μέση ταχύτητα καύσης}} = \frac{ACL}{ACT} \text{ σε } \frac{mm}{s}$$

Η τιμή αυτή συγκρίνεται με τις απαιτήσεις των σημείων 3.7.5. έως 3.7.5.1.»

(7) Στο παράρτημα XI προσάρτημα 1, το σημείο 1.6. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.6. Απόσταση από το έδαφος

1.6.1. Για τη μέτρηση της απόστασης από το έδαφος ενός τύπου οχήματος κατηγορίας L, το όχημα δοκιμής φορτώνεται μέχρι την πραγματική μάζα.

1.6.2. Κατά παρέκκλιση του σημείου 1.6.1., για τη μέτρηση από το έδαφος ενός τύπου οχήματος υποκατηγορίας L3e-AxE (x = 1, 2 ή 3, δίτροχη μοτοσικλέτα Enduro) ή ενός τύπου οχήματος υποκατηγορίας L3e-AxT (x = 1, 2 ή 3, δίτροχη μοτοσικλέτα Trial), η μοτοσικλέτα δοκιμής Enduro ή Trial φορτώνεται μέχρι τη μάζα της σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία.

1.6.3. Κάθε χειροκίνητο ή αυτόματο σύστημα ρυθμιζόμενης ανάρτησης που είναι τοποθετημένο στο όχημα και έχει πιθανόν ως αποτέλεσμα μια μεταβλητή απόσταση από το έδαφος, ρυθμίζεται στην ελάχιστη τιμή επιτρέποντας την ελάχιστη απόσταση μεταξύ του οχήματος και του επιπέδου του εδάφους.

1.6.4. Η μικρότερη απόσταση ανάμεσα στο επίπεδο του εδάφους και το χαμηλότερο σημείο του οχήματος μετράται ανάμεσα στους άξονες και κάτω από τον άξονα (τους άξονες), αν είναι δυνατό, σύμφωνα με το προσάρτημα 1 του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Η εν λόγω απόσταση του οχήματος από το έδαφος θεωρείται η ελάχιστη μετρούμενη απόσταση.

(* Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).»

(8) Το παράρτημα XII τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2.2.2., ο πίνακας 12-1 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Πίνακας 12-1

Λειτουργίες συστήματος OBD σταδίου II και συναφείς απαιτήσεις στα σημεία του παρόντος παραρτήματος και του προσαρτήματος 1

Θέμα	Σημείο στο παρόν παράρτημα και στο προσάρτημα 1
Γενικό κριτήριο αδρανοποίησης του διαγνωστικού συστήματος στο στάδιο II του OBD σε περίπτωση χαμηλής στάθμης καυσίμων.	3.2.1.1.
Παρακολούθηση καταλυτικού μετατροπέα	3.3.2.1.· 3.3.3.1.
Αποδοτικότητα συστήματος ανακυκλοφορίας καυσαερίων (EGR)/παρακολούθησης ροής	3.3.3.4.
Παρακολούθηση απόδοσης κατά τη χρήση	προσάρτημα 1 σημείο 3.3 δεύτερο εδάφιο, προσάρτημα 1 σημείο 4
Γενική απαίτηση του σταδίου II του OBD	προσάρτημα 1 σημείο 3.3.

Θέμα	Σημείο στο παρόν παράρτημα και στο προσάρτημα 1
Ανίχνευση διαλείψεων	προσάρτημα 1 σημεία 3.2.2.· 3.3.2.2.· 3.5.3.· 3.6.2.· 3.7.1.· 3.1.2.
Παρακολούθηση συστήματος μετεπεξεργασίας NOx	3.3.3.5.· 3.3.3.6.
Παρακολούθηση φθοράς αισθητήρα οξυγόνου	3.3.2.3.
Παρακολούθηση φίλτρου σωματιδίων	3.3.3.2.
Παρακολούθηση εκπομπών σωματιδιακών ρύπων (PM)	3.3.2.5.»

β) τα σημεία 3.2.2.1. και 3.2.2.1. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.2.1. Υπό ειδικές συνθήκες στροφών και φορτίου του κινητήρα, οι κατασκευαστές δύνανται να υιοθετούν ως κριτήρια δυσλειτουργίας ποσοστά διαλείψεων υψηλότερα από εκείνα που δηλώνονται στις αρχές, όταν μπορούν να αποδείξουν στις αρχές ότι η ανίχνευση χαμηλότερων ποσοστών διαλείψεων θα είναι αναξιόπιστη. Από πλευράς παρακολούθησης μέσω του OBD πρόκειται για το ποσοστό των διαλείψεων επί του συνολικού αριθμού αναφλέξεων (βάσει της δήλωσης του κατασκευαστή), το οποίο μπορεί να επιφέρει υπέρβαση των ορίων του συστήματος OBD για τις εκπομπές που προβλέπονται στο τμήμα Β του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013, ή για το ποσοστό που μπορεί να οδηγήσει στην υπερθέρμανση του καταλύτη ή των καταλυτών εξαγωγής καυσαερίων και να προκαλέσει ανεπανόρθωτη βλάβη.

3.2.2.2. Ο κατασκευαστής που μπορεί να αποδείξει στην αρμόδια αρχή ότι και η ανίχνευση υψηλότερων ποσοστών διαλείψεων δεν είναι εφικτή, ή ότι το σύστημα δεν μπορεί να διακρίνει τη διάλειψη από άλλες καταστάσεις (π.χ. ανωμαλίες οδοστρώματος, αλλαγές σχέσεων μετάδοσης της κίνησης, μετά την εκκίνηση του κινητήρα κ.λπ.), μπορεί να προβλέψει την αδρανοποίηση του συστήματος παρακολούθησης των διαλείψεων όταν επικρατούν τέτοιες συνθήκες.»

γ) στο σημείο 3.6., η τελευταία πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κωδικός βλάβης αποθηκεύεται επίσης στις περιπτώσεις που αναφέρονται στα σημεία 3.3.5. και 3.3.6.»

δ) το σημείο 3.6.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η απόσταση που έχει διανυθεί από το όχημα ενώ έχει ενεργοποιηθεί ο ΕΔ είναι διαθέσιμη ανά πάσα στιγμή μέσω του τυποποιημένου διαγνωστικού συνδέσμου. Κατά παρέκκλιση, αν πρόκειται για οχήματα που διαθέτουν οδόμετρο με μηχανική λειτουργία, το οποίο δεν επιτρέπει την παροχή σήματος προς την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου, περιλαμβανομένων των οχημάτων που διαθέτουν σύστημα συνεχώς μεταβαλλόμενης μετάδοσης το οποίο δεν επιτρέπει την ακριβή παροχή σήματος στην ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου, η «απόσταση που έχει διανυθεί» μπορεί να αντικατασταθεί με τον «χρόνο λειτουργίας του κινητήρα» και τα δεδομένα είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή μέσω της σειριακής θύρας του τυποποιημένου διαγνωστικού συνδέσμου.»

ε) τα σημεία 4.3. και 4.4. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.3. Στην ιεράρχηση των ανεπαρκειών, προηγούνται εκείνες που σχετίζονται με τα σημεία 3.3.2.1, 3.3.2.2 και 3.3.2.3 για τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και με τα σημεία 3.3.3.1, 3.3.3.2 και 3.3.3.3 για τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση.

4.4. Τη στιγμή της έγκρισης τύπου, ή πριν από αυτήν, δεν επιτρέπεται καμία ανεπάρκεια με βάση τις απαιτήσεις του σημείου 3 του προσαρτήματος 1, εκτός από τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 3.11 του προσαρτήματος 1.»

στ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4.7:

«Τα κριτήρια της οικογένειας οχημάτων που ορίζονται στον πίνακα 11-1 του σημείου 3.1. του παραρτήματος XI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 134/2014 όσον αφορά τον τύπο δοκιμής VIII ισχύουν επίσης και για τις λειτουργικές απαιτήσεις του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης όπως καθορίζονται στο παρόν παράρτημα.»

ζ) στο προσάρτημα 1, το σημείο 3.13. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μέχρι την έγκριση και δημοσίευση της τυποποιημένης διεπαφής σύνδεσης για οχήματα κατηγορίας L σε επίπεδο ISO ή CEN και τη συμπερίληψη παραπομπών του τεχνικού προτύπου στον παρόντα κανονισμό, μπορεί να εγκατασταθεί εναλλακτική διεπαφή σύνδεσης μετά από αίτημα του κατασκευαστή του οχήματος. Αν εγκατασταθεί εναλλακτική διεπαφή σύνδεσης, ο κατασκευαστής του οχήματος θέτει στη διάθεση των κατασκευαστών του εξοπλισμού δοκιμής τα στοιχεία της διαμόρφωσης του ακροδέκτη του συνδέσμου του οχήματος χωρίς χρέωση. Ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει προσαρμογέα που επιτρέπει τη σύνδεση με κοινό εργαλείο σάρωσης. Ο εν λόγω προσαρμογέας έχει την ανάλογη ποιότητα για επαγγελματική χρήση από συνεργείο και παρέχεται μετά την υποβολή αιτήματος σε όλους τους ανεξάρτητους χειριστές χωρίς διακρίσεις. Οι κατασκευαστές μπορούν να χρεώσουν εύλογο και αναλογικό τέλος για αυτόν τον προσαρμογέα, λαμβάνοντας υπόψη το επιπλέον κόστος που βαρύνει τον πελάτη αυτή η επιλογή του κατασκευαστή. Η διεπαφή συνδέσμου και ο προσαρμογέας μπορούν να μην περιλαμβάνουν ειδικά στοιχεία σχεδιασμού τα οποία θα απαιτούσαν επικύρωση ή πιστοποίηση πριν τη χρήση ή τα οποία θα περιόριζαν την ανταλλαγή των δεδομένων οχήματος κατά τη χρήση του κοινού εργαλείου σάρωσης.»

η) στο προσάρτημα 2, στο σημείο 2.1., στον πίνακα Ap2-1, η φράση «Συσκευή λειτουργική/Συσκευή παρούσα» αντικαθίσταται από τη φράση «Συσκευή μη λειτουργική/Συσκευή μη παρούσα»

θ) στο προσάρτημα 2, το σημείο 2.6.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.6.2. Η παρακολούθηση ορισμένων από τα στοιχεία που παρατίθενται στον πίνακα Ap2-1 είναι εκ των πραγμάτων αδύνατη και για αυτήν την ατελή παρακολούθηση έχει γίνει αποδεκτή σχετική ανεπάρκεια. Η αναλυτική τεχνική αιτιολόγηση του λόγου για τον οποίο μια διεργασία παρακολούθησης του συστήματος OBD δεν μπορεί να εκτελείται προστίθεται στο φάκελο πληροφοριών.»

(9) Στο παράρτημα XIII προστίθεται το ακόλουθο σημείο 1.4:

«1.4. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, επιτρέπεται η υπέρβαση των μέγιστων πιέσεων που αναφέρονται στα σημεία 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. και 1.3.1. εφόσον προηγηθεί συμφωνία με τον κατασκευαστή του οχήματος.»

(10) Στο παράρτημα XIV, το σημείο 1.5.1.5.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.5.1.5.1. Η πινακίδα είναι ορατή σε κάθε σημείο του χώρου που περικλείεται στα ακόλουθα τέσσερα επίπεδα:

- τα δύο κατακόρυφα επίπεδα που διέρχονται από τις δύο πλευρικές ακμές της πινακίδας και σχηματίζουν προς το εξωτερικό γωνία 30° προς τα αριστερά και προς τα δεξιά της πινακίδας σε σχέση με το διάμηκες επίπεδο, παράλληλα προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος, που διέρχεται από το κέντρο της πινακίδας·
- το επίπεδο που εφάπτεται στο άνω άκρο της πινακίδας και σχηματίζει προς τα επάνω γωνία 15° με το οριζόντιο επίπεδο·
- το οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το κάτω άκρο της πινακίδας.»

(11) στο παράρτημα XVI, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 2.3.5.1.:

«2.3.5.1. Ωστόσο, κατά παρέκκλιση των σημείων 1.2.1. και 2.3.5. ένα πλευρικό στρίποδο που τοποθετείται σε όχημα κατηγορίας L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T ή L3e-A3T μπορεί να υποχωρεί προς τα πίσω αυτόματα όταν το πλευρικό στρίποδο δεν συγκρατείται ή στηρίζεται από κάποιο πρόσωπο.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 134/2014

Τα παραρτήματα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 134/2014 τροποποιούνται ως εξής:

(1) Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 4.5.5.2.1.1. και 4.5.5.2.1.2. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.5.5.2.1.1. Βήμα 1 — Υπολογισμός ταχυτήτων οχήματος στις οποίες θα γίνεται η αλλαγή σχέσεων

Οι ταχύτητες του οχήματος στις οποίες θα γίνεται ανέβασμα σχέσης ($v_{1 \rightarrow 2}$ και $v_{i \rightarrow i+1}$), σε km/h, στη διάρκεια των φάσεων επιτάχυνσης υπολογίζονται με τους ακόλουθους τύπους:

Εξίσωση 2-3:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Εξίσωση 2-4:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 2 \text{ έως } ng - 1$$

όπου:

«i» είναι ο αριθμός της σχέσης (≥ 2)

«ng» είναι ο συνολικός αριθμός των σχέσεων εμπροσθοπορείας

« P_n » είναι η ονομαστική ισχύς σε kW

« m_k » είναι η μάζα αναφοράς σε kg

« n_{idle} » είναι η ταχύτητα του κινητήρα στη βραδυπορία σε min^{-1}

«s» είναι η ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1}

« ndv_i » είναι η αναλογία ανάμεσα στην ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1} και την ταχύτητα κίνησης του οχήματος σε km/h με τη σχέση «i»

4.5.5.2.1.2. Οι ταχύτητες του οχήματος στις οποίες θα γίνεται κατέβασμα σχέσεων ($v_{i \rightarrow i-1}$), σε km/h, στη διάρκεια των φάσεων πορείας ή επιβράδυνσης με τις σχέσεις 4 (4η ταχύτητα) υπολογίζονται με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση 2-5:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 \text{ έως } ng$$

όπου:

«i» είναι ο αριθμός της σχέσης (≥ 4)

«ng» είναι ο συνολικός αριθμός των σχέσεων εμπροσθοπορείας

« P_n » είναι η ονομαστική ισχύς σε kW

« m_k » είναι η μάζα αναφοράς σε kg

« n_{idle} » είναι η ταχύτητα του κινητήρα στη βραδυπορία σε min^{-1}

«s» είναι η ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1}

« ndv_{i-2} » είναι η αναλογία ανάμεσα στην ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1} και την ταχύτητα κίνησης του οχήματος σε km/h με τη σχέση «i-2»

Η ταχύτητα κίνησης για κατέβασμα σχέσης από 3 σε 2 ($v_{3 \rightarrow 2}$) υπολογίζεται με την ακόλουθη εξίσωση:

Εξίσωση 2-6:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

όπου:

« P_n » είναι η ονομαστική ισχύς σε kW

« m_k » είναι η μάζα αναφοράς σε kg

« n_{idle} » είναι η ταχύτητα του κινητήρα στη βραδυπορία σε min^{-1}

« s » είναι η ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1}

« ndv_1 » είναι η αναλογία ανάμεσα στην ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1} και την ταχύτητα κίνησης του οχήματος σε km/h με τη σχέση «1»

Η ταχύτητα κίνησης για κατέβασμα σχέσης από 2 σε 1 ($v_{2 \rightarrow 1}$) υπολογίζεται με την ακόλουθη εξίσωση:

Εξίσωση 2-7:

$$v_{2 \rightarrow 1} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

όπου:

« ndv_2 » είναι η αναλογία ανάμεσα στην ταχύτητα του κινητήρα σε min^{-1} και την ταχύτητα κίνησης του οχήματος σε km/h με τη σχέση «2»

Εφόσον οι φάσεις πορείας ορίζονται από την ένδειξη φάσης, θα μπορούσαν να προκύψουν μικρές αυξήσεις της ταχύτητας και ίσως είναι κατάλληλο να γίνει ανέβασμα σχέσης. Οι ταχύτητες του οχήματος στις οποίες θα γίνεται ανέβασμα σχέσης ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ και $v_{i \rightarrow i+1}$), σε km/h, στη διάρκεια των φάσεων πορείας υπολογίζονται με τις ακόλουθες εξισώσεις:

Εξίσωση 2-7α:

$$v_{1 \rightarrow 2} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

Εξίσωση 2-8:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Εξίσωση 2-9:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, i = 3 \text{ to } ng.$$

β) τα σημεία 6.1.1.4.2. έως 6.1.1.4.7. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.1.1.4.2. Υδρογονάνθρακες (HC)

Η μάζα των άκαυστων υδρογονανθράκων που εκπέμπεται από την εξάτμιση του οχήματος στη διάρκεια της δοκιμής υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση 2-33:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

όπου:

HC_m είναι η μάζα των υδρογονανθράκων που εκπέμπεται στη διάρκεια του μέρους της δοκιμής, σε mg/km .

S είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.3.

V είναι ο συνολικός όγκος που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.1.

d_{HC} είναι η μάζα ανά μονάδα όγκου των υδρογονανθράκων στη θερμοκρασία και την πίεση αναφοράς (273,2 K και 101,3 kPa).

$$\begin{aligned} d_{HC} &= 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ για βενζίνη (E5) (C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}) \cdot \\ &= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ για αιθανόλη (E85) (C}_1\text{H}_{2,74}\text{O}_{0,385}) \cdot \\ &= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ για ντίζελ (B5) (C}_1\text{H}_{1,86}\text{O}_{0,005}) \cdot \\ &= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ για LPG (C}_1\text{H}_{2,525}) \cdot \\ &= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ για φυσικό αέριο/βιοαέριο (C}_1\text{H}_4) \cdot \\ &= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3 \text{ για H}_2\text{NG (με A = ποσότητα φυσικού αερίου/βιομεθανίου} \\ &\quad \text{στο μείγμα H}_2\text{NG σε (\% \text{ κατ' όγκο))}. \end{aligned}$$

HC_c είναι η συγκέντρωση, εκφρασμένη σε μέρη ισοδύναμου άνθρακα ανά εκατ. (ppm) (π.χ. η συγκέντρωση του προπανίου πολλαπλασιασμένη επί 3), στα αραιωμένα αέρια, διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ρύπανση του αέρα αραιώσης με την ακόλουθη εξίσωση:

Εξίσωση 2-34:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

όπου:

HC_e είναι η συγκέντρωση των υδρογονανθράκων, εκφρασμένη σε μέρη ισοδύναμου άνθρακα ανά εκατ. (ppm), στο δείγμα αραιωμένων αερίων που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) A.

HC_d είναι η συγκέντρωση των υδρογονανθράκων, εκφρασμένη σε μέρη ισοδύναμου άνθρακα ανά εκατ. (ppm), στο δείγμα του αέρα αραιώσης που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) B.

DiF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.7.

Η συγκέντρωση υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC) υπολογίζεται ως εξής:

Εξίσωση 2-35:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf \text{ CH}_4 \cdot C_{CH_4})$$

όπου:

C_{NMHC} = διορθωμένη συγκέντρωση του NMHC στα αραιωμένα καυσαέρια, εκφραζόμενη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα.

C_{THC} = συγκέντρωση των συνολικών υδρογονανθράκων (THC) στα αραιωμένα καυσαέρια, εκφραζόμενη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα και διορθωμένη βάσει της ποσότητας των THC που περιέχει ο αέρας αραιώσης.

C_{CH_4} = συγκέντρωση μεθανίου (CH_4) στα αραιωμένα καυσαέρια, εκφραζόμενη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα και διορθωμένη βάσει της ποσότητας του CH_4 που περιέχει ο αέρας αραιώσης.

$Rf \text{ CH}_4$ είναι ο συντελεστής απόκρισης του FID στο μεθάνιο, όπως ορίζεται στο σημείο 5.2.3.4.1.

6.1.1.4.3. Μονοξείδιο του άνθρακα (CO)

Η μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται από την εξάτμιση του οχήματος στη διάρκεια της δοκιμής υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση 2-36:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

όπου:

CO_m είναι η μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται στη διάρκεια του μέρους της δοκιμής, σε mg/km.

S είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.3.

V είναι ο συνολικός όγκος που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.1.

d_{CO} είναι η πυκνότητα του μονοξειδίου του άνθρακα, $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$ mg/m³ στη θερμοκρασία και την πίεση αναφοράς (273,2 K και 101,3 kPa).

CO_c είναι η συγκέντρωση, εκφρασμένη σε μέρη ισοδύναμου μονοξειδίου του άνθρακα ανά εκατ. (ppm), στα αραιωμένα αέρια, διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ρύπανση του αέρα αραιώσης με την ακόλουθη εξίσωση:

Εξίσωση 2-37:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

όπου:

CO_e είναι η συγκέντρωση του μονοξειδίου του άνθρακα, εκφρασμένη σε μέρη ανά εκατ. (ppm), στο δείγμα αραιωμένων αερίων που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) A.

CO_d είναι η συγκέντρωση του μονοξειδίου του άνθρακα, εκφρασμένη σε μέρη ανά εκατ. (ppm), στο δείγμα του αέρα αραιώσης που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) B.

DiF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.4. Οξείδια του αζώτου (NO_x)

Η μάζα των οξειδίων του αζώτου που εκπέμπεται από την εξάτμιση του οχήματος στη διάρκεια της δοκιμής υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση 2-38:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

όπου:

NO_{xm} είναι η μάζα των οξειδίων του αζώτου που εκπέμπεται στη διάρκεια του μέρους της δοκιμής, σε mg/km.

S είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.3.

V είναι ο συνολικός όγκος που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.1.

d_{NO_2} είναι η πυκνότητα των οξειδίων του αζώτου στα καυσαέρια, υποθέτοντας ότι είναι στη μορφή του μονοξειδίου του αζώτου, $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$ mg/m³ στη θερμοκρασία και την πίεση αναφοράς (273,2 K και 101,3 kPa).

NO_{xc} είναι η συγκέντρωση, εκφρασμένη σε μέρη ανά εκατ. (ppm), στα αραιωμένα αέρια, διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ρύπανση του αέρα αραιώσης με την ακόλουθη εξίσωση:

Εξίσωση 2-39:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

όπου:

NO_{xe} είναι η συγκέντρωση των οξειδίων του αζώτου, εκφρασμένη σε μέρη οξειδίων του αζώτου ανά εκατ. (ppm), στο δείγμα αραιωμένων αερίων που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) Α·

NO_{xd} είναι η συγκέντρωση των οξειδίων του αζώτου, εκφρασμένη σε μέρη οξειδίων του αζώτου ανά εκατ. (ppm), στο δείγμα του αέρα αραιώσης που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) Β·

DiF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.7.

K_h είναι ο συντελεστής διόρθωσης της υγρασίας, που υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση 2-40:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

όπου:

H είναι η απόλυτη υγρασία σε γραμμάρια νερού ανά κιλό ξηρού αέρα:

Εξίσωση 2-41:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

όπου:

U είναι η υγρασία εκφραζόμενη ως ποσοστό·

P_d είναι η τάση του υδρατμού σε κορεσμό στη θερμοκρασία της δοκιμής, σε kPa·

P_a είναι η πίεση του περιβάλλοντος σε kPa.

6.1.1.4.5. Μάζα σωματιδίων

Η εκπομπή σωματιδίων M_p (mg/km) υπολογίζεται με τη βοήθεια της ακόλουθης εξίσωσης:

Εξίσωση 2-42:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_e}{V_{ep} \cdot d}$$

στην περίπτωση που πραγματοποιείται εκκένωση των καυσαερίων εκτός σήραγγας·

Εξίσωση 2-43:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_e}{V_{ep} \cdot S}$$

στην περίπτωση που τα καυσαέρια επιστρέφουν στη σήραγγα·

όπου:

V_{mix} = όγκος V των αραιωμένων καυσαερίων υπό κανονικές συνθήκες·

V_{ep} = όγκος των καυσαερίων που διέρχονται μέσω του φίλτρου σωματιδίων υπό κανονικές συνθήκες·

P_e = μάζα των σωματιδίων που συγκρατούνται από τα αντίστοιχα φίλτρα·

S = η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.3·

M_p = εκπομπή σωματιδίων σε mg/km.

Σε περίπτωση που έχει χρησιμοποιηθεί η διόρθωση για τα επίπεδα σωματιδίων υποβάθρου από το σύστημα αραιώσης, αυτό καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.2.1.5. Στην περίπτωση αυτή, η μάζα σωματιδίων (mg/km) υπολογίζεται ως εξής:

Εξίσωση 2-44:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{ep}} - \left(\frac{P_a}{V_{ap}} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{mix} + V_{ep})}{d}$$

στην περίπτωση που πραγματοποιείται εκκένωση των καυσαερίων εκτός σήραγγας·

Εξίσωση 2-45:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{ep}} - \left(\frac{P_a}{V_{ap}} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{mix}}{d}$$

στην περίπτωση που τα καυσαέρια επιστρέφουν στη σήραγγα·

όπου:

V_{ap} = όγκος του αέρα στη σήραγγα που διέρχεται μέσω του φίλτρου σωματιδίων υποβάθρου υπό κανονικές συνθήκες·

P_a = μάζα των σωματιδίων που συγκρατούνται από το φίλτρο υποβάθρου·

DiF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.7.

Σε περίπτωση που η εφαρμογή μιας διόρθωσης υποβάθρου οδηγεί σε αρνητική μάζα σωματιδίων (σε mg/km), το αποτέλεσμα θεωρείται ότι είναι μηδενική μάζα σωματιδίων σε mg/km.

6.1.1.4.6. Διοξείδιο του άνθρακα (CO₂)

Η μάζα του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται από την εξάτμιση του οχήματος στη διάρκεια της δοκιμής υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση 2-46:

$$CO_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

όπου:

CO_{2m} είναι η μάζα του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται στη διάρκεια του μέρους της δοκιμής, σε g/km·

S είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.3·

V είναι ο συνολικός όγκος που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.1.

d_{CO_2} είναι η πυκνότητα του διοξειδίου του άνθρακα, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ στη θερμοκρασία και την πίεση αναφοράς (273,2 K και 101,3 kPa).

CO_{2c} είναι η συγκέντρωση, εκφρασμένη ως ποσοστό ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα, στα αραιωμένα αέρια, διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ρύπανση του αέρα αραίωσης με την ακόλουθη εξίσωση:

Εξίσωση 2-47:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

όπου:

CO_{2e} είναι η συγκέντρωση του διοξειδίου του άνθρακα, εκφρασμένη ως ποσοστό του δείγματος αραιωμένων αερίων που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) A.

CO_{2d} είναι η συγκέντρωση του διοξειδίου του άνθρακα, εκφρασμένη ως ποσοστό του δείγματος του αέρα αραίωσης που συλλέγεται στον σάκο (ή στους σάκους) B.

DiF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.7. Συντελεστής αραίωσης (DiF)

Ο συντελεστής αραίωσης υπολογίζεται ως εξής:

Για κάθε καύσιμο αναφοράς εκτός του υδρογόνου:

Εξίσωση 2-48:

$$DiF = \frac{X}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}}$$

Για καύσιμο με τη σύνθεση $C_xH_yO_z$, ο γενικός τύπος είναι:

Εξίσωση 2-49:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

Για το H_2NG , ο τύπος είναι:

Εξίσωση 2-50:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

Για το υδρογόνο, ο συντελεστής αραίωσης υπολογίζεται ως εξής:

Εξίσωση 2-51:

$$DiF = \frac{X}{C_{H_2O} - C_{H_2O-DA} + C_{H_2} \cdot 10^{-4}}$$

Για τα καύσιμα αναφοράς που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Χ, οι τιμές του «Χ» έχουν ως εξής:

Πίνακας 1-8

Συντελεστής «Χ» σε τύπους υπολογισμού του συντελεστή αραιώσης (DiF)

Καύσιμα	X
Βενζίνη (E5)	13,4
Ντίζελ (B5)	13,5
Υγραέριο	11,9
Φυσικό αέριο/βιομεθάνιο	9,5
Αιθανόλη (E85)	12,5
Υδρογόνο	35,03

Σε αυτές τις εξισώσεις:

- C_{CO_2} = συγκέντρωση CO_2 στο περιεχόμενο στον σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης, εκφραζόμενη σε ποσοστό κατ' όγκο,
- C_{HC} = συγκέντρωση HC στο περιεχόμενο στον σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης, εκφραζόμενη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα,
- C_{CO} = συγκέντρωση CO στο περιεχόμενο στον σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης, εκφραζόμενη σε ppm,
- C_{H_2O} = συγκέντρωση H_2O στο περιεχόμενο στον σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης, εκφραζόμενη σε ποσοστό κατ' όγκο,
- C_{H_2O-DA} = συγκέντρωση H_2O στον χρησιμοποιούμενο για την αραιώση αέρα, εκφραζόμενη σε ποσοστό κατ' όγκο,
- C_{H_2} = συγκέντρωση υδρογόνου στο περιεχόμενο στον σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης, εκφραζόμενη σε ppm,
- A = είναι η ποσότητα φυσικού αερίου/βιομεθανίου στο μείγμα του H_2NG , εκφραζόμενη σε ποσοστό κατ' όγκο.»

γ) στο σημείο 6.1.1.5.1.1., η φράση «Στάθμιση αποτελεσμάτων από τους κύκλους δοκιμών βάσει των κανονισμών ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 40 και 47» αντικαθίσταται από τη φράση «Στάθμιση αποτελεσμάτων από τους κύκλους δοκιμών ECE R40 και ECE R47».

δ) στο προσάρτημα 1 πίνακας Ap 1-1, η γραμμή σχετικά με το σύμβολο «DF» αντικαθίσταται από την εξής γραμμή:

«DiF	Συντελεστής αραιώσης	—»
------	----------------------	----

ε) στο προσάρτημα 2 σημείο 1.1., η δεύτερη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι προδιαγραφές των καυσίμων στο παρόν προσάρτημα συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές των καυσίμων αναφοράς στο παράρτημα 10 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 αναθ. 4 (*).

(*): ΕΕ L 42 της 12.2.2014, σ. 1.»

στ) στο προσάρτημα 11, το σημείο 3.2.1.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.1.3. Ο επιλογέας τρόπου λειτουργίας ρυθμίζεται σύμφωνα με τον πίνακα Αρ11-2.

Πίνακας Αρ11-2

Πίνακας παραπομπής για προσδιορισμό του όρου Α ή του όρου Β ανάλογα με τους διαφορετικούς τρόπους λειτουργίας του υβριδικού οχήματος και με τη θέση του επιλογέα υβριδικής λειτουργίας

	Τρόποι υβριδικής λειτουργίας ->	— Αμιγώς ηλεκτρική — Υβριδική	— Αμιγώς κατανάλωση καυσίμου — Υβριδική	— Αμιγώς ηλεκτρική — Αμιγώς κατανάλωση καυσίμου — Υβριδική	— Υβριδική λειτουργία n ⁽¹⁾ — Υβριδική λειτουργία m ⁽¹⁾
Κατάσταση φόρτισης συσσωρευτή		Επιλογή θέσης	Επιλογή θέσης	Επιλογή θέσης	Επιλογή θέσης
Όρος Α Πλήρως φορτισμένος		Υβριδική	Υβριδική	Υβριδική	Υβριδική, κυρίως ηλεκτρική λειτουργία ⁽²⁾
Όρος Β Ελάχ. επίπεδο φόρτισης		Υβριδική	Κατανάλωση καυσίμου	Κατανάλωση καυσίμου	Κυρίως κατανάλωση καυσίμου ⁽³⁾

(1) Για παράδειγμα: θέση αγωνιστικής, οικονομικής, εντός πόλης, εκτός πόλης οδήγησης κ.λπ.

(2) Υβριδική, κυρίως ηλεκτρική λειτουργία: ο υβριδικός τρόπος για τον οποίο μπορεί να αποδειχθεί ότι παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από όλους τους υβριδικούς τρόπους που μπορούν να επιλεγούν κατά τη δοκιμή σύμφωνα με τον όρο Α του σημείου 4 του παραρτήματος 10 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 101. Ο τρόπος αυτός καθορίζεται βάσει των πληροφοριών που παρέχει ο κατασκευαστής και με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας.

(3) Κυρίως κατανάλωση καυσίμου: ο υβριδικός τρόπος για τον οποίο μπορεί να αποδειχθεί ότι παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου από όλους τους υβριδικούς τρόπους που μπορούν να επιλεγούν κατά τη δοκιμή σύμφωνα με τον όρο Β της παραγράφου 4 του παραρτήματος 10 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 101. Ο τρόπος αυτός καθορίζεται βάσει των πληροφοριών που παρέχει ο κατασκευαστής και με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας.»

(2) Το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) το προσάρτημα 2 τροποποιείται ως εξής:

i) Στο σημείο 1.1, προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της δοκιμής για τις εκπομπές λόγω εξάτμισης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013, δοκιμάζονται μόνο οι (υπο)κατηγορίες του L L3e, L4e, L5e-A, L6e-A και L7e-A.»

ii) στο σημείο 4.4., τα στοιχεία «301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)» αντικαθίστανται από τα στοιχεία «301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)».

β) το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

i) στο σημείο 4.4.1., η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το σύστημα θέρμανσης της δεξαμενής καυσίμου αποτελείται από τουλάχιστον δύο ξεχωριστές πηγές θερμότητας με δύο διατάξεις ελέγχου της θερμοκρασίας.»

ii) το σημείο 4.7.2. το «προσάρτημα 1» αντικαθίσταται από το «προσάρτημα 4».

iii) το σημείο 5.2.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.2.3. Το όχημα σταθμεύεται στην περιοχή δοκιμής για την ελάχιστη περίοδο που ορίζεται στον Πίνακα Αρ3-1.

Πίνακας Αρ3-1

Δοκιμή SHED — ελάχιστη και μέγιστη περίοδος εμποτισμού

Κυβισμός	Ελάχιστος χρόνος (ώρες)	Μέγιστος χρόνος (ώρες)
< 170 cm ³	6	36
170 cm ³ ≤ κυβισμός < 280 cm ³	8	36
≥ 280 cm ³	12	36»

iv) τα σημεία 5.3.1.5. και 5.3.1.6. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.3.1.5. Το καύσιμο και οι αναθυμιάσεις επιτρέπεται να θερμανθούν τεχνητά μέχρι τη θερμοκρασία εκκίνησης των 288,7 K (15,5 °C) και 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K αντίστοιχα. Επιτρέπεται αρχική θερμοκρασία αναθυμιάσεων έως και 5 °C άνω των 21,0 °C. Σε αυτήν την περίπτωση, οι αναθυμιάσεις δεν θερμαίνονται στην αρχή της ημερήσιας δοκιμής. Όταν η θερμοκρασία των καυσαερίων φτάσει στους 5,5 °C κάτω από τη θερμοκρασία των αναθυμιάσεων εφαρμόζοντας τη συνάρτηση T_f , ακολουθείται το υπόλοιπο προφίλ θέρμανσης των αναθυμιάσεων.

5.3.1.6. Μόλις η θερμοκρασία του καυσίμου φτάσει στους 14,0 °C:

- (1) Τοποθετείται το πώμα (ή τα πώματα) πλήρωσης της δεξαμενής·
- (2) Διακόπτεται η λειτουργία των φουσητήρων καθαρισμού, αν δεν είναι ήδη απενεργοποιημένοι·
- (3) Κλείνονται και σφραγίζονται οι πόρτες του θαλάμου.

Μόλις η θερμοκρασία του καυσίμου φτάσει στους 15,5 °C ± 1 °C, η διαδικασία της δοκιμής συνεχίζεται ως εξής:

- α) μετράται η συγκέντρωση υδρογονανθράκων, η βαρομετρική πίεση και η θερμοκρασία για να ληφθούν οι αρχικές μετρήσεις C_{HC} , i , p_i και T_i για τη δοκιμή θέρμανσης της δεξαμενής·
- β) αρχίζει η γραμμική παροχή θερμότητας 13,8 °C ή 20 °C ± 0,5 °C για μια περίοδο 60 ± 2 λεπτών. Η θερμοκρασία του καυσίμου και των αναθυμιάσεων κατά τη θέρμανση συμμορφώνεται με την ακόλουθη συνάρτηση με περιθώριο διακύμανσης ± 1,7 °C, ή με την πλησιέστερη πιθανή συνάρτηση όπως περιγράφεται στο σημείο 4.4:

Για εκτεθειμένες δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμου:

Εξισώσεις B.3.3-1

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

Για μη εκτεθειμένες δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμου:

Εξισώσεις B.3.3-2

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

όπου:

T_f = απαιτούμενη θερμοκρασία του καυσίμου (°C)

T_v = απαιτούμενη θερμοκρασία των αναθυμιάσεων (°C)

t = χρόνος από την έναρξη της θέρμανσης της δεξαμενής, σε λεπτά.»

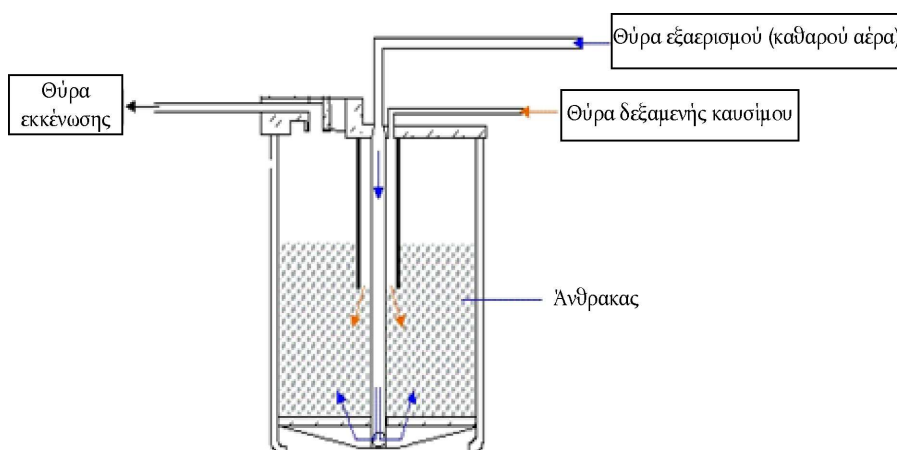
γ) το παράρτημα 3.2 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Διαδικασία γήρανσης για το φίλτρο ενεργού άνθρακα

Σχήμα Αρ3.2-1

Διάγραμμα και θύρες ροής αερίων στο φίλτρο ενεργού άνθρακα



Επιλέγεται ένα φίλτρο ενεργού άνθρακα αντιπροσωπευτικό της οικογένειας συστημάτων πρόωσης του οχήματος όπως ορίζεται στο παράρτημα XI και τοποθετείται η κατάλληλη σήμανση σε συμφωνία με την αρχή έγκρισης και την τεχνική υπηρεσία.»

ii) το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

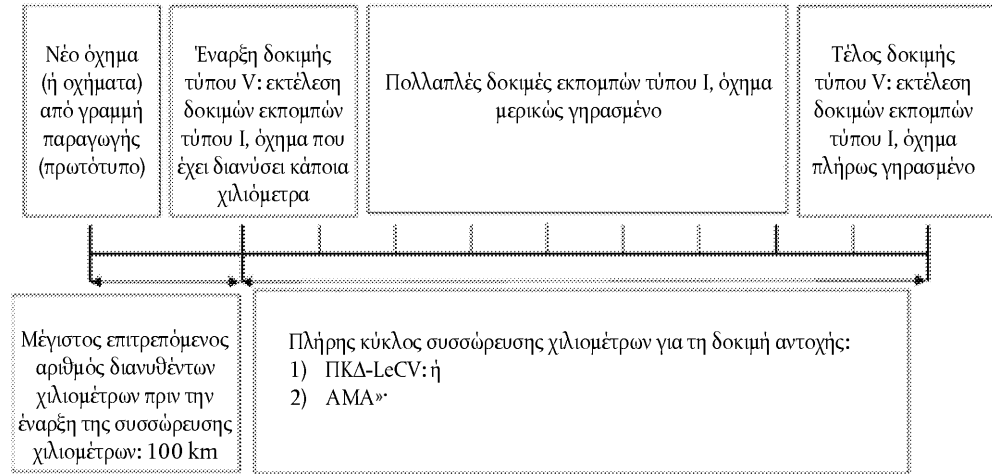
«3.1 Η δοκιμή αντοχής περιλαμβάνει ενεργοποίηση των βαλβίδων ελέγχου, των καλωδίων και των μέσων σύνδεσης, κατά περίπτωση, και είναι αντιπροσωπευτική των συνθηκών λειτουργίας αυτών των εξαρτημάτων κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του οχήματος αν χρησιμοποιείται σε κανονικές συνθήκες και συντηρείται σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή. Η συσσωρευμένη απόσταση και οι συνθήκες λειτουργίας της δοκιμής αντοχής τύπου V μπορούν να θεωρούνται αντιπροσωπευτικές της ωφέλιμης ζωής του οχήματος.»

(3) Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 3.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.2. Στη διάρκεια της φάσης πλήρους συσώρευσης αποστάσεων εκτελούνται πολλαπλές δοκιμές εκπομπών τύπου I με συχνότητα και αριθμό διαδικασιών δοκιμής τύπου I κατ' επιλογήν του κατασκευαστή και προς ικανοποίηση της τεχνικής υπηρεσίας και της αρχής έγκρισης. Τα αποτελέσματα της δοκιμής εκπομπών τύπου I παρέχουν επαρκή στατιστική συνάφεια ώστε να προσδιορίζεται η τάση φθοράς, που είναι αντιπροσωπευτική του τύπου του οχήματος όσον αφορά την περιβαλλοντική επίδοση όπως διατίθεται στην αγορά (βλέπε σχήμα 5-1).

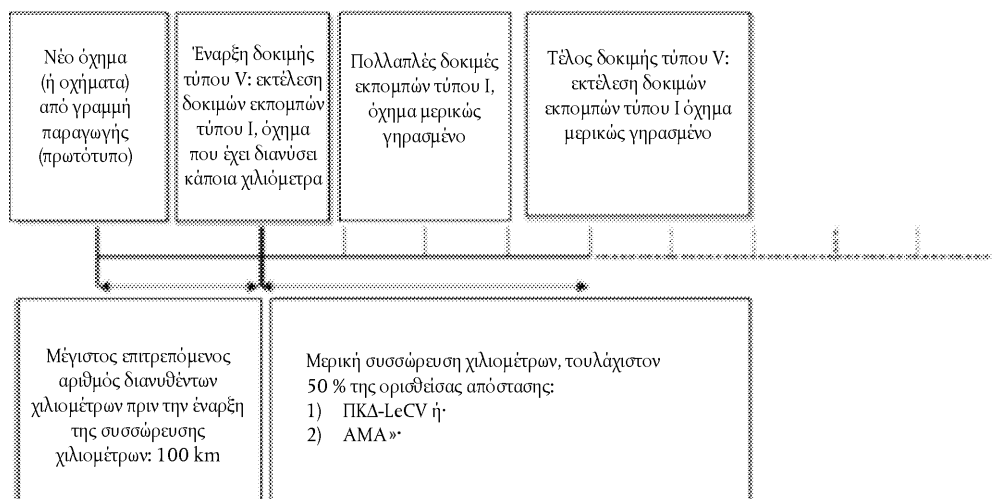
Σχήμα 5-1

Δοκιμή τύπου V — διαδικασία δοκιμής αντοχής με πλήρη συσσώρευση αποστάσεων

β) το σημείο 3.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.2. Στη διάρκεια της φάσης μερικής συσσώρευσης αποστάσεων εκτελούνται πολλαπλές δοκιμές εκπομπών τύπου I με συχνότητα και αριθμό διαδικασιών δοκιμής τύπου I κατ' επιλογήν του κατασκευαστή. Τα αποτελέσματα της δοκιμής εκπομπών τύπου I παρέχουν επαρκή στατιστική συνάφεια ώστε να προσδιορίζεται η τάση φθοράς, που είναι αντιπροσωπευτική του τύπου του οχήματος όσον αφορά την περιβαλλοντική επίδοση όπως διατίθεται στην αγορά (βλέπε σχήμα 5-2).

Σχήμα 5-2

Δοκιμή τύπου V — διαδικασία επιταχυνόμενης δοκιμής αντοχής με μερική συσσώρευση αποστάσεων

- γ) το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:
- i) Το σημείο 2.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.6. Ταξινόμηση οχήματος για τη δοκιμή τύπου V

2.6.1. Για τον σκοπό της συσσώρευσης αποστάσεων στον κύκλο ΠΚΔ-LeCV, οι κατηγορίες οχημάτων L ομαδοποιούνται σύμφωνα με τον πίνακα Αρ1-1.

Πίνακας Αρ1-1

Ομάδες οχημάτων κατηγοριών L για τον κύκλο ΠΚΔ-LeCV

Κύκλος	Κλάση W/MTC	1) Μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος (km/h)	2) Μέγιστη καθαρή ή συνεχής ονομαστική ισχύ (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$< 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\geq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$	—

όπου:

V_d = κυβισμός κινητήρα σε cm^3

v_{\max} = μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος σε km/h

2.6.2. Η εφαρμογή των κριτηρίων ταξινόμησης του οχήματος στον πίνακα Αρ1-1 πραγματοποιείται με την εφαρμογή της ακόλουθης ιεραρχίας κριτηρίων ταξινόμησης:

- 1) Μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος (km/h)
- 2) Μέγιστη καθαρή ή συνεχής ονομαστική ισχύ (kW)

2.6.3. Εάν

- α) η ικανότητα επιτάχυνσης του οχήματος κατηγορίας L δεν επαρκεί για την εκτέλεση των σταδίων επιτάχυνσης εντός των προβλεπόμενων αποστάσεων· ή
- β) η προβλεπόμενη μέγιστη ταχύτητα οχήματος στους μεμονωμένους κύκλους είναι αδύνατο να επιτευχθεί λόγω ελλιπούς ισχύος πρόωσης· ή
- γ) η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος αφορά μόνο ταχύτητα οχήματος που είναι χαμηλότερη από την προβλεπόμενη ταχύτητα οχήματος ΠΚΔ-LeCV

το όχημα πορεύεται με τη διάταξη του επιταχυντήρα πλήρως ανοιχτή μέχρι να επιτευχθεί η ταχύτητα οχήματος που προβλέπεται για τον κύκλο δοκιμής ή μέχρι να επιτευχθεί η περιορισμένη μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος. Στη συνέχεια ο κύκλος δοκιμής εκτελείται όπως προβλέπεται για την κατηγορία οχήματος. Σημαντικές ή συχνές αποκλίσεις από το προβλεπόμενο εύρος ανοχής της ταχύτητας οχήματος και η σχετική αιτιολόγηση αναφέρονται στην αρχή έγκρισης και περιλαμβάνονται στην έκθεση δοκιμής τύπου V.»

ii) το σημείο 2.7.3.4. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.7.3.4. επιβράδυνση με επιλεγμένη μια σχέση μετάδοσης: πλήρης απελευθέρωση του επιταχυντήρα, κινητήρας σε σύμπλεξη και επιλεγμένη σχέση στο κιβώτιο, δεν χρησιμοποιείται κανένα χειριστήριο χειρός/ποδιού, δεν χρησιμοποιούνται φρένα. Αν η ταχύτητα-στόχος είναι 0 km/h (βραδυπορία) και αν η πραγματική ταχύτητα του οχήματος είναι ≤ 5 km/h, ο κινητήρας να είναι αποσυνδεδεμένος, να επιλεχθεί νεκρά σχέση και να χρησιμοποιηθούν τα φρένα για να μην σβήσει ο κινητήρας και να ακινητοποιηθεί πλήρως το όχημα. Δεν επιτρέπεται επιλογή ανώτερης σχέσης μετάδοσης στη διάρκεια επιβράδυνσης με επιλεγμένη μια σχέση μετάδοσης. Ο αναβάτης επιτρέπεται να επιλέξει χαμηλότερη σχέση μετάδοσης για να αυξηθεί η πέδηση μέσω του κινητήρα. Κατά την αλλαγή σχέσεων, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή για να διασφαλιστεί ότι η αλλαγή σχέσεων γίνεται άμεσα, με ελάχιστο χρόνο (δηλαδή < 2 δευτερόλεπτα) ελεύθερης κίνησης με νεκρά, συμπλέκτη και μερική χρήση του συμπλέκτη. Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει να αυξηθεί αυτό το χρονικό περιθώριο, με τη συμφωνία της αρχής έγκρισης, εάν είναι απολύτως απαραίτητο.»

(4) Το παράρτημα VII τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Απαιτήσεις δοκιμής τύπου VII σχετικά με την ενεργειακή απόδοση:» Εκπομπές CO₂, κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία»

β) στο προσάρτημα 1, τα σημεία 1.4.3.1. και 1.4.3.2. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.4.3.1. για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με βενζίνη (E5):

Εξίσωση Ap1-1:

$$FC = (0,118/D) \cdot ((0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

όπου οι εκπομπές απόληξης εξαγωγής HC, CO και CO₂ μετρούνται σε g/km.

1.4.3.2. για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με υγραέριο:

Εξίσωση Ap1-2:

$$FC_{norm} = (0,1212/0,538) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

όπου οι εκπομπές απόληξης εξαγωγής HC, CO και CO₂ μετρούνται σε g/km.

Εάν η σύνθεση του χρησιμοποιούμενου καυσίμου για τη δοκιμή διαφέρει από τη σύνθεση που προβλέπεται για τον υπολογισμό της κανονικής κατανάλωσης, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, μπορεί να χρησιμοποιείται ένας συντελεστής διόρθωσης (cf), ως ακολούθως:

Εξίσωση Ap1-3:

$$FC_{norm} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

όπου οι εκπομπές απόληξης εξαγωγής HC, CO και CO₂ μετρούνται σε g/km.

Ο συντελεστής διόρθωσης προσδιορίζεται ως εξής:

Εξίσωση Ap1-4:

$$cf = 0,825 + 0,0693 n_{actual}$$

όπου:

n_{actual} = πραγματική αναλογία H/C του χρησιμοποιούμενου καυσίμου»

γ) το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 3.4.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4.1. Οι τιμές CO₂ είναι:

Εξίσωση Ap3-5:

$$M_1 = m_1/D_{test1} \text{ (g/km) και}$$

Εξίσωση Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

όπου

$D_{\text{test}1}$ και $D_{\text{test}2}$ = οι πραγματικές διανυθείσες αποστάσεις στις δοκιμές που εκτελούνται υπό τους όρους A (σημείο 3.2.) και B (σημείο 3.3.) αντίστοιχα, και

m_1 και m_2 = αποτελέσματα δοκιμής που προσδιορίζονται στα σημεία 3.2.3.5. και 3.3.2.5. αντίστοιχα.»

ii) το σημείο 4.4.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι τιμές CO₂ είναι:

Εξίσωση Ap3-20:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test}1} \text{ (g/km)} \text{ και}$$

Εξίσωση Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

όπου:

$D_{\text{test}1}$ και $D_{\text{test}2}$ = οι πραγματικές διανυθείσες αποστάσεις στις δοκιμές που εκτελούνται υπό τους όρους A (σημείο 4.2.) και B (σημείο 4.3.) αντίστοιχα, και

m_1 και m_2 = αποτελέσματα δοκιμής που προσδιορίζονται στα σημεία 4.2.4.5. και 4.3.2.5. αντίστοιχα.»

γ) στο προσάρτημα 3.3., το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Μέτρηση της ηλεκτρικής αυτονομίας

1.1. Η ακόλουθη μέθοδος δοκιμής που ορίζεται στο σημείο 4 χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της ηλεκτρικής αυτονομίας, εκφρασμένη σε km, οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης ή για τη μέτρηση της ηλεκτρικής αυτονομίας και της αυτονομίας ΕΗΦ οχημάτων που κινούνται με υβριδικό ηλεκτρικό σύστημα κίνησης με φόρτιση εκτός οχήματος (ΥΗΟ με ΕΗΦ) όπως ορίζεται στο προσάρτημα 3.

1.2. Τα οχήματα της κατηγορίας L1e που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, όπως αναφέρεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και στο παράρτημα XIX σημείο 1.1.2. του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014, εξαιρούνται από τη δοκιμή της ηλεκτρικής αυτονομίας.»

(6) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 2.3. έως 2.4.3.:

«2.3. Σύστημα μείωσης θορύβου πολλαπλών τρόπων λειτουργίας

2.3.1. Τα οχήματα κατηγορίας L που διαθέτουν χειροκίνητο ή ηλεκτροκίνητο, πολλαπλών χρήσεων, ρυθμιζόμενο σύστημα σιγαστήρα εξάτμισης δοκιμάζεται σε όλους τους τρόπους λειτουργίας.

2.3.2. Αν πρόκειται για οχήματα που διαθέτουν σύστημα μείωσης θορύβου όπως αναφέρεται στο σημείο 2.9.1. αναφέρεται η στάθμη ηχητικής πίεσης στον τρόπο λειτουργίας που εμφανίζει την υψηλότερη στάθμη ηχητικής πίεσης.

2.4. Απαιτήσεις σχετικά με χειροκίνητα ή ηλεκτροκίνητα ρυθμιζόμενα συστήματα εξάτμισης ή σιγαστήρα πολλαπλών χρήσεων που αποτρέπουν τις παρεμβάσεις παραποίησης

2.4.1. Όλα τα συστήματα εξάτμισης ή οι σιγαστήρες είναι κατασκευασμένοι με τρόπο που δεν επιτρέπει την εύκολη αφαίρεση των διαφραγμάτων, των κώνων εξόδου και άλλων εξαρτημάτων τα οποία λειτουργούν κατά βάση ως μέρος των θαλάμων σιγαστήρα/εκτόνωσης. Σε περίπτωση που η ενσωμάτωση ενός τέτοιου εξαρτήματος είναι αναπόφευκτη, η μέθοδος προσάρτησης είναι τέτοια ώστε να μην είναι εύκολη η αφαίρεση (π.χ. με συμβατικά σπειρώματα στερέωσης) και επίσης προσαρτάται με τέτοιο τρόπο ώστε η αφαίρεση να προκαλεί μόνιμη/ανεπανόρθωτη βλάβη στο συγκρότημα εξάτμισης/σιγαστήρα.

2.4.2. Τα συστήματα εξάτμισης ή σιγαστήρα με χειροκίνητους ή ηλεκτροκίνητους, πολλαπλούς ρυθμιζόμενους τρόπους λειτουργίας εκπληρώνουν όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις σε όλους τους τρόπους λειτουργίας. Οι αναφερόμενες στάθμες θορύβου στην έγκριση τύπου είναι αυτές που προκύπτουν από τον τρόπο λειτουργίας με τις υψηλότερες στάθμες θορύβου.

2.4.3. Ο κατασκευαστής δεν αλλάζει, προσαρμόζει ή εισάγει σκόπιμα οποιαδήποτε διάταξη ή διαδικασία αποκλειστικά και μόνο για τον σκοπό της εκπλήρωσης των απαιτήσεων θορύβου ώστε να λάβει έγκριση τύπου, η οποία δεν θα λειτουργεί κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας επί της οδού.»

β) στο προσάρτημα 3, το σημείο 2.4.1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.1.1. Τα ινώδη ηχοαπορροφητικά υλικά δεν περιέχουν αμιάντο και μπορούν να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του σιγαστήρα μόνο αν κατάλληλες διατάξεις διασφαλίζουν τη συγκράτηση των ανωτέρω υλικών στη θέση τους σε όλη τη διάρκεια χρησιμοποίησης του σιγαστήρα και αν τηρούνται οι αναγραφόμενες σε ένα από τα σημεία 2.4.1.2, 2.4.1.3 ή 2.4.1.4 απαιτήσεις.»

(7) Το παράρτημα X τροποποιείται ως εξής:

α) το προσάρτημα 2.1 τροποποιείται ως εξής:

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

«2.1.2.

Πίνακας Αρ2.1-1

Τοποθετούμενος βοηθητικός εξοπλισμός για τη δοκιμή επίδοσης της μονάδας πρόωσης με στόχο τον προσδιορισμό της ροπής και της καθαρής ισχύος του κινητήρα

Αριθ.	Βοηθητικός εξοπλισμός	Τοποθέτηση για τη δοκιμή ροπής και καθαρής ισχύος
1	Σύστημα εισαγωγής αέρα — Πολλαπλή εισαγωγή — Φίλτρο αέρα — Σιγαστήρας εισαγωγής — Σύστημα ελέγχου εκπομπών στροφαλοθαλάμου — Ηλεκτρική συσκευή ελέγχου, αν υπάρχει	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι
2	Σύστημα εξάτμισης — Πολλαπλή — Σωληνώσεις ⁽¹⁾ — Σιγαστήρας ⁽¹⁾ — Σωλήνας εξάτμισης ⁽¹⁾ — Ηλεκτρική συσκευή ελέγχου, αν υπάρχει	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι
3	Εξαερωτήρας	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι
4	Σύστημα έγχυσης καυσίμου — Φίλτρο αέρα προς τον κινητήρα — Φίλτρο — Αντλία τροφοδοσίας καυσίμου και αντλία υψηλής πίεσης, αν υπάρχει — Αντλία πεπιεσμένου αέρα στην περίπτωση συστήματος άμεσου ψεκασμού (DI) με πνευματική υποβοήθηση — Σωληνώσεις — Εγχυτήρας — Θυρίδα εισαγωγής αέρα ⁽²⁾ , αν υπάρχει — Ρυθμιστής πίεσης/ροής καυσίμου, αν υπάρχει	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι

Αριθ.	Βοηθητικός εξοπλισμός	Τοποθέτηση για τη δοκιμή ροπής και καθαρής ισχύος
5	Ρυθμιστές μέγιστης ταχύτητας περιστροφής ή ισχύος	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι
6	Διάταξη υγρόψυξης — Ψυγείο — Ανεμιστήρας ⁽³⁾ — Αντλία νερού — Θερμοστάτης ⁽⁴⁾	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι ⁽⁵⁾
7	Διάταξη αερόψυξης — Κάλυμμα — Φυσητήρας ⁽³⁾ — Συσκευή(-ές) ρύθμισης θερμοκρασίας ψύξης — Βοηθητικός εργαστηριακός φυσητήρας	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι
8	Ηλεκτρολογικός εξοπλισμός	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι ⁽⁶⁾
9	Διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης ⁽⁷⁾	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι
9	Σύστημα λίπανσης — Δοσιμετρικό σύστημα ελαίου	Αν γίνεται τοποθέτηση εν σειρά: ναι

(1) Αν είναι δύσκολο να χρησιμοποιηθεί το βασικό σύστημα εξάτμισης, τότε μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα εξάτμισης που προκαλεί ισοδύναμη πτώση πίεσης, με τη σύμφωνη γνώμη του κατασκευαστή. Στο εργαστήριο δοκιμών όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, το σύστημα απαγωγής των καυσαερίων δεν προκαλεί στο σημείο σύνδεσης του σωλήνα απαγωγής με το σύστημα εξάτμισης του οχήματος πίεση διαφορετική από την ατμοσφαιρική κατά $\pm 740 \text{ Pa}$ (7,40 mbar), εκτός εάν, πριν από τη δοκιμή, ο κατασκευαστής δεχτεί υψηλότερη αντιπίεση.

(2) Ο πνευματικός ρυθμιστής της αντλίας ψεκασμού ελέγχεται από τη θυρίδα εισαγωγής αέρα.

(3) Εάν ο ανεμιστήρας ή φυσητήρας είναι εφικτό να αποσυνδεθεί, η καθαρή ισχύς του κινητήρα θα αναφέρεται αρχικά με τον ανεμιστήρα (ή φυσητήρα) αποσυνδεδεμένο και, στη συνέχεια, ακολουθεί η καθαρή ισχύς με τον ανεμιστήρα (ή φυσητήρα) αποσυνδεδεμένο. Στην περίπτωση που ένας σταθερός ηλεκτρικά ή μηχανικά ελεγχόμενος ανεμιστήρας δεν είναι εφικτό να τοποθετηθεί στην κλίση δοκιμών, η ισχύς που απορροφάται από αυτόν τον ανεμιστήρα προσδιορίζεται στις ίδιες ταχύτητες περιστροφής στις οποίες μετράται η ισχύς του κινητήρα. Για να προκύψει η καθαρή ισχύς, η ισχύς για τον ανεμιστήρα αφαιρείται από τη διορθωμένη ισχύ.

(4) Ο θερμοστάτης μπορεί να κλειδωθεί στην τελείως ανοικτή θέση.

(5) Στην κλίση δοκιμών, το ψυγείο, ο ανεμιστήρας, το ακροφύσιο του ανεμιστήρα, η αντλία νερού και ο θερμοστάτης θα βρίσκονται κατά το δυνατόν στην ίδια σχετική θέση μεταξύ τους, όπως εάν βρίσκονταν τοποθετημένα στο όχημα. Αν το ψυγείο, ο ανεμιστήρας, το ακροφύσιο του ανεμιστήρα, η αντλία νερού ή ο θερμοστάτης έχουν στην κλίση δοκιμής θέση διαφορετική από τη θέση στο όχημα, αυτή θα περιγραφεί και θα αναφερθεί στην έκθεση της δοκιμής. Η κυκλοφορία του ψυκτικού υγρού γίνεται μόνο με την αντλία νερού του κινητήρα. Η ψύξη του υγρού μπορεί να γίνεται είτε με το ψυγείο του κινητήρα είτε με ένα εξωτερικό κύκλωμα, αρκεί μόνο οι απώλειες πίεσης του κυκλώματος αυτού να παραμένουν πρακτικώς ίδιες με τις αντίστοιχες του συστήματος ψύξης του κινητήρα. Το κάλυμμα του κινητήρα, αν υπάρχει, θα είναι ανοικτό.

(6) Ελάχιστη παρεχόμενη ισχύς γεννήτριας: η γεννήτρια παρέχει το ρεύμα που είναι απολύτως απαραίτητο για την τροφοδοσία των εξαρτημάτων που απαιτούνται για τη λειτουργία του κινητήρα. Ο συσσωρευτής δεν λαμβάνει φόρτιση κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

(7) Στα μέσα κατά της μόλυνσης μπορεί να περιλαμβάνονται π.χ. σύστημα ανακυκλοφορίας των καυσαερίων (EGR), καταλυτικός μετατροπέας, θερμικός αντιδραστήρας, δευτερεύον σύστημα παροχής αέρα και προστατευτικό σύστημα έναντι των αναθυμιάσεων της δεξαμενής καυσίμου.»

ii) το σημείο 3.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4. Καθορισμός του συντελεστή διόρθωσης a_2 για τη μηχανική απόδοση της μετάδοσης

όπου:

— το σημείο μέτρησης είναι η έξοδος του στροφαλοφόρου άξονα, ο συντελεστής ισούται με 1·

- το σημείο μέτρησης δεν είναι η έξοδος του στροφαλοφόρου άξονα, ο συντελεστής υπολογίζεται με τον μαθηματικό τύπο:

Εξίσωση Ap2.1-3:

$$a_2 = \frac{1}{n_t}$$

όπου n_t είναι ο βαθμός απόδοσης του συστήματος μετάδοσης που παρεμβάλλεται μεταξύ στροφαλοφόρου άξονα και σημείου μέτρησης.

Ο βαθμός αυτός απόδοσης n_t βρίσκεται ως γινόμενο (πολλαπλασιασμού) του βαθμού απόδοσης n_i εκάστου των στοιχείων που συγκροτούν το σύστημα μετάδοσης:

Εξίσωση Ap2.1-4:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

β) το προσάρτημα 4 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3. Διαδικασία δοκιμής για τη μέτρηση της απόστασης απενεργοποίησης

Αφού διακοπεί η ποδηλάτηση, η υποβοήθηση του κινητήρα απενεργοποιείται σε απόσταση οδήγησης ≤ 3 m. Η ταχύτητα του υπό δοκιμή οχήματος είναι το 90 % της μέγιστης ταχύτητας υποβοήθησης. Οι μετρήσεις λαμβάνονται σύμφωνα με το πρότυπο EN 15194:2009. Αν πρόκειται για οχήματα που διαθέτουν διαμορφωτή υποβοήθησης, ο διαμορφωτής δεν ενεργοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής.»

ii) τα σημεία 3.3.1. έως 3.3.5.10. απαλείφονται·

iii) τα σημεία 3.4 έως 3.4.3. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4. Διαδικασία δοκιμής για τη μέτρηση του μέγιστου συντελεστή υποβοήθησης

3.4.1. Η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι μεταξύ 278,2 K και 318,2 K.

3.4.2. Το όχημα δοκιμής τροφοδοτείται από τον αντίστοιχο συσσωρευτή πρόωσης. Για τη συγκεκριμένη διαδικασία δοκιμής χρησιμοποιείται ο συσσωρευτής πρόωσης με τη μέγιστη χωρητικότητα.

3.4.3. Ο συσσωρευτής φορτίζεται πλήρως με τη χρήση του φορτιστή που ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος.»

iv) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 3.4.4. έως 3.4.9.:

«3.4.4. Ένας κινητήρας της κλίνης δοκιμών συνδέεται με τον στρόφαλο ή τον στροφαλοφόρο άξονα του υπό δοκιμή οχήματος. Αυτός ο κινητήρας στροφάλου κλίνης δοκιμών αποτελεί προσομοίωση των ενεργειών του οδηγού και μπορεί να λειτουργήσει σε κυμαινόμενες ταχύτητες περιστροφής και τιμές ροπής. Φτάνει σε συχνότητα περιστροφής 90 rpm και μέγιστη συνεχή ονομαστική ροπή 50 Nm.

3.4.5. Σε μια πλήμνη κάτω από τον πίσω τροχό του οχήματος δοκιμής τοποθετείται μια πέδη ή ένας κινητήρας για προσομοίωση των απωλειών και της αδράνειας του οχήματος.

3.4.6. Για οχήματα στα οποία ένας κινητήρας κινεί τον εμπρός τροχό, μια επιπλέον πέδη ή ένας επιπλέον τροχός τοποθετείται σε μια πλήμνη κάτω από τον εμπρός τροχό, για προσομοίωση των απωλειών και της αδράνειας του οχήματος.

3.4.7. Αν το επίπεδο υποβοήθησης του οχήματος είναι μεταβλητό, πρέπει να ρυθμιστεί στο επίπεδο της μέγιστης υποβοήθησης.

3.4.8. Η δοκιμή γίνεται στα ακόλουθα σημεία λειτουργίας:

Πίνακας Αρ4-1

σημεία λειτουργίας για δοκιμή σχετικά με τον μέγιστο συντελεστή υποβοήθησης

Σημείο λειτουργίας	Προσομοίωση ισχύος εισόδου από τον αναβάτη (+/- 10 %) σε (W)	Ταχύτητα-στόχος του οχήματος ⁽¹⁾ (+/- 10 %) σε (km/h)	Επιθυμητός ρυθμός λειτουργίας ποδηλάτησης ⁽²⁾ σε (rpm)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

⁽¹⁾ Αν δεν μπορεί να επιτευχθεί η ταχύτητα-στόχος του οχήματος, η μέτρηση γίνεται στη μέγιστη ταχύτητα οχήματος που επιτυγχάνεται

⁽²⁾ επιλέγεται σχέση μετάδοσης πλησιέστερη στον απαιτούμενο ρυθμό rpm για το συγκεκριμένο σημείο λειτουργίας

3.4.9. Ο μέγιστος συντελεστής υποβοήθησης υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

Εξίσωση Αρ4-1:

$$\text{Συντελεστής υποβοήθησης} = \frac{\text{μηχανική ισχύς κινητήρα του υπό δοκιμή οχήματος}}{\text{προσομοίωση ισχύος εισόδου από τον αναβάτη}}$$

όπου:

Η μηχανική ισχύς κινητήρα του υπό δοκιμή οχήματος υπολογίζεται από το άθροισμα της ισχύος του μηχανικού κινητήρα πέδης μείον τη μηχανική ισχύ εισόδου του κινητήρα στροφάλου της κλίνης δοκιμών (σε W).»

v) τα σημεία 3.5. έως 3.5.9. απαλείφονται·

(8) Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

a) το σημείο 3.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1. Δοκιμές τύπου I, II, V, VII και VIII (η ένδειξη **X** στον πίνακα 11-1 σημαίνει «ισχύει»)

Πίνακας 11-1

Κριτήρια κατάταξης της οικογένειας συστημάτων πρόωσης αναφορικά με τις δοκιμές τύπου I, II, V, VII και VIII

#	Περιγραφή κριτηρίων κατάταξης	Δοκιμή τύπου I	Δοκιμή τύπου II	Δοκιμή τύπου V	Δοκιμή τύπου VII	Δοκιμή τύπου VIII ⁽¹⁾	
						Στάδιο I	Στάδιο II
1.	Όχημα						
1.1.	κατηγορία·	X	X	X	X	X	X
1.2.	υποκατηγορία·	X	X	X	X	X	X

#	Περιγραφή κριτηρίων κατάταξης	Δοκιμή τύπου I	Δοκιμή τύπου II	Δοκιμή τύπου V	Δοκιμή τύπου VII	Δοκιμή τύπου VIII (1)	
						Στάδιο I	Στάδιο II
1.3.	η αδράνεια μιας ή περισσότερων παραλλαγών ή εκδόσεων του οχήματος σε δύο κατηγορίες αδράνειας πάνω ή κάτω από την κατηγορία ονομαστικής αδράνειας·	X		X	X	X	X
1.4.	συνολικές σχέσεις μετάδοσης της κίνησης (+/- 8 %)·	X		X	X	X	X
2.	Χαρακτηριστικά της οικογένειας συστημάτων πρόωσης						
2.1.	αριθμός κινητήρων ή ηλεκτροκινητήρων·	X	X	X	X	X	X
2.2.	υβριδικός τρόπος ή τρόποι λειτουργίας (παράλληλα/διαδοχικά/άλλο)·	X	X	X	X	X	X
2.3.	αριθμός κυλίνδρων του κινητήρα καύσης·	X	X	X	X	X	X
2.4.	χωρητικότητα κινητήρα (+/- 2 %) (2) του κινητήρα καύσης·	X	X	X	X	X	X
2.5.	αριθμός και τρόπος ελέγχου (μεταβλητή γωνία ή ανύψωση εκκεντροφόρου) των βαλβίδων του κινητήρα καύσης·	X	X	X	X	X	X
2.6.	ένα καύσιμο/δύο καύσιμα/ευέλικτο καύσιμο H ₂ NG/πολλά καύσιμα·	X	X	X	X	X	X
2.7.	σύστημα καυσίμου (εξαερωτήρας/διάυλος σάρωσης/θυρίδες έγχυσης καυσίμου/άμεση έγχυση καυσίμου/κοινός συλλέκτης (common rail)/έγχυση με αντλία/άλλο)·	X	X	X	X	X	X
2.8.	αποθήκη καυσίμων (3)·					X	X
2.9.	τύπος συστήματος ψύξης του κινητήρα καύσης·	X	X	X	X	X	X
2.10.	κύκλος καύσης (επιβαλλόμενη ανάφλεξη — PI/ανάφλεξη με συμπίεση-CI/2χρονος/4χρονος/άλλος)·	X	X	X	X	X	X
2.11.	σύστημα εισαγωγής αέρα (φυσική αναρρόφηση/υπερπλήρωση (στροβιλοσυμπίεστής/συμπίεστής υπερτροφοδοσίας)/ενδιάμεσος ψύκτης εισερχόμενου αέρα/έλεγχος υπερσυμπίεσης) και έλεγχος εισαγωγής αέρα (μηχανικός επιταχυντής/ηλεκτρονικός έλεγχος επιταχυντή/χωρίς επιταχυντή)·	X	X	X	X	X	X
3.	Χαρακτηριστικά του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης						
3.1.	εξαγωγή συστήματος πρόωσης (μη εξοπλισμένη με έναν ή περισσότερους καταλυτικούς μετατροπείς·	X	X	X	X		X
3.2.	τύπος καταλυτικού μετατροπέα ή μετατροπέων·	X	X	X	X		X
3.2.1.	αριθμός και στοιχεία καταλυτικών μετατροπέων·	X	X	X	X		X
3.2.2.	μέγεθος καταλυτικών μετατροπέων (όγκος μονόλιθου +/- 15 %)·	X	X	X	X		X

#	Περιγραφή κριτηρίων κατάταξης	Δοκιμή τύπου I	Δοκιμή τύπου II	Δοκιμή τύπου V	Δοκιμή τύπου VII	Δοκιμή τύπου VIII (1)	
						Στάδιο I	Στάδιο II
3.2.3.	αρχή λειτουργίας της καταλυτικής δραστηριότητας (οξειδωση, τριοδική κατάλυση, θέρμανση, επιλεκτική καταλυτική αναγωγή/SCR, άλλη).	X	X	X	X		X
3.2.4.	φορτίο ευγενών μετάλλων (ίδιο ή μεγαλύτερο).	X	X	X	X		X
3.2.5.	αναλογία ευγενών μετάλλων (+/- 15 %).	X	X	X	X		X
3.2.6.	υπόστρωμα (δομή και υλικό).	X	X	X	X		X
3.2.7.	πυκνότητα κυψελών καυσίμου.	X	X	X	X		X
3.2.8.	είδος περιβλήματος καταλυτικού μετατροπέα(ων).	X	X	X	X		X
3.3.	εξαγωγή συστήματος πρόωσης (μη) εξοπλισμένη με φίλτρο σωματιδίων (PF).	X	X	X	X		X
3.3.1.	τύποι PF.	X	X	X	X		X
3.3.2.	αριθμός και στοιχεία του PF.	X	X	X	X		X
3.3.3.	μέγεθος PF (όγκος στοιχείου φίλτρου +/- 10 %).	X	X	X	X		X
3.3.4.	αρχή λειτουργίας του PF (μερική ροή/ροή τοιχώματος/άλλη).	X	X	X	X		X
3.3.5.	ενεργός επιφάνεια του PF.	X	X	X	X		X
3.4.	σύστημα πρόωσης (μη) εξοπλισμένο με σύστημα περιοδικής αναγέννησης.	X	X	X	X		X
3.4.1.	τύπος συστήματος περιοδικής αναγέννησης.	X	X	X	X		X
3.4.2.	αρχή λειτουργίας συστήματος περιοδικής αναγέννησης.	X	X	X	X		X
3.5.	σύστημα πρόωσης (μη) εξοπλισμένο με σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (SCR).	X	X	X	X		X
3.5.1.	τύπος συστήματος SCR.	X	X	X	X		X
3.5.2.	αρχή λειτουργίας συστήματος περιοδικής αναγέννησης.	X	X	X	X		X
3.6.	σύστημα πρόωσης (μη) εξοπλισμένο με παγίδα NOx/απορροφητή φτωχού μείγματος.	X	X	X	X		X
3.6.1.	τύπος παγίδας NOx/απορροφητή φτωχού μείγματος.	X	X	X	X		X
3.6.2.	αρχή λειτουργίας της παγίδας NOx/απορροφητή φτωχού μείγματος.	X	X	X	X		X

#	Περιγραφή κριτηρίων κατάταξης	Δοκιμή τύπου I	Δοκιμή τύπου II	Δοκιμή τύπου V	Δοκιμή τύπου VII	Δοκιμή τύπου VIII (1)	
						Στάδιο I	Στάδιο II
3.7.	σύστημα πρόωσης (μη) εξοπλισμένο με διάταξη κρύας εκκίνησης ή βοηθητική διάταξη (ή διατάξεις) εκκίνησης·	X	X	X	X		X
3.7.1.	τύπος διάταξης κρύας εκκίνησης ή βοηθητικής διάταξης εκκίνησης·	X	X	X	X		X
3.7.2.	αρχή λειτουργίας της διάταξης κρύας εκκίνησης ή της βοηθητικής διάταξης (ή διατάξεων) εκκίνησης·	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	χρόνος ενεργοποίησης της διάταξης κρύας εκκίνησης ή της βοηθητικής διάταξης (ή διατάξεων) εκκίνησης και/ή κύκλος λειτουργίας (ενεργοποίηση για μικρό διάστημα μετά την κρύα εκκίνηση/συνεχής λειτουργία)·	X	X	X	X	X	X
3.8.	σύστημα πρόωσης (μη) εξοπλισμένο με αισθητήρα O ₂ για έλεγχο του καυσίμου·	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	τύποι αισθητήρα O ₂ ·	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	αρχή λειτουργίας του αισθητήρα O ₂ (δυναμικά σήματα/ευρέος φάσματος/άλλο)·	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	αλληλεπίδραση αισθητήρα O ₂ με το σύστημα παροχής καυσίμου κλειστού βρόχου (στοιχειομετρία/λειτουργία με φτωχό ή πλούσιο μείγμα)·	X	X	X	X	X	X
3.9.	σύστημα πρόωσης (μη) εξοπλισμένο με σύστημα ανακυκλοφορίας των καυσαερίων (EGR)·	X	X	X	X		X
3.9.1.	τύποι συστήματος EGR·	X	X	X	X		X
3.9.2.	αρχή λειτουργίας συστήματος EGR (εσωτερικό/εξωτερικό)·	X	X	X	X		X
3.9.3.	μέγιστος ρυθμός συστήματος EGR (+/- 5 %)·	X	X	X	X		X

Επεξηγηματικές σημειώσεις:

(1) Τα ίδια κριτήρια οικογένειας ισχύουν και για το λειτουργικό διαγνωστικό σύστημα οχήματος που ορίζεται στο παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 44/2014.

(2) αποδεκτό ανώτατο όριο 30 % για δοκιμή τύπου VIII

(3) Μόνο για οχήματα που διαθέτουν δεξαμενή αποθήκευσης αερίου καυσίμου·

β) στο σημείο 3.2, ο τίτλος του πίνακα 11-2 αντικαθίσταται από τον εξής τίτλο:

«Πίνακας 11-2

Κριτήρια κατάταξης της οικογένειας συστημάτων πρόωσης αναφορικά με τις δοκιμές τύπου III και IV».

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1825 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Σεπτεμβρίου 2016

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014 όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 27 παράγραφος 4, το άρθρο 29 παράγραφος 4, το άρθρο 30 παράγραφοι 2 και 3, το άρθρο 32 παράγραφος 1, το άρθρο 38 παράγραφος 2, το άρθρο 39 παράγραφος 3, το άρθρο 40 παράγραφος 4 και το άρθρο 72,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για να καταστεί δυνατή η έγκριση τύπου δεξαμενών καυσίμου ως χωριστών τεχνικών μονάδων, θα πρέπει να προστεθεί ως νέο παράρτημα στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014 της Επιτροπής⁽²⁾ ένα ειδικό ενημερωτικό έγγραφο που περιέχει τις σχετικές πληροφορίες.
- (2) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους κατασκευαστές, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα των κατηγοριών L6e και L7e, θα πρέπει να επιτραπούν πρόσθετες εγκρίσεις τύπου συστήματος.
- (3) Για να εξασφαλιστεί ότι παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες στην περίπτωση των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με σύστημα συνεχώς μεταβαλλόμενης μετάδοσης, θα πρέπει να τροποποιηθεί ο πίνακας με τις πληροφορίες σχετικά με τις σχέσεις μετάδοσης που πρέπει να εισάγονται στο ενημερωτικό έγγραφο.
- (4) Προκειμένου να δημιουργηθεί σαφής σύνδεση μεταξύ των δύο διατάξεων των οχημάτων που μπορούν να μετατρέψουν το επίπεδο απόδοσής τους από την υποκατηγορία (L3e/L4e)-A2 σε (L3e/L4e)-A3 και αντιστρόφως, και για να διευκολυνθεί η πρόσβαση των ιδιοκτητών οχημάτων στις εν λόγω πληροφορίες, θα πρέπει να προστεθεί μια εγγραφή για τον αριθμό έγκρισης τύπου ΕΕ της αρχικής διάταξης στο υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 24 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014 και στο υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που προβλέπεται στο παράρτημα IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού.
- (5) Για να παρέχονται περαιτέρω πληροφορίες για νέες τεχνολογίες και νέες έννοιες, θα πρέπει να εισαχθούν συμπληρωματικές εγγραφές στα υποδείγματα πιστοποιητικών έγκρισης τύπου για συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες.
- (6) Για λόγους σαφήνειας και συνοχής, ορισμένες επεξηγηματικές σημειώσεις θα πρέπει να τροποποιηθούν ή να διαγραφούν.
- (7) Επομένως, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 901/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (8) Προκειμένου να δοθεί επιπλέον χρόνος στους κατασκευαστές και τις εθνικές αρχές ώστε να εφαρμόσουν εγκαίρως τις τροποποιήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ επειγόντως, ιδίως αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ότι οι σχετικές διοικητικές απαιτήσεις θα είναι υποχρεωτικές για όλα τα νέα οχήματα που ταξινομούνται ή διατίθενται στην αγορά από την 1η Ιανουαρίου 2018.
- (9) Η εφαρμογή των τροποποιήσεων στα υποδείγματα για τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης θα πρέπει να αναβληθεί μέχρι την 1η Σεπτεμβρίου 2017, προκειμένου να παρασχεθούν στους κατασκευαστές και στις εθνικές αρχές πρόσθετα χρονικά περιθώρια για την προσαρμογή των διοικητικών τους ρυθμίσεων για την ταξινόμηση οχημάτων, και ιδίως των συστημάτων πληροφορικής τους, στις εν λόγω τροποποιήσεις.
- (10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 73 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013,

⁽¹⁾ ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 901/2014 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2014, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 249 της 22.8.2014, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και IV έως VIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 901/2014 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Το σημείο 2 του παραρτήματος εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2017.

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

Βρυξέλλες, 6 Σεπτεμβρίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 901/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) στον κατάλογο των προσαρτημάτων, καθεμία από τις ακόλουθες σειρές προστίθεται κατά σειρά αρίθμησης:

«5α	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του συστήματος της μονάδας πρόωσης	
8α	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά την εγκατάσταση συσκευών ακουστικής προειδοποίησης	
9α	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά την εγκατάσταση υαλοπινάκων, υαλοκαθαριστήρων και συστήματος αποπάγωσης και αποθάμβωσης	
9β	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά το σύστημα αναγνώρισης των χειριστηρίων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών	
11α	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας	
11β	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά την κατευθυντικότητα, τη συμπεριφορά στις στροφές και τη διάμετρο στροφής	
13α	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά τα συστήματα προστασίας των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών εξαρτημάτων, των υποστηρίγματα κεφαλής και των θυρών του οχήματος	
20α	Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ δεξαμενής καυσίμου ως ΧΤΜ»	

β) στο μέρος Β, στο σημείο 2.2., στον πίνακα 1, στον κατάλογο Ι προστίθεται η ακόλουθη σειρά κατά σειρά αρίθμησης:

«5α	Σύστημα: μέγιστη ροπή και μέγιστη καθαρή ισχύς της μονάδας πρόωσης	X Προσάρτημα 2»	
-----	--	--------------------	--

γ) στο μέρος Β, στο σημείο 2.2., στον πίνακα 1, στον κατάλογο ΙΙ προστίθεται καθεμία από τις ακόλουθες σειρές κατά σειρά αρίθμησης:

«8α	Σύστημα: εγκατάσταση συσκευών ακουστικής προειδοποίησης	II	
9α	Σύστημα: εγκατάσταση υαλοπινάκων, υαλοκαθαριστήρων και διατάξεων αποπάγωσης και αποθάμβωσης	VII	
9β	Σύστημα: αναγνώριση των χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών	VIII	
11α	Σύστημα: αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας	XII	
11β	Σύστημα: κατευθυντικότητα, συμπεριφορά στις στροφές και διάμετρος στροφής	XIV	
13α	Σύστημα: τα συστήματα προστασίας των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών εξαρτημάτων, των υποστηρίγματα κεφαλής και των θυρών του οχήματος	XVII»	

- δ) στο μέρος Β, στο σημείο 2.2., στον πίνακα 1, στον κατάλογο ΙΙΙ προστίθεται καθεμία από τις ακόλουθες σειρές κατά σειρά αρίθμησης:

«20α	ΧΤΜ: δεξαμενή καυσίμου	ΙΧ»	
------	------------------------	-----	--

- γ) στο μέρος Β, στο σημείο 2.8., ο πίνακας που αφορά τις καταχωρίσεις δεδομένων στο δελτίο πληροφοριών τροποποιείται ως εξής:

- i) προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση δεδομένων 3.3.3.4. στο δελτίο πληροφοριών:

«3.3.3.4.	L1e — L7e	Ισχύς ⁽²⁷⁾ 15/30 ⁽⁴⁾ λεπτών: kW»
-----------	-----------	--

- ii) η καταχώριση δεδομένων 3.5.4. στο δελτίο πληροφοριών αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.5.4. Σχέσεις μετάδοσης

L1e — L7e

Επισκόπηση σχέσεων μετάδοσης

Ταχύτητα ⁽²⁴⁾	Εσωτερικές σχέσεις μετάδοσης (σχέσεις στροφών κινητήρα προς στρόφους του άξονα μετάδοσης κίνησης)	Τελική(-ές) σχέση(-εις) μετάδοσης (σχέσεις στροφών του άξονα μετάδοσης κίνησης προς τις στρόφους του κινητήριου τροχού)	Συνολικές σχέσεις μετάδοσης	Σχέση (ταχύτητα κινητήρα/ταχύτητα οχήματος) μόνο για χειροκίνητη μετάδοση
1				
2				
3				
...				
Όπισθεν»				

- iii) η καταχώριση δεδομένων 4.0.1. στο δελτίο πληροφοριών αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.0.1.	L1e — L7e	Περιβαλλοντικό στάδιο: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	--

- iv) προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων στο δελτίο πληροφοριών 4.0.2. έως 4.0.5.:

«4.0.2.	L1e — L7e	Κατανάλωση καυσίμου (δώστε λεπτομέρειες για κάθε καύσιμο αναφοράς που υποβλήθηκε σε δοκιμή): l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Εκπομπές CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Κατανάλωση ενέργειας ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽²⁵⁾ : km»

- δ) Το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

- i) η καταχώριση δεδομένων 4.0.1. στο δελτίο πληροφοριών αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.0.1.	L1e — L7e	Περιβαλλοντικό στάδιο: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	--

- ii) προστίθενται στο δελτίο πληροφοριών οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.2. έως 4.0.5.:

«4.0.2.	L1e — L7e	Κατανάλωση καυσίμου (να δοθούν λεπτομέρειες για κάθε καύσιμο αναφοράς που υποβλήθηκε σε δοκιμή): l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
---------	-----------	--

4.0.3.	L1e — L7e	Εκπομπές CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Κατανάλωση ενέργειας ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽²⁵⁾ : km»

ε) Το προσάρτημα 4 τροποποιείται ως εξής:

- i) οι καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.2., 4.0.2.1. και 4.0.2.2. στο δελτίο πληροφοριών διαγράφονται·
 ii) προστίθενται στο δελτίο πληροφοριών οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.6. έως 4.0.6.1.:

«4.0.6.	Ηχοστάθμη	
4.0.6.1.	L3e	Οριακή τιμή για L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»

στ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 5α:

«Προσάρτημα 5α

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του συστήματος της μονάδας πρόωσης

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οί) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.
1.		ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1.8.		Επιδόσεις της μονάδας πρόωσης
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Δηλωθείσα μέγιστη ταχύτητα οχήματος: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος ⁽²²⁾ : km/h και σχέση κιβωτίου ταχυτήτων με την οποία επιτυγχάνεται:
1.8.3.	L1e — L7e	Μέγιστη καθαρή ισχύς κινητήρα εσωτερικής καύσης: kW σε min ⁻¹ σε αναλογία A/K:
1.8.4.	L1e — L7e	Μέγιστη καθαρή ροπή κινητήρα εσωτερικής καύσης: Nm σε min ⁻¹ σε αναλογία A/K:
1.8.5.	L1e — L7e	Μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς ηλεκτρικού κινητήρα (ισχύς ⁽²⁷⁾ 15/30 ⁽⁴⁾ λεπτών): kW σε min ⁻¹
1.8.6.	L1e — L7e	Μέγιστη συνεχής ονομαστική ροπή ηλεκτρικού κινητήρα: Nm σε min ⁻¹
1.8.7.	L1e — L7e	Μέγιστη συνεχής συνολική ισχύς συστήματος/συστημάτων πρόωσης: kW σε min ⁻¹ σε αναλογία A/K:
1.8.8.	L1e — L7e	Μέγιστη συνεχής συνολική ροπή συστήματος/συστημάτων πρόωσης: Nm σε min ⁻¹ σε αναλογία A/K:
1.8.9.	L1e — L7e	Μέγιστη ισχύς κορυφής συστήματος/συστημάτων πρόωσης: kW σε min ⁻¹ σε αναλογία A/K:
3.		ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΙΣΧΥΟΣ
3.2.		Κινητήρας εσωτερικής καύσης
3.2.1.		<i>Ειδικές πληροφορίες για τον κινητήρα</i>
3.2.1.1.	L1e — L7e	Αριθμός κινητήρων εσωτερικής καύσης:
3.2.1.2.	L1e — L7e	Αρχή λειτουργίας: κινητήρας εσωτερικής καύσης (ICE)/κινητήρας επιβαλλόμενης ανάφλεξης/ανάφλεξης με συμπίεση/κινητήρας εξωτερικής καύσης (ECE)/με στρόβιλο/συμπιεσμένο αέρα ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Κύκλος: τετράχρονος/δίχρονος/περιστροφικός/άλλος ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Κύλινδροι
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Αριθμός:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Διάταξη ⁽²⁶⁾ :

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Διάμετρος ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Διαδρομή ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.5.	L1e — L7e	Αριθμός και διάταξη των στατών, αν πρόκειται για κινητήρα με περιστρεφόμενα έμβολα:
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Όγκος θαλάμων καύσης, αν πρόκειται για κινητήρα με περιστρεφόμενα έμβολα: cm ³
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Σειρά ανάφλεξης:
3.2.1.5.	L1e — L7e	Κυβισμός κινητήρα ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.6.	L1e — L7e	Ογκομετρικός λόγος συμπίεσης ⁽⁷⁾ :
3.3.		Αμγώς ηλεκτρική και υβριδική ηλεκτρική πρόωση και έλεγχος
3.3.3.4.	L1e — L7e	Ισχύς ⁽²⁷⁾ 15/30 ⁽⁴⁾ λεπτών: kW»

ζ) Το προσάρτημα 6 τροποποιείται ως εξής:

i) η καταχώριση δεδομένων 4.0.1. στο δελτίο πληροφοριών αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.0.1.	L1e — L7e	Περιβαλλοντικό στάδιο: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	--

ii) προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.2. έως 4.0.5. στο δελτίο πληροφοριών:

«4.0.2.	L1e — L7e	Κατανάλωση καυσίμου (να δοθούν λεπτομέρειες για κάθε καύσιμο αναφοράς που υποβλήθηκε σε δοκιμή): l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Εκπομπές CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Κατανάλωση ενέργειας ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽²⁵⁾ : km»

η) Το προσάρτημα 7 τροποποιείται ως εξής:

i) οι καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.1. και 4.0.2. στο δελτίο πληροφοριών αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.0.1.	L1e — L7e	Περιβαλλοντικό στάδιο: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Κατανάλωση καυσίμου (να δοθούν λεπτομέρειες για κάθε καύσιμο αναφοράς που υποβλήθηκε σε δοκιμή): l/kg ⁽⁴⁾ /100 km»

ii) οι καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.2.1. και 4.0.2.2. στο δελτίο πληροφοριών διαγράφονται

iii) προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.3. έως 4.0.6.1. στο δελτίο πληροφοριών:

«4.0.3.	L1e — L7e	Εκπομπές CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Κατανάλωση ενέργειας ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽²⁵⁾ : km
4.0.6.		Ηχοστάθμη
4.0.6.1.	L3e	Οριακή τιμή για L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»

θ) Το προσάρτημα 8 τροποποιείται ως εξής:

i) οι καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.1. και 4.0.2. στο δελτίο πληροφοριών αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.0.1.	L1e — L7e	Περιβαλλοντικό στάδιο: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Κατανάλωση καυσίμου (να δοθούν λεπτομέρειες για κάθε καύσιμο αναφοράς που υποβλήθηκε σε δοκιμή): l/kg ⁽⁴⁾ /100 km»

ii) οι καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.2.1. και 4.0.2.2. στο δελτίο πληροφοριών διαγράφονται·

iii) προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.3. έως 4.0.6.1. στο δελτίο πληροφοριών:

«4.0.3.	L1e — L7e	Εκπομπές CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Κατανάλωση ενέργειας ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽²⁵⁾ : km
4.0.6.		Ηχοστάθμη
4.0.6.1.	L3e	Οριακή τιμή για L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»

i) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 8α:

«Προσάρτημα 8α

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά την εγκατάσταση συσκευών ακουστικής προειδοποίησης

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οί) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.
6.		ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
6.1.		Συσκευές ακουστικής προειδοποίησης
6.1.1.	L1e — L7e	Συνοπτική περιγραφή της (των) συσκευής(-ών) που χρησιμοποιείται/-ούνται και του σκοπού τους:
6.1.2.	L1e — L7e	Σχέδιο (-ια) που απεικονίζει/-ουν τη θέση της (των) συσκευής(-ών) ακουστικής προειδοποίησης σε σχέση με το αμάξωμα του οχήματος:
6.1.3.	L1e — L7e	Λεπτομέρειες για τη μέθοδο στερέωσης καθώς επίσης και για το μέρος του αμαξώματος του οχήματος στο οποίο στερεώνεται (-ονται) η (οι) συσκευή(-ές) ακουστικής προειδοποίησης:
6.1.4.	L1e — L7e	Διάγραμμα ηλεκτρικού/πνευματικού κυκλώματος:
6.1.4.1.	L1e — L7e	Τάση: εναλλασσόμενο/συνεχές ρεύμα ⁽⁴⁾
6.1.4.2.	L1e — L7e	Ονομαστική τάση ή πίεση:
6.1.5.	L1e — L7e	Σχέδιο του συστήματος στερέωσης:

ια) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 9α:

«Προσάρτημα 9α

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά την εγκατάσταση υαλοπινάκων, υαλοκαθαριστήρων και συστήματος αποπάγωσης και αποθάμβωσης

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οί) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.
1.		ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Θέση οδήγησης: αριστερά/δεξιά/κέντρο ⁽⁴⁾ :
1.7.1.	L1e — L7e	Το όχημα διαθέτει εξοπλισμό για να κυκλοφορεί σε δρόμους στους οποίους η οδήγηση πραγματοποιείται από τη δεξιά/την αριστερή πλευρά και στις χώρες που χρησιμοποιούν μετρικές/μετρικές και βρετανικές μονάδες ⁽⁴⁾ :

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
3.		ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΙΣΧΥΟΣ
3.1		Κατασκευαστής της μονάδας πρόωσης
3.1.1.		<i>Κινητήρας εσωτερικής καύσης</i>
3.1.1.1.	L1e — L7e	Κατασκευαστής:
3.1.1.2.	L1e — L7e	Κωδικός κινητήρα (όπως αναγράφεται στη μηχανή ή σε άλλα μέσα αναγνώρισης):
3.1.2.		<i>Ηλεκτρικός κινητήρας</i>
3.1.2.1.	L1e — L7e	Κατασκευαστής:
3.1.2.2.	L1e — L7e	Κωδικός ηλεκτρικού κινητήρα (όπως αναγράφεται στη μηχανή ή σε άλλα μέσα αναγνώρισης):
3.1.3.		<i>Υβριδική εφαρμογή</i>
3.1.3.1.	L1e — L7e	Κατασκευαστής:
3.1.3.2.	L1e — L7e	Κωδικός εφαρμογής (όπως αναγράφεται στη μηχανή ή σε άλλα μέσα αναγνώρισης):
3.2.		Κινητήρας εσωτερικής καύσης
3.2.1.		<i>Ειδικές πληροφορίες για τον κινητήρα</i>
3.2.1.2.	L1e — L7e	Αρχή λειτουργίας: κινητήρας εσωτερικής καύσης (ICE)/κινητήρας επιβαλλόμενης ανάφλεξης/ανάφλεξης με συμπίεση/κινητήρας εξωτερικής καύσης (ECE)/με στρόβιλο/συμπιεσμένο αέρα ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Κύκλος: τετράχρονος/δίχρονος/περιστροφικός/άλλος ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Κύλινδροι
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Αριθμός:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Διάταξη ⁽²⁶⁾ :
3.2.1.5.	L1e — L7e	Κυβισμός κινητήρα ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.9.	L1e — L7e	Κανονικός αριθμός στροφών θερμού κινητήρα σε βραδυπορία: min ⁻¹
3.2.3.		<i>Καύσιμο</i>
3.2.3.1.	L1e — L7e	Τύπος καυσίμου: ⁹⁾
3.2.3.2.	L1e — L7e	Σύνθεση καυσίμου οχήματος: ένα καύσιμο/διπλό καύσιμο/ευέλικτο καύσιμο ⁽⁴⁾

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
3.2.10.		Μηχανισμός και έλεγχος ψύξης του συστήματος ισχύος
3.2.10.2.	L1e — L7e	Σύστημα ψύξης: υγρό: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.2.10.2.2.	L1e — L7e	Ονομαστική ρύθμιση του μηχανισμού ελέγχου της θερμοκρασίας κινητήρα:
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Είδος υγρού:
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Αντλία(-ες) κυκλοφορίας: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.2.10.2.4.1.	L1e — L7e	Χαρακτηριστικά:
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Σχέση(-εις) μετάδοσης της κίνησης:
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Περιγραφή του ανεμιστήρα και του κινητήριου μηχανισμού του:
3.2.10.3.	L1e — L7e	Αερόψυκτο: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.	L1e — L7e	Ανεμιστήρας: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.1.	L1e — L7e	Χαρακτηριστικά:
3.2.13.		Ηλεκτρικά συστήματα και έλεγχος εκτός εκείνων που προορίζονται για την ηλεκτρική πρόωση
3.2.13.1.	L1e — L7e	Ονομαστική τάση: V, θετική/αρνητική γείωση ⁽⁴⁾
3.2.13.2.	L1e — L7e	Γεννήτρια: ναι/όχι ⁽⁴⁾ :
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Ονομαστική ισχύς: VA
3.3.		Αμιγώς ηλεκτρική και υβριδική ηλεκτρική πρόωση και έλεγχος
3.3.3.		Ηλεκτρικός κινητήρας πρόωσης
3.3.3.2.	L1e — L7e	Τύπος (πηνίο, διέγερση):
3.3.3.3.	L1e — L7e	Τάση λειτουργίας: V
3.3.4.		Μπαταρίες πρόωσης
3.3.4.1.	L1e — L7e	Πρωτεύουσα μπαταρία πρόωσης
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Αριθμός κυψελών:
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Μάζα: kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Χωρητικότητα: Ah (αμπερώρια)/ V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Θέση στο όχημα:
3.3.4.2.	L1e — L7e	Δευτερεύουσα μπαταρία πρόωσης
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Αριθμός κυψελών:

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Μάζα: kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Χωρητικότητα: Ah (αμπερόρια)/..... V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Θέση στο όχημα:
3.3.5.		<i>Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα</i>
3.3.5.1.	L1e — L7e	Συνδυασμός κινητήρα ή μηχανής [αριθμός ηλεκτρικού(-ών) κινητήρα(-ων) και/ή κινητήρα(-ων) εσωτερικής καύσης/άλλο] ⁽⁴⁾ :
3.3.5.2.	L1e — L7e	Κατηγορία υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος: εξωτερική φόρτιση / μη εξωτερική:
3.3.5.3.	L1e — L7e	Επιλογέας τρόπου λειτουργίας: με/χωρίς ⁽⁴⁾
3.3.5.4.	L1e — L7e	Διαθέσιμοι τρόποι: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.3.5.5.	L1e — L7e	Αμιγής κατανάλωση καυσίμων: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.3.5.6.	L1e — L7e	Κίνηση οχήματος με κυψέλη καυσίμου: ναι/όχι ⁽⁴⁾
3.3.5.7.	L1e — L7e	Υβριδικά συστήματα λειτουργίας: ναι/όχι ⁽⁴⁾ (εάν ναι, σύντομη περιγραφή):
3.3.6.		<i>Διάταξη αποθήκευσης ενέργειας</i>
3.3.6.1.	L1e — L7e	Περιγραφή: (μπαταρία, πυκνωτής, σφόνδυλος κινητήρα/γεννήτρια) ⁽⁴⁾
3.3.6.2.	L1e — L7e	Αναγνωριστικός αριθμός:
* 3.3.6.3.	L1e — L7e	Είδος ηλεκτροχημικού ζεύγους:
3.3.6.4.	L1e — L7e	Ενέργεια (για μπαταρία: τάση και χωρητικότητα Ah σε 2h, για πυκνωτή: J, ..., για σφόνδυλο κινητήρα/γεννήτρια: J, ...):
3.3.6.5.	L1e — L7e	Φορτιστής: ενσωματωμένος/εξωτερικός/χωρίς ⁽⁴⁾
3.4.		Άλλοι κινητήρες, ηλεκτρικοί κινητήρες ή συνδυασμοί (συγκεκριμένες πληροφορίες για τα μηχανικά μέρη των εν λόγω κινητήρων)
3.4.1.		<i>Σύστημα ψύξης (θερμοκρασίες που επιτρέπονται από τον κατασκευαστή)</i>
3.4.1.1.	L1e — L7e	Υγρόψυκτο:
3.4.1.1.1.	L1e — L7e	Μέγιστη θερμοκρασία στο στόμιο εξαγωγής: K
3.4.1.2.	L1e — L7e	Αερόψυκτο:
3.4.1.2.1.	L1e — L7e	Σημείο αναφοράς:
3.4.1.2.2.	L1e — L7e	Μέγιστη θερμοκρασία στο σημείο αναφοράς: K

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
6.		ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
6.5.		Υαλοπίνακες, υαλοκαθαριστήρες, εκτοξευτήρες ύδατος, συστήματα αποπάγωσης και αποθάμβωσης
6.5.1.		<i>Ανεμοθώρακας</i>
6.5.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά:
6.5.1.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Τρόπος στερέωσης:
6.5.1.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Γωνία κλίσης:
6.5.1.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Συμπληρωματικός εξοπλισμός του ανεμοθώρακα και θέση τοποθέτησής του, καθώς και σύντομη περιγραφή τυχόν ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων:
6.5.1.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Διαστασιολογημένο σχέδιο του ανεμοθώρακα:
6.5.2.		<i>Λοιπά παράθυρα</i>
6.5.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά:
6.5.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Σύντομη περιγραφή ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων (αν υπάρχουν) του μηχανισμού ανύψωσης των παραθύρων:
6.5.3.		<i>Υαλοπίνακας ανοιγόμενης οροφής</i>
6.5.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά:
6.5.4.		<i>Λοιποί υαλοπίνακες</i>
6.5.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά:
6.6.		Υαλοκαθαριστήρας(-ες)
6.6.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αναλυτική τεχνική περιγραφή (να συμπεριληφθούν φωτογραφίες ή σχέδια):
6.7.		Εκτοξευτήρας ύδατος
6.7.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αναλυτική τεχνική περιγραφή (να συμπεριληφθούν φωτογραφίες ή σχέδια):
6.7.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Χωρητικότητα της δεξαμενής νερού: 1
6.8.		Σύστημα αποπάγωσης και αποθάμβωσης
6.8.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αναλυτική τεχνική περιγραφή (να συμπεριληφθούν φωτογραφίες ή σχέδια):
6.16.		Θέσεις καθήμενων (σέλες και καθίσματα)
6.16.1.	L1e — L7e	Αριθμός θέσεων καθήμενων:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Θέση και διάταξη ⁽⁸⁾ :

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Συντεταγμένες ή σχέδιο του σημείου/των σημείων R όλων των θέσεων καθιμένων:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	του καθίσματος του οδηγού:
6.16.5.	L1e — L7e	Γωνία κορμού σύμφωνα με το σχέδιο:
6.16.5.1.	L1e — L7e	του καθίσματος του οδηγού:
6.20.		Συστήματα προστασίας των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών εξαρτημάτων και των θυρών του οχήματος
6.20.1.		<i>Αμάξωμα</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής:
6.20.2.		<i>Θύρες επιβατών, μάνδαλα και γιγλυμοί</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αριθμός θυρών με τη διάταξή τους, τις διαστάσεις τους και τη μέγιστη γωνία ανοίγματος ⁽⁵⁾ :
6.20.3.		<i>Εσωτερικός εξοπλισμός προστασίας των επιβατών</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Φωτογραφίες, σχέδια και/ή ανάπτυγμα των εσωτερικών εξαρτημάτων που απεικονίζουν τα μέρη του διαμερίσματος επιβατών και τα χρησιμοποιούμενα υλικά (με εξαίρεση τα εσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης, τη διάταξη των χειριστηρίων, τα καθίσματα και τα ερεισίνωτα), τον ουρανό και τη σύρομη οροφή, την προστατευτική πλάτη καθίσματος:

ιβ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 9β:

«Προσάρτημα 9β

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά το σύστημα αναγνώρισης των χειριστηρίων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οι) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.
1.		ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Θέση οδήγησης: αριστερά/δεξιά/κέντρο ⁽⁴⁾ :
6.9.		Χειριστήρια που ελέγχονται από τον οδηγό συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης των χειριστηρίων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών
6.9.1.	L1e — L7e	Διάταξη και αναγνώριση των χειριστηρίων, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών:
6.9.2.	L1e — L7e	Φωτογραφίες και/ή σχέδια της διάταξης συμβόλων και χειριστηρίων, ενδεικτικών λυχνιών και δεικτών:
6.9.3.	L1e — L7e	Χειριστήρια, ενδεικτικές λυχνίες και δείκτες η ταυτοποίηση των οποίων είναι υποχρεωτική όταν εγκαθίστανται στο όχημα, περιλαμβανομένων των συμβόλων αναγνώρισης που χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτόν:

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες						
6.9.4.	L1e — L7e	<p>Συγκεφαλαιωτικός πίνακας: το όχημα διαθέτει τα παρακάτω χειριστήρια που ελέγχονται από τον οδηγό, συμπεριλαμβανομένων των δεικτών και των ενδεικτικών λυχνιών⁽⁴⁾</p> <p>Χειριστήρια, ενδεικτικές λυχνίες και δείκτες η ταυτοποίηση των οποίων είναι υποχρεωτική όταν εγκαθίστανται στο όχημα, περιλαμβανομένων των συμβόλων αναγνώρισης που χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτόν</p>						
Αριθ. συμβόλου	Διάταξη	Διατίθεται χειριστήριο /δείκτης (*)	Σύμβολο αναγνώρισης (*)	Σημείο τοποθέτησης (*)	Διαθέσιμη ενδεικτική λυχνία (*)	Σύμβολο αναγνώρισης (*)	Σημείο τοποθέτησης (*)	
1	Γενικός διακόπτης φωτισμού							
2	Φανοί διασταύρωσης							
3	Φανοί πορείας							
4	(Πλευρικοί) φανοί θέσης							
5	Εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης							
6	Οπίσθιος φανός ομίχλης							
7	Διάταξη οριζοντίωσης των φανών							
8	Φανοί στάθμευσης							
9	Δείκτες πορείας							
10	Σήμα κινδύνου							
11	Σύστημα υαλοκαθαριστήρα							
12	Εκτοξευτήρας ύδατος							
13	Συνδυασμός υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος							
14	Διάταξη καθαρισμού των εμπρόσθιων φανών							
15	Σύστημα αποθάμβωσης και αποπάγωσης ανεμοθώρακα							
16	Σύστημα αποθάμβωσης και αποπάγωσης οπίσθιου παραθύρου							
17	Ανεμιστήρας αερισμού							
18	Προθέρμανση ελαίου πετρελαιοκινητήρα							
19	Αποπνικτήρας (τσοκ)							
20	Βλάβη πέδης							
21	Στάθμη καυσίμου							
22	Φόρτιση μπαταρίας							
23	Θερμοκρασία ψυκτικού μέσου κινητήρα							
24	Φωτεινή ένδειξη δυσλειτουργίας							
<p>(*) x = ναι - = όχι ή δεν διατίθεται χωριστά o = προαιρετικό. (*) d = απευθείας πάνω στο χειριστήριο, στον δείκτη ή στην ενδεικτική λυχνία c = δίπλα.</p>								

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες							
6.9.5.	L1e — L7e	Χειριστήρια, ενδεικτικές λυχνίες και δείκτες η ταυτοποίηση των οποίων είναι προαιρετική όταν εγκαθίστανται, καθώς και σύμβολα που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αναγνώρισή τους							
		Αριθ. συμβόλου	Διάταξη	Διατίθεται χειριστήριο /δείκτης (*)	Σύμβολο αναγνώρισης (*)	Σημείο τοποθέτησης (*)	Διαθέσιμη ενδεικτική λυχνία (*)	Σύμβολο αναγνώρισης (*)	Σημείο τοποθέτησης (*)
		1	Πέδη στάθμευσης						
		2	Υαλοκαθαριστήρας οπίσθιου παραθύρου						
		3	Εκτοξευτήρας ύδατος οπίσθιου παραθύρου						
		4	Συνδυασμός υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος οπίσθιου παραθύρου						
		5	Υαλοκαθαριστήρας διαλείπουσας λειτουργίας						
		6	Συσκευή ηχητικής προειδοποίησης (κλάξον)						
		7	Εμπρόσθιο κάλυμμα (καπό μηχανής)						
		8	Οπίσθιο κάλυμμα (πορτ-μπαγκάζ)						
		9	Ζώνη ασφαλείας						
		10	Πίεση λαδιού κινητήρα						
		11	Αμόλυβδη βενζίνη						
		12	...						
		13						
		(*) x = ναι - = όχι ή δεν διατίθεται χωριστά o = προαιρετικό. (*) d = απευθείας πάνω στο χειριστήριο, στον δείκτη ή στην ενδεικτική λυχνία c = δίπλα.»							

ιγ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 11α:

«Προσάρτημα 11α

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οι) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες																																		
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:																																		
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:																																		
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:																																		
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:																																		
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):																																		
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :																																		
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες																																		
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής																																		
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.																																		
1.		ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ																																		
1.4.	L1e — L7e	Σκελετός/σασί (εάν υπάρχει) (γενικό σχέδιο):																																		
1.5.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Υλικό που χρησιμοποιήθηκε για το αμάξωμα:																																		
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Θέση οδήγησης: αριστερά/δεξιά/κέντρο ⁽⁴⁾ :																																		
6.		ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ																																		
6.14.		Ζώνες ασφαλείας και/ή άλλα συστήματα συγκράτησης																																		
6.14.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Αριθμός και θέση των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκράτησης, καθώς και καθίσματα στα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν (να συμπληρωθεί ο παρακάτω πίνακας): (L= αριστερή πλευρά, R= δεξιά πλευρά, C= κέντρο)																																		
		Χαρακτηριστικά ζώνης ασφαλείας και σχετικές πληροφορίες																																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Πλήρες σήμα έγκρισης τύπου ΕΕ</th> <th>Παραλλαγή, εάν υπάρχει</th> <th>Διάταξη ρύθμισης του ύψους της ζώνης (να συμπληρωθεί ναι/όχι/προαιρετικό)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Πρώτη σειρά καθισμάτων</td> <td rowspan="3">}</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Δεύτερη σειρά καθισμάτων</td> <td rowspan="3">}</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Πλήρες σήμα έγκρισης τύπου ΕΕ	Παραλλαγή, εάν υπάρχει	Διάταξη ρύθμισης του ύψους της ζώνης (να συμπληρωθεί ναι/όχι/προαιρετικό)	Πρώτη σειρά καθισμάτων	}	L				C				R				Δεύτερη σειρά καθισμάτων	}	L				C				R			
			Πλήρες σήμα έγκρισης τύπου ΕΕ	Παραλλαγή, εάν υπάρχει	Διάταξη ρύθμισης του ύψους της ζώνης (να συμπληρωθεί ναι/όχι/προαιρετικό)																															
Πρώτη σειρά καθισμάτων	}	L																																		
		C																																		
		R																																		
Δεύτερη σειρά καθισμάτων	}	L																																		
		C																																		
		R																																		
		L= αριστερή πλευρά, R= κέντρο, C= δεξιά πλευρά.																																		

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες																																																												
6.14.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Περιγραφή ειδικού τύπου ζώνης ασφαλείας, η αγκύρωση της οποίας τοποθετείται στο ερεισίνωτο ή περιλαμβάνει σύστημα διάχυσης της ενέργειας:																																																												
6.14.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Αριθμός και θέση των αγκυρώσεων:																																																												
6.14.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Συνοπτική περιγραφή των ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών μερών:																																																												
6.15.		Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας																																																												
6.15.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Φωτογραφίες και/ή σχέδια του αμαξώματος που απεικονίζουν την αληθινή, πραγματική θέση και τις διαστάσεις των αγκυρώσεων, περιλαμβανομένου του σημείου R:																																																												
6.15.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Σχέδια των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας και των μερών του αμαξώματος του οχήματος στα οποία στερεώνονται (να δηλωθεί το είδος των χρησιμοποιούμενων υλικών):																																																												
6.15.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Προσδιορισμός των τύπων των ζωνών ασφαλείας ⁽¹⁴⁾ που επιτρέπεται να τοποθετούνται στις αγκυρώσεις με τις οποίες είναι εφοδιασμένο το όχημα:																																																												
		<p>Χαρακτηριστικά ζώνης ασφαλείας και σχετικές πληροφορίες</p> <table border="1" data-bbox="395 1151 1481 1877"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="395 1151 1098 1196"></th> <th colspan="2" data-bbox="1098 1151 1481 1196">Θέση αγκύρωσης</th> </tr> <tr> <th colspan="4" data-bbox="395 1196 1098 1240"></th> <th data-bbox="1098 1196 1289 1240">Σώμα οχήματος</th> <th data-bbox="1289 1196 1481 1240">Σώμα καθίσματος</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6" data-bbox="395 1263 1481 1308">Πρώτη σειρά καθισμάτων</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1308 587 1375">Δεξιό κάθισμα</td> <td data-bbox="587 1308 651 1375">{</td> <td data-bbox="651 1308 842 1375">Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις</td> <td data-bbox="842 1308 906 1375">{</td> <td data-bbox="906 1308 1098 1375">εξωτερικά εσωτερικά</td> <td data-bbox="1098 1308 1481 1375"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1397 587 1464">Κεντρικό κάθισμα</td> <td data-bbox="587 1397 651 1464">{</td> <td data-bbox="651 1397 842 1464">Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις</td> <td data-bbox="842 1397 906 1464">{</td> <td data-bbox="906 1397 1098 1464">δεξιά αριστερά</td> <td data-bbox="1098 1397 1481 1464"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1487 587 1554">Αριστερό κάθισμα</td> <td data-bbox="587 1487 651 1554">{</td> <td data-bbox="651 1487 842 1554">Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις</td> <td data-bbox="842 1487 906 1554">{</td> <td data-bbox="906 1487 1098 1554">εξωτερικά εσωτερικά</td> <td data-bbox="1098 1487 1481 1554"></td> </tr> <tr> <td colspan="6" data-bbox="395 1576 1481 1621">Δεύτερη σειρά καθισμάτων</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1621 587 1688">Δεξιό κάθισμα</td> <td data-bbox="587 1621 651 1688">{</td> <td data-bbox="651 1621 842 1688">Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις</td> <td data-bbox="842 1621 906 1688">{</td> <td data-bbox="906 1621 1098 1688">εξωτερικά εσωτερικά</td> <td data-bbox="1098 1621 1481 1688"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1711 587 1778">Κεντρικό κάθισμα</td> <td data-bbox="587 1711 651 1778">{</td> <td data-bbox="651 1711 842 1778">Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις</td> <td data-bbox="842 1711 906 1778">{</td> <td data-bbox="906 1711 1098 1778">δεξιά αριστερά</td> <td data-bbox="1098 1711 1481 1778"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1800 587 1868">Αριστερό κάθισμα</td> <td data-bbox="587 1800 651 1868">{</td> <td data-bbox="651 1800 842 1868">Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις</td> <td data-bbox="842 1800 906 1868">{</td> <td data-bbox="906 1800 1098 1868">εξωτερικά εσωτερικά</td> <td data-bbox="1098 1800 1481 1868"></td> </tr> </tbody> </table>					Θέση αγκύρωσης						Σώμα οχήματος	Σώμα καθίσματος	Πρώτη σειρά καθισμάτων						Δεξιό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά		Κεντρικό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	δεξιά αριστερά		Αριστερό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά		Δεύτερη σειρά καθισμάτων						Δεξιό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά		Κεντρικό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	δεξιά αριστερά		Αριστερό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά	
				Θέση αγκύρωσης																																																										
				Σώμα οχήματος	Σώμα καθίσματος																																																									
Πρώτη σειρά καθισμάτων																																																														
Δεξιό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά																																																										
Κεντρικό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	δεξιά αριστερά																																																										
Αριστερό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά																																																										
Δεύτερη σειρά καθισμάτων																																																														
Δεξιό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά																																																										
Κεντρικό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	δεξιά αριστερά																																																										
Αριστερό κάθισμα	{	Κάτω αγκυρώσεις Άνω αγκυρώσεις	{	εξωτερικά εσωτερικά																																																										
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Σήμα έγκρισης τύπου για κάθε θέση:																																																												
6.15.5.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Ειδικές συσκευές (π.χ.: ρύθμιση ύψους καθίσματος, μηχανισμός προφόρτισης κ.λπ.):																																																												

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Φωτογραφίες και/ή σχέδια του αμαξώματος που απεικονίζουν την αληθινή, πραγματική θέση και τις διαστάσεις των ακυρώσεων, περιλαμβανομένου του σημείου R:
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Παρατήρηση:

ιδ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 11β:

«Προσάρτημα 11β

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά την κατευθυντικότητα, τη συμπεριφορά στις στροφές και τη διάμετρο στροφής

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οί) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
1.		ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1.1.	L1e — L7e	Φωτογραφίες και/ή σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:
1.3.	L1e — L7e	Αριθμός αξόνων και τροχών:
1.3.1.	L1e — L7e	Άξονες με δίδυμους τροχούς ⁽²³⁾ :
1.3.2.	L1e — L7e	Κινητήριои άξονες ⁽²³⁾ :
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Θέση οδήγησης: αριστερά/δεξιά/κέντρο ⁽⁴⁾ :
1.8.		Επιδόσεις της μονάδας πρόωσης
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Δηλωθείσα μέγιστη ταχύτητα οχήματος: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος ⁽²²⁾ : km/h και σχέση κιβωτίου ταχυτήτων με την οποία επιτυγχάνεται:
2.		ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (σε kg και mm.) Να αναφερθεί το αντίστοιχο σχέδιο, αν διατίθεται
2.1		Εύρος μάζας του οχήματος (συνολικό)
2.1.3.	L1e — L7e	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμπορτου οχήματος: kg
2.1.3.1.	L1e — L7e	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στον εμπρόσθιο άξονα: kg
2.1.3.2.	L1e — L7e	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στον οπίσθιο άξονα: kg
2.1.3.3.	L4e	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στον άξονα του καλαθιού: kg
2.2.		Εύρος διαστάσεων του οχήματος (συνολικό)
2.2.1.	L1e — L7e	Μήκος: mm
2.2.2.	L1e — L7e	Πλάτος: mm
2.2.3.	L1e — L7e	Ύψος: mm
2.2.4.	L1e — L7e	Μεταξόνιο: mm
2.2.4.1.	L4e	Καλάθι μεταξονίου ⁽²⁸⁾ : mm
2.2.5.		Μετατρόχιο
2.2.5.1.	L1e — L7e αν διαθέτει δίδυμους τροχούς L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Εμπρόσθιο μετατρόχιο: mm
2.2.5.2.	L1e — L7e αν διαθέτει δίδυμους τροχούς	Οπίσθιο μετατρόχιο: mm

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
2.2.5.3.	L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Μετατρόχιο καλαθιού: mm
2.2.6.	L7e-B	Πρόσθια προεξοχή: mm
2.2.7.	L7e-B	Οπίσθια προεξοχή: mm
3.		ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΙΣΧΥΟΣ
3.5.		Σύστημα μετάδοσης κίνησης και έλεγχος⁽¹³⁾
3.5.1.	L1e — L7e	Συνοπτική περιγραφή και σχέδιο αναπαράστασης του συστήματος μετάδοσης κίνησης του οχήματος και του συστήματος ελέγχου του (έλεγχος αλλαγής ταχυτήτων, συμπλέκτη ή κάθε άλλου στοιχείου του συστήματος μετάδοσης κίνησης):
3.6.		Διάταξη ασφαλούς πραγματοποίησης στροφής
3.6.1.	L1e — L7e με δίδυμους τροχούς L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Διάταξη ασφαλούς πραγματοποίησης στροφής [παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013: ναι/όχι ⁽⁴⁾ · διαφορικό/άλλο ⁽⁴⁾]
3.6.2.	L1e — L7e με δίδυμους τροχούς L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Αναστολέας διαφορικού: ναι/όχι/προαιρετικό ⁽⁴⁾
3.6.3.	L1e — L7e	Συνοπτική περιγραφή και σχέδιο αναπαράστασης της διάταξης ασφαλούς πραγματοποίησης στροφής, του αναστολέα διαφορικού και των συστημάτων ελέγχου τους:
3.7.		Ανάρτηση και έλεγχος
3.7.1.	L1e — L7e	Συνοπτική περιγραφή και σχέδιο αναπαράστασης της ανάρτησης και του συστήματος ελέγχου της:
6.		ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
6.17.		Κατευθυντικότητα, συμπεριφορά στις στροφές και διάμετρος στροφής
6.17.1.	L1e — L7e	Διάγραμμα αναπαράστασης του (των) διευθυντήριου(-ων) άξονα(-ων) που απεικονίζει τη γεωμετρία του συστήματος διεύθυνσης:
6.17.2.		Μετάδοση κίνησης και έλεγχος της διεύθυνσης
6.17.2.1.	L1e — L7e	Διάρθρωση της μετάδοσης κίνησης του συστήματος διεύθυνσης (να προσδιοριστεί για τους εμπρόσθιους και τους οπίσθιους τροχούς):
6.17.2.2.	L1e — L7e	Σύνδεση με τους τροχούς (να συμπεριληφθούν και μη μηχανικά μέσα· να προσδιοριστεί για τους μπροστινούς και τους πίσω τροχούς, ανάλογα με την περίπτωση):
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Συνοπτική περιγραφή των ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων:
6.17.2.3.	L1e — L7e	Διάγραμμα της μετάδοσης κίνησης του συστήματος διεύθυνσης:
6.17.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Διάγραμμα(-τα) διάταξης(-εων) χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης:
6.17.2.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Εύρος και τρόπος ρύθμισης της (των) διάταξης(-εων) χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης:
6.17.2.6.	L2e, L5e, L6e, L7e	Μέθοδος ενίσχυσης:

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
6.17.3.		Μέγιστη γωνία στροφής των τροχών
6.17.3.1.	L1e — L7e	Προς τα δεξιά: μοίρες· αριθμός στροφών του τιμονιού (ή ισοδύναμα δεδομένα):
6.17.3.2.	L1e — L7e	Προς τα αριστερά: μοίρες· αριθμός στροφών του τιμονιού (ή ισοδύναμα δεδομένα):
6.18.		Συνδυασμός ελαστικών/τροχών
6.18.1.		Ελαστικά:
6.18.1.1.		Προσδιορισμός μεγέθους
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Άξονας 1:
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Άξονας 2:
6.18.1.1.3.	L4e	Τροχός καλατιού:
6.18.1.4.	L1e — L7e	Συνιστώμενη(-ες) από τον κατασκευαστή πίεση(-εις) ελαστικών: kPa»

ιε) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 13α:

«Προσάρτημα 13α

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ενός τύπου συστήματος (ή τύπου οχήματος) όσον αφορά τα συστήματα προστασίας των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών εξαρτημάτων, των μαξιλαριών, των ζωνών ασφαλείας και των θυρών του οχήματος

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οι) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.
1.		ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Θέση οδήγησης: αριστερά/δεξιά/κέντρο ⁽⁴⁾ :
6.		ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
6.16.		Θέσεις καθημένων (σέλες και καθίσματα)
6.16.1.	L1e — L7e	Αριθμός θέσεων καθημένων:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Θέση και διάταξη ⁽⁸⁾ :
6.16.2.	L1e — L7e	Μορφή θέσης καθημένου: κάθισμα/σέλα ⁽⁴⁾
6.16.3.	L1e — L7e	Περιγραφή και σχέδια:
6.16.3.1.	L1e — L7e	των καθισμάτων και των αγκυρώσεών τους:
6.16.3.2.	L1e — L7e	του συστήματος ρύθμισης:
6.16.3.3.	L1e — L7e	των συστημάτων μετατόπισης και μανδάλωσης:
6.16.3.4.	L1e — L7e	των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας που είναι ενσωματωμένες στην κατασκευή του καθίσματος:
6.16.3.5.	L1e — L7e	των μερών του οχήματος που χρησιμοποιούνται ως αγκυρώσεις:
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Συντεταγμένες ή σχέδιο του σημείου/των σημείων R όλων των θέσεων καθημένων:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	του καθίσματος του οδηγού:
6.16.4.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	όλων των υπολοίπων θέσεων καθημένων:

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
6.16.5.	L1e — L7e	Γωνία κορμού σύμφωνα με το σχέδιο:
6.16.5.1.	L1e — L7e	του καθίσματος του οδηγού:
6.16.5.2.	L1e — L7e	όλων των υπολοίπων θέσεων καθημένων:
6.20.		Συστήματα προστασίας των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών εξαρτημάτων και των θυρών του οχήματος
6.20.1.		<i>Αμάξωμα</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής:
6.20.2.		<i>Θύρες επιβατών, μάνδαλα και γιγλυμοί</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αριθμός θυρών με τη διάταξή τους, τις διαστάσεις τους και τη μέγιστη γωνία ανοίγματος ⁽⁵⁾ :
6.20.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Σχέδιο μανδάλων και γιγλυμών και θέση τους επί των θυρών:
6.20.2.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Τεχνική περιγραφή μανδάλων και γιγλυμών:
6.20.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αναλυτικά στοιχεία, περιλαμβανομένων των διαστάσεων, για τις εισόδους, τις βαθμίδες και τις αναγκαίες χειρολαβές, αν υπάρχουν:
6.20.3.		<i>Εσωτερικός εξοπλισμός προστασίας των επιβατών</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Φωτογραφίες, σχέδια και/ή ανάπτυγμα των εσωτερικών εξαρτημάτων που απεικονίζουν τα μέρη του διαμερίσματος επιβατών και τα χρησιμοποιούμενα υλικά (με εξαίρεση τα εσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης, τη διάταξη των χειριστηρίων, τα καθίσματα και τα ερεισίνωτα), τον ουρανό και τη σύρρομη οροφή, την προστατευτική πλάτη καθίσματος:
6.20.4.		<i>Υποστηρίγματα κεφαλής</i>
6.20.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Υποστηρίγματα κεφαλής: ενσωματωμένο/αποσπώμενο/χωριστό ⁽⁴⁾
6.20.4.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αναλυτική περιγραφή του υποστηρίγματος κεφαλής, στην οποία προσδιορίζονται ειδικότερα το είδος του/των υλικών πλήρωσης και, κατά περίπτωση, η θέση και οι προδιαγραφές των ιμάντων και εξαρτημάτων αγκύρωσης για τον τύπο καθίσματος για τον οποίο ζητείται η έγκριση:
6.20.4.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αν πρόκειται για «χωριστό» υποστήριγμα κεφαλής
6.20.4.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Αναλυτική περιγραφή του δομικού τμήματος στο οποίο θα τοποθετηθεί το υποστήριγμα κεφαλής:
6.20.4.3.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Σχέδια των σημαντικών μερών της δομής και του υποστηρίγματος κεφαλής στην κατάλληλη κλίμακα:»

ιστ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 20α:

«Προσάρτημα 20α

Υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ δεξαμενής καυσίμου ως ΧΤΜ

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
B.		Γενικές πληροφορίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.7.	L1e — L7e	Μάρκα(-ες) [εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) του κατασκευαστή]:
0.8.	L1e — L7e	Τύπος:
0.8.1.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.2.	L1e — L7e	Αριθμός(-οί) έγκρισης τύπου (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.8.3.	L1e — L7e	Έκδοση έγκρισης/εγκρίσεων τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
0.9.		Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
0.9.1.	L1e — L7e	Επωνυμία(-ες) και διεύθυνση(-εις) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
0.9.2.	L1e — L7e	Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του κατασκευαστή, κατά περίπτωση:
0.10.		Όχημα ή οχήματα για τα οποία προορίζεται η χωριστή τεχνική μονάδα⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Τύπος ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Παραλλαγή ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Έκδοση ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.10.5.	L1e — L7e	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽²⁾ :
Γ.		Γενικές πληροφορίες για το όχημα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες
0.12.		Συμμόρφωση της παραγωγής
0.12.1.	L1e — L7e	Περιγραφή των συστημάτων διαχείρισης και διασφάλισης της συνολικής ποιότητας.
4.		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΠΡΟΩΣΗΣ
4.3.		Σύστημα ελέγχου εκπομπών λόγω εξάτμισης
4.3.7.	L1e — L7e	Σχέδιο αναπαράστασης της δεξαμενής καυσίμου με ένδειξη της χωρητικότητας και του υλικού κατασκευής:

Αριθ. στοιχείου	(Υπο)κατηγορίες	Αναλυτικές πληροφορίες
7.		ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
7.5.		Αποθήκευση καυσίμου
7.5.1.1.		Δεξαμενή καυσίμου
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Μέγιστη χωρητικότητα:
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Χρησιμοποιούμενα υλικά:
7.5.1.1.3.	L1e — L7e	Στόμιο δεξαμενής καυσίμου: άνοιγμα περιορισμένης πρόσβασης/σήμα ⁽⁴⁾
7.5.1.3.	L1e — L7e	Σχέδιο και τεχνική περιγραφή της (των) δεξαμενής(-ών) με τις συνδέσεις και γραμμές του συστήματος αναπνοής και αερισμού, κλειδαριές, δικλίδες και εξαρτήματα στερέωσης:
7.5.2.		Δεξαμενή (-ές) συμπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)
7.5.2.1.	L1e — L7e	Το σχετικό δελτίο πληροφοριών που περιλαμβάνεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ.110 (*), όπως προβλέπεται για τα οχήματα της κατηγορίας M1, συνοδεύει το παρόν δελτίο πληροφοριών σε σχέση με τις δεξαμενές CNG που τοποθετούνται στο όχημα και τον σχετικό εξοπλισμό.
7.5.3.	L1e — L7e	Δεξαμενή (-ές) υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG)
7.5.3.1.	L1e — L7e	Το σχετικό δελτίο πληροφοριών που περιλαμβάνεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ.67 (**), όπως προβλέπεται για τα οχήματα της κατηγορίας M1, συνοδεύει το παρόν δελτίο πληροφοριών σε σχέση με τις δεξαμενές LPG που τοποθετούνται στο όχημα και τον σχετικό εξοπλισμό.

(*) ΕΕ L 120 της 7.5.2011, σ. 1.

(**) ΕΕ L 72 της 14.3.2008, σ. 1.»

ιζ) Το προσάρτημα 24 αντικαθίσταται από τα εξής:

«Προσάρτημα 24

Δήλωση του κατασκευαστή σχετικά με τα οχήματα που πληρούν τις προδιαγραφές για μετατροπή του επιπέδου επιδόσεων υποκατηγορίας (L3e/L4e)-A2 σε επίπεδο επιδόσεων υποκατηγορίας (L3e/L4e)-A3 και αντίστροφα

Δήλωση του κατασκευαστή για τη μετατροπή χαρακτηριστικών μοτοσικλέτας υποκατηγορίας (L3e/L4e)-A2 σε χαρακτηριστικά υποκατηγορίας (L3e/L4e)-A3 και αντίστροφα

Ο φάκελος πληροφοριών πρέπει να περιλαμβάνει δεόντως συμπληρωμένο έντυπο της παρούσας δήλωσης

Ο υπογράφων: [.....] (πλήρες όνομα και θέση)

0.4. Εταιρική επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:

0.4.2. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (αν υπάρχει)⁽⁰⁾:

Δηλώνει ότι

Η μοτοσικλέτα (L3e/L4e)-A2 ή (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾:

0.2.	Τύπος ⁽⁴⁾ :
0.2.1.	Παραλλαγή(-ές) ⁽⁴⁾ :
0.2.2.	Έκδοση(-εις) ⁽⁴⁾ :
0.2.3.	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.3.	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽⁵⁾ :
1.	Αριθμός έγκρισης τύπου (εάν υπάρχει):
1.1.	Έκδοση έγκρισης τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
3.2.2.1.	Αναγνωριστικός(-οί) αριθμός(-οί) του λογισμικού μονάδων ελέγχου του συστήματος ισχύος/μονάδων ηλεκτρονικού ελέγχου [PCUs/ECUs ⁽¹⁾]: και αριθμός(-οί) επαλήθευσης βαθμονόμησης:

πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές για να μετασκευαστεί σε όχημα υποκατηγορίας (L3e/L4e)-A2 ή (L3e/L4e) -A3⁽¹⁾, όπως προσδιορίζεται κατωτέρω:

0.2.	Τύπος ⁽⁴⁾ :
0.2.1.	Παραλλαγή(-ές) ⁽⁴⁾ :
0.2.2.	Έκδοση(-εις) ⁽⁴⁾ :
0.2.3.	Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (αν είναι διαθέσιμη/-ες):
0.3.	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ⁽⁵⁾ :
1.	Αριθμός έγκρισης τύπου (εάν υπάρχει):
1.1.	Έκδοση έγκρισης τύπου (ημερομηνία, αν είναι διαθέσιμη):
3.2.2.1.	Αναγνωριστικός(-οί) αριθμός(-οί) του λογισμικού μονάδων ελέγχου του συστήματος ισχύος/μονάδων ηλεκτρονικού ελέγχου [PCUs/ECUs ⁽¹⁾]: και αριθμός(-οί) επαλήθευσης βαθμονόμησης:

Με τα παρακάτω τεχνικά χαρακτηριστικά:

Γενικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά

1.8.	Μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος:	km/h
1.9.	Μέγιστη καθαρή ισχύς:	kW (σε min ⁻¹) ⁽¹⁾
1.10.	Μέγιστος λόγος καθαρής ισχύος/μάζας του οχήματος σε κατάσταση πορείας:	kW/kg

Περιβαλλοντικές επιδόσεις⁽³⁾

4.0.6.	Μέτρηση ηχοστάθμης σύμφωνα με ⁽²⁾ :	
4.0.6.1.	Εν στάσει:	dB(A) σε στροφές κινητήρα: min ⁻¹
4.0.6.2.	Εν κινήσει:	dB(A)
4.0.6.3.	Οριακή τιμή για L _{urban} ⁽⁰⁾⁽⁷⁾ :	dB(A)
3.2.15.	Μέτρηση εκπομπών καυσαερίων σύμφωνα με ⁽²⁾ :	
3.2.15.1.	Δοκιμή τύπου I: εκπομπές απόληξης εξαγωγής μετά από ψυχρή εκκίνηση, περιλαμβανομένου του συντελεστή επιδείνωσης:	
CO:	mg/km
THC:	mg/km
NMHC ⁽⁰⁾ :	mg/km

NO _x :	mg/km
THC+NO _x ⁽⁰⁾ :	mg/km
PM ⁽⁰⁾ :	mg/km
8.7.3.2. Δοκιμή τύπου II: εκπομπές απόληξης εξαγωγής σε (αυξημένη) ταχύτητα βραδυπορίας και ελεύθερη επιτάχυνση:	
HC:	ppm σε κανονική ταχύτητα βραδυπορίας και: ppm σε υψηλή ταχύτητα βραδυπορίας
CO:	% vol. σε κανονική ταχύτητα βραδυπορίας και: % vol σε υψηλή ταχύτητα βραδυπορίας
8.7.3.2.1. Διορθωμένη τιμή συντελεστή απορρόφησης καπνού: m ⁻¹	
Μέτρηση ενεργειακής απόδοσης σύμφωνα με⁽²⁾⁽³⁾:	
4.0.2. Κατανάλωση καυσίμου ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	l ή kg/100 km
4.0.3. Εκπομπές CO ₂ ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	g/km
4.0.4. Κατανάλωση ενέργειας ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	Wh/km
4.0.5. Ηλεκτρική αυτονομία ⁽⁰⁾ :	km
μέσω της τροποποίησης των εξής κατασκευαστικών στοιχείων, μηχανικών μερών, λογισμικού κ.λπ.:	
.....	
Τόπος:...	Ημερομηνία: ...
Υπογραφή: ...	Όνομα και θέση στην εταιρεία: ...

Επεξηγηματικές σημειώσεις του προσαρτήματος 24

(Η δήλωση του κατασκευαστή δεν πρέπει να περιλαμβάνει υποσημειώσεις και επεξηγήσεις)

- (0) Να απαλειφθεί η καταχώριση αν δεν ισχύει.
- (1) Να διαγραφεί αν δεν ισχύει (η διαγραφή δεν είναι απαραίτητη αν ισχύουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).
- (2) Αριθμός του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού της Επιτροπής και του τελευταίου τροποποιητικού κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού της Επιτροπής που ισχύει για την έγκριση τύπου. Αν πρόκειται για κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό της Επιτροπής με δύο ή περισσότερα στάδια εφαρμογής να δηλωθεί επίσης το στάδιο και/ή ο κωδικός της εφαρμογής. Διαφορετικά, να δηλωθεί ο αριθμός του ισχύοντος κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ.
- (3) Στρογγυλοποιημένο στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό για dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm και km· στο πλησιέστερο δέκατο για kW, l/100, kg/100, m³/100km και για % vol· και στο πλησιέστερο εκατοστό για kW/kg και για m⁻¹.
- (4) Να δηλωθεί ο αλφαριθμητικός κωδικός Τύπος-Παραλλαγή-Έκδοση ή «TVV» που κατανέμεται σε κάθε τύπο, παραλλαγή και έκδοση, όπως ορίζεται στο σημείο 2.3 του μέρους Β του παραρτήματος Ι.
- (5) Η κωδικοποίηση βασίζεται στην ταξινόμηση του άρθρου 4 και του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και πρέπει να δηλωθεί, π.χ. «L3e-A2» για μια μοτοσυκλέτα μεσαίας απόδοσης.
- (6) Για τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης, να δηλωθούν οι τιμές «σταθμισμένη, συνδυασμένη» για τις εκπομπές CO₂, την κατανάλωση καυσίμου και την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας.
- (7) Ισχύει μόνο για την κατηγορία οχημάτων L3e.»
- ιη) το κείμενο των επεξηγηματικών σημειώσεων για το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:
- i) η επεξηγηματική σημείωση (16) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «(16) Στρογγυλοποιημένο στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό για dB(A).»

ii) η επεξηγηματική σημείωση (24) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(24) Αν πρόκειται για όχημα που διαθέτει σύστημα CVT να δηλωθούν τα εξής: 1. «σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων στη μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος» 2. «σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων στη μέγιστη ισχύ» 3 «σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων στη μέγιστη ροπή». Οι σχέσεις μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων περιλαμβάνουν τη σχέση της πρωτεύουσας μετάδοσης (αν υπάρχει) και συμπληρώνονται με ένα αποδεκτό εύρος ανοχής που ικανοποιεί την αρχή έγκρισης. Αν πρόκειται για κινητήρα πλήμνης τροχού χωρίς μηχανισμό μετάδοσης να δηλωθεί «δεν υπάρχει» ή «1.»

2) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

a) Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

i) στο ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α — Μέρος 1, το κείμενο «συμμορφώνεται από κάθε άποψη προς τον τύπο που περιγράφεται στην έγκριση τύπου ΕΕ (... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης) η οποία εκδόθηκε στις (..... ημερομηνία έκδοσης) και» αντικαθίσταται από το κείμενο «συμμορφώνεται από κάθε άποψη προς τον τύπο που περιγράφεται στην έγκριση τύπου ΕΕ (... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης) (ΜΟ*... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης)⁽³⁰⁾ η οποία εκδόθηκε στις (..... ημερομηνία έκδοσης) (ΜΟ* ημερομηνία έκδοσης)⁽³⁰⁾ και»

ii) στο ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β — Μέρος 1, το κείμενο «συμμορφώνεται από κάθε άποψη προς τον τύπο που περιγράφεται στην έγκριση τύπου ΕΕ (... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης) η οποία εκδόθηκε στις (..... ημερομηνία έκδοσης) και» αντικαθίσταται από το κείμενο «συμμορφώνεται από κάθε άποψη προς τον τύπο που περιγράφεται στην έγκριση τύπου ΕΕ (... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης) (ΜΟ*... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης)⁽³⁰⁾ η οποία εκδόθηκε στις (..... ημερομηνία έκδοσης) (ΜΟ* ημερομηνία έκδοσης)⁽³⁰⁾ και»

iii) στο ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Γ — Μέρος 1, το κείμενο «συμμορφώνεται από κάθε άποψη προς τον τύπο που περιγράφεται στην έγκριση τύπου ΕΕ (... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης) η οποία εκδόθηκε στις (..... ημερομηνία έκδοσης) και» αντικαθίσταται από το κείμενο «συμμορφώνεται από κάθε άποψη προς τον τύπο που περιγράφεται στην έγκριση τύπου ΕΕ (... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης) (ΜΟ*... αριθμός έγκρισης τύπου συμπεριλαμβανομένου του αριθμού επέκτασης)⁽³⁰⁾ η οποία εκδόθηκε στις (..... ημερομηνία έκδοσης) (ΜΟ* ημερομηνία έκδοσης)⁽³⁰⁾ και»

iv) Στο μέρος 2, ο τίτλος «Μέρος 2» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΜΕΡΟΣ 2^(IE)»

v) στο μέρος 2, το σημείο 4.0.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.0.1.	Περιβαλλοντικό στάδιο: Euro (3/4/5) ⁽¹⁾ »
---------	--

vi) στο μέρος 2, οι καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.2., 4.0.2.1. και 4.0.2.2. διαγράφονται

vii) στο μέρος 2, προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4.0.6 έως 4.0.6.3 μετά την καταχώριση 4.0.1.:

«4.0.6.	Μέτρηση ηχοστάθμης σύμφωνα με ^(iv) :
4.0.6.1.	Εν στάσει: dB(A) [ΜΟ*: dB(A)] ⁽³⁰⁾ σε στροφές κινητήρα: min ⁻¹ (ΜΟ*: min ⁻¹) ⁽³⁰⁾
4.0.6.2.	Εν κινήσει: dB(A) [ΜΟ*: dB(A)] ⁽³⁰⁾
4.0.6.3.	Οριακή τιμή για L _{urban} ^(30β) : dB(A) [ΜΟ*: dB(A)] ^(30β) »

viii) στο μέρος 2, το σημείο 3.2.15.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.15.1.	Δοκιμή τύπου I: εκπομπές απόληξης εξαγωγής μετά από ψυχρή εκκίνηση, περιλαμβανομένου του συντελεστή επιδείνωσης, κατά περίπτωση:		
	CO:	mg/km	(MO*... mg/km) ^(3β)
	THC:	mg/km	(MO*... mg/km) ^(3β)
	NMHC:	mg/km ⁽³⁾	(MO*... mg/km) ^(3β)
	NOx:	mg/km	(MO*... mg/km) ^(3β)
	THC+NOx:	mg/km ⁽³⁾	(MO*... mg/km) ^(3β)
	PM:	mg/km ⁽³⁾	(MO*... mg/km) ^(3β) »

ix) στο μέρος 2 ο τίτλος «Ενεργειακή απόδοση» καθώς και οι καταχωρίσεις δεδομένων που περιλαμβάνει αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ενεργειακή απόδοση»^{(9)(ιε)}:

4.0.2.	Κατανάλωση καυσίμου ^{(3)(κα)} :	l ή kg/100 km	(MO*... l ή kg/100 km) ^{(3)(κα)(3β)}
4.0.3.	Εκπομπές CO ₂ ^{(3)(κα)(ιδ)} :	g/km	(MO*... g/km) ^{(3)(κα)(3β)}
4.0.4.	Κατανάλωση ενέργειας ^{(3)(κα)} :	Wh/km	(MO*... Wh/km) ^{(3)(κα)(3β)}
4.0.5.	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽³⁾ :	km	(MO*... km) ^{(3)(3β)} »

β) Το προσάρτημα 2 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 0.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«0.3.	Κατηγορία, υποκατηγορία και υπό-υποκατηγορία οχήματος ^{(6)(κε)} : ...»
-------	---

ii) ο τίτλος «Ενεργειακή απόδοση» καθώς και όλες οι καταχωρίσεις δεδομένων που περιλαμβάνει αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ενεργειακή απόδοση:

4.0.2.	Κατανάλωση καυσίμου ^{(3)(κα)} :	l ή kg/100 km	(MO*... l ή kg/100 km) ^{(3)(κα)(3β)}
4.0.3.	εκπομπές CO ₂ ^{(3)(κα)(ιδ)} :	g/km	(MO*... g/km) ^{(3)(κα)(3β)}
4.0.4.	Κατανάλωση ενέργειας ^{(3)(κα)} :	Wh/km	(MO*... Wh/km) ^{(3)(κα)(3β)}
4.0.5.	Ηλεκτρική αυτονομία ⁽³⁾ :	km	(MO*... km) ^{(3)(3β)} »

γ) το κείμενο των επεξηγηματικών σημειώσεων για το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

i) η επεξηγηματική σημείωση (9) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(9) Να δηλωθούν οι παρακάτω τιμές ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος:

- για τις (υπο)κατηγορίες: L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: η καταγεγραμμένη μέγιστη ταχύτητα του οχήματος·
- για τις (υπο) κατηγορίες L3e, L4e, L5e, L7e-A και L7e-B2: η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα του οχήματος.
- για οχήματα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση (L1e): να απαλειφθεί η συγκεκριμένη καταχώριση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.»

ii) διαγράφεται η επεξηγηματική σημείωση (ιδ)·

iii) η επεξηγηματική σημείωση (ιε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(ιε) Στρογγυλοποιημένο στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό για dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm, mm, kg, km και km/h· στο πλησιέστερο δέκατο για kW, l/100 km, kg/100 km, m³/100km και για % vol· και στο πλησιέστερο εκατοστό για kW/kg και για m-1.»

iv) διαγράφεται η επεξηγηματική σημείωση (κ)·

v) διαγράφεται η δεύτερη επεξηγηματική σημείωση (κγ) κάτω από την επεξηγηματική σημείωση (κδ)·

vi) προστίθεται η ακόλουθη επεξηγηματική σημείωση (κε):

«(κε) Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην παρούσα καταχώριση αναγράφονται στην καταχώριση αριθμ. 04. «Κατηγορία οχήματος» των πιστοποιητικών συμμόρφωσης που εκδίδονται σύμφωνα με το πρότυπο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2002/24/ΕΚ.»

vii) προστίθεται η ακόλουθη επεξηγηματική σημείωση (3κβ):

«(3κβ) Ισχύει μόνο για την κατηγορία οχημάτων L3e.»

3) Το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 3.1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.6. Τα μέτρα που έχει λάβει ο κατασκευαστής για να εξασφαλίσει την ιχνηλασιμότητα του οχήματος, σύμφωνα με το σημείο 3.1.5, δεν είναι υποχρεωτικό να ελέγχονται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου.»

β) το σημείο 3.2.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.8. Ο αριθμός αναγνώρισης οχήματος αναγράφεται, αν είναι δυνατό, σε μία γραμμή. Εάν ο αριθμός αναγνώρισης οχήματος αποτυπώνεται σε δύο γραμμές, η αρχή και το τέλος του οριοθετείται από ένα σύμβολο της επιλογής του κατασκευαστή, που δεν θα πρέπει να είναι λατινικό κεφαλαίο γράμμα ή αραβικός αριθμός.»

γ) στο προσάρτημα 1, το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Παράδειγμα για μοτοσικλέτα L3e-A3 με συμπληρωματικές πληροφορίες για το μετασκευασμένο όχημα (ΜΟ), μοτοσικλέτα L3e-A2, οι οποίες αναγράφονται στο εξωτερικό του ευδιάκριτου ορθογωνίου. Στην περίπτωση αυτή, πρόκειται για προσωρινή και αναστρέψιμη εγκριθείσα τροποποίηση της μοτοσικλέτας L3e-A3 από τον κατασκευαστή μετά την πρώτη της ταξινόμηση προκειμένου να ταξινομηθεί σε εθνικό επίπεδο μετά τη μετασκευή της σε όχημα μειωμένης ισχύος L3e-A2 (π.χ. για χειριστές οχήματος με άδεια οδήγησης A20:

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4*168/2013*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) — 4 250 min⁻¹

max 352 kg

L3e-A2

e4*168/2013*2692

83 dB(A) — 3 750 min⁻¹

35 kW».

4) Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

α) στο προσάρτημα 1, μέρος III, το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1.	Η έγκριση χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και, ως εκ τούτου, η ισχύς της περιορίζεται έως τις ηη/μμ/εε ⁽⁶⁾ »
-------	--

β) Το προσάρτημα 2 τροποποιείται ως εξής:

i) στο μέρος III το σημείο 4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1.	Η έγκριση χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και, ως εκ τούτου, η ισχύς της περιορίζεται έως τις ηη/μμ/εε ⁽⁶⁾ »
-------	--

ii) στο μέρος III, το πρώτο εδάφιο της σημείωσης αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Αν το παρόν υπόδειγμα χρησιμοποιηθεί για κατ' εξαίρεση έγκριση τύπου οχήματος που ενσωματώνει νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, στην επικεφαλίδα του πιστοποιητικού αναγράφεται "ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ ΠΛΗΡΟΥΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΥΡΟ ΜΟΝΟ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΤΟΥ/ΤΗΣ...⁽⁵⁾". Στο προσωρινό πιστοποιητικό έγκρισης τύπου προσδιορίζονται επίσης οι περιορισμοί που επιβάλλονται σε σχέση με την ισχύ του και οι εξαιρέσεις που προβλέπονται σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.»

iii) οι επεξηγηματικές σημειώσεις του προσαρτήματος 2 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«Επεξηγηματικές σημειώσεις του προσαρτήματος 2

(Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου δεν πρέπει να περιλαμβάνει υποσημειώσεις και επεξηγήσεις)

(1) Να διαγραφεί αν δεν ισχύει.

(2) Να δηλωθεί ο αλφαριθμητικός κωδικός Τύπος-Παραλλαγή-Έκδοση ή «TVV» που κατανέμεται σε κάθε τύπο, παραλλαγή και έκδοση, όπως ορίζεται στο σημείο 2.3 του μέρους Β του παραρτήματος Ι.

(3) Η κωδικοποίηση βασίζεται στην ταξινόμηση του άρθρου 4 και του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και πρέπει να δηλωθεί, π.χ. «L3e-A1E» για μια μοτοσυκλέτα Enduro χαμηλής απόδοσης.

(4) Βλέπε μέρος 2.

(5) Να δηλωθεί το κράτος μέλος.

(6) Ισχύει μόνο για κατ' εξαίρεση έγκριση τύπου οχήματος που ενσωματώνει νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.

(7) Ισχύει μόνο για εθνική έγκριση τύπου μικρών σειρών οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 42 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.

(8) Να δηλωθεί μόνο η τελευταία τροποποίηση εφόσον πρόκειται για τροποποίηση ενός ή περισσότερων άρθρων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 σύμφωνα με την τροποποίηση που ισχύει για την έγκριση τύπου ΕΕ.»

γ) στο προσάρτημα 4, στο μέρος II, προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις δεδομένων 4a και 4a.1. πριν από την καταχώριση 5.:

«4a.	Η έγκριση χορηγείται/επεκτείνεται/απορρίπτεται/ανακαλείται ⁽¹⁾
4a.1.	Η έγκριση χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και, ως εκ τούτου, η ισχύς της περιορίζεται έως τις ηη/μμ/εε ⁽⁵⁾ »

δ) Το μέρος II του παραρτήματος 5 τροποποιείται ως εξής:

i) οι ακόλουθες καταχωρίσεις 4α. και 4α.1. προστίθενται μετά την καταχώριση 5.:

«4α.	Η έγκριση χορηγείται/επεκτείνεται/απορρίπτεται/ανακαλείται ⁽¹⁾
4α.1.	Η έγκριση χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και, ως εκ τούτου, η ισχύς της περιορίζεται έως τις ηη/μμ/εε ⁽⁵⁾ .»

ii) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.	Περιορισμοί ισχύος ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	--

iii) το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.	Προβλεπόμενες εξαιρέσεις ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	--

5) Το παράρτημα VII τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 4, ο πίνακας 1 διαγράφεται·

β) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Κωδικοποίηση για το σύστημα αρίθμησης των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων

Πίνακας 1

Κωδικοποίηση για το σύστημα αρίθμησης των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ Ι — Απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις της μονάδας πρόωσης		
Σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική μονάδα (XTM)	Αριθ. κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) της Επιτροπής	Αλφαριθμητικός χαρακτήρας
Σύστημα: εκπομπές κινητήρα (Στάδιο Euro 4)	134/2014	A1
Σύστημα: εκπομπές κινητήρα (Στάδιο Euro 5)	134/2014	A2
Σύστημα: εκπομπές στροφαλοθαλάμου (σημεία 1.3.1. και 1.3.2.) και εκπομπές λόγω εξάτμισης [σημεία 1.4.1. έως 1.4.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	134/2014	B1
Σύστημα: εκπομπές στροφαλοθαλάμου και εκπομπές λόγω εξάτμισης [σημεία 1.4.4. έως 1.4.6 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	134/2014	B2
Σύστημα: εκπομπές στροφαλοθαλάμου και εκπομπές λόγω εξάτμισης [σημεία 1.4.7. έως 1.4.8 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	134/2014	B3
Σύστημα: περιβαλλοντικό διαγνωστικό σύστημα του οχήματος (OBD Στάδιο I: σημεία 1.8.1. έως 1.8.2 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	134/2014	C1

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ Ι — Απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις της μονάδας πρόωσης

Σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική μονάδα (XTM)	Αριθ. κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) της Επιτροπής	Αλφαριθμητικός χαρακτήρας
Σύστημα: περιβαλλοντικό διαγνωστικό σύστημα του οχήματος [OBD Στάδιο II: σημείο 1.8.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	134/2014	C2
Σύστημα: ηχοστάθμη	134/2014	D
Σύστημα: επιδόσεις μονάδας πρόωσης	134/2014	E
Σύστημα: μέγιστη ροπή και μέγιστη καθαρή ισχύς της μονάδας πρόωσης	134/2014	E1
XTM: διάταξη ελέγχου της ρύπανσης	134/2014	F
XTM: διάταξη προστασίας από τους θορύβους	134/2014	G
XTM: διάταξη εξάτμισης (διάταξη ελέγχου της ρύπανσης και διάταξη προστασίας από τους θορύβους)	134/2014	H

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΙΙ — Απαιτήσεις για τη λειτουργική ασφάλεια του οχήματος

Σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική μονάδα (XTM)	Αριθ. κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) της Επιτροπής	Αλφαριθμητικός χαρακτήρας
Σύστημα: πέδηση	3/2014	J
Σύστημα: τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης	3/2014	K
Σύστημα: δομή προστασίας σε περίπτωση ανατροπής (ROPS)	3/2014	L
Σύστημα: τοποθέτηση ελαστικών	3/2014	M
Σύστημα: εγκατάσταση συσκευών ακουστικής προειδοποίησης	3/2014	AA
Σύστημα: εγκατάσταση υαλοπινάκων, υαλοκαθαριστήρων και διατάξεων αποπάγωσης και αποθάμβωσης	3/2014	AB
Σύστημα: αναγνώριση των χειριστηρίων των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών	3/2014	AC
Σύστημα: αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας	3/2014	AD
Σύστημα: κατευθυντικότητα, συμπεριφορά στις στροφές και διάμετρος στροφής	3/2014	AE
Σύστημα: τα συστήματα προστασίας των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών εξαρτημάτων, των υποστηριγμάτων κεφαλής και των θυρών του οχήματος	3/2014	AF
Κατασκευαστικό στοιχείο/XTM: συσκευή ακουστικής προειδοποίησης	3/2014	N

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ II — Απαιτήσεις για τη λειτουργική ασφάλεια του οχήματος

Σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική μονάδα (XTM)	Αριθ. κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) της Επιτροπής	Αλφαριθμητικός χαρακτήρας
Κατασκευαστικό στοιχείο/XTM: μη γυάλινος εμπρόσθιος ανεμοθώρακας (παρμπρίζ)	3/2014	O
Κατασκευαστικό στοιχείο/XTM: διάταξη υαλοκαθαριστήρων	3/2014	P
Κατασκευαστικό στοιχείο/XTM: διάταξη οπίσθιας ορατότητας	3/2014	Q
Κατασκευαστικό στοιχείο/XTM: ζώνες ασφαλείας	3/2014	R
Κατασκευαστικό στοιχείο/XTM: θέση καθημένου (σέλα/κάθισμα)	3/2014	S

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ III — Απαιτήσεις για την κατασκευή οχήματος και γενικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου

Σύστημα ή κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική μονάδα (XTM)	Αριθ. κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) της Επιτροπής	Αλφαριθμητικός χαρακτήρας
Σύστημα: λειτουργικό διαγνωστικό σύστημα του οχήματος [OBD Στάδιο I: σημεία 1.8.1. έως 1.8.2 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	44/2014	T1
Σύστημα: λειτουργικό διαγνωστικό σύστημα του οχήματος [OBD Στάδιο II: σημείο 1.8.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013]	44/2014	T2
XTM: διάταξη ζεύξης ρυμουλκούμενων	44/2014	U
XTM: συσκευές προστασίας από μη εγκεκριμένη χρήση	44/2014	V
XTM: χειρολαβές επιβατών	44/2014	W
XTM: υποπόδια	44/2014	X
XTM: καλάθι μοτοσικλέτας	44/2014	Y
XTM: δεξαμενή καυσίμου	44/2014	Z».

6) Το παράρτημα VIII τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2.2.1.3.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1.3.3. Αποτελέσματα δοκιμής τύπου II⁽³⁾:

Πίνακας 5-2:

Αποτελέσματα δοκιμής τύπου II

Δοκιμή	HC (ppm)	CO (% vol.)	Παράμετρος λ	Ταχύτητα κινητήρα (min)	Θερμοκρασία λαδιού κινητήρα (K)	Μετρημένη και διορθωμένη τιμή συντελεστή απορρόφησης (m ⁻¹)
PI: Δοκιμή σε χαμηλές στροφές						—
PI: Δοκιμή σε υψηλές στροφές						—
CI — Αποτελέσματα δοκιμής σε ελεύθερη επιτάχυνση/δοκιμής θολότητας καυσαερίων	—	—	—	—	—	»

β) τα σημεία 2.2.1.8.6. και 2.2.1.8.7. αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1.8.6. Εκπομπές CO₂ και κατανάλωση καυσίμου⁽³⁾

Πίνακας 5-8:

Πίνακας αποτελεσμάτων δοκιμής τύπου VII για τα συστήματα πρόωσης που διαθέτουν μόνο κινητήρα καύσης ή διαθέτουν υβριδικό ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης μη εξωτερικής ηλεκτρικής φόρτισης (ΜΕΗΦ)

Αποτελέσματα δοκιμής τύπου (TR _{ΤΤVII})	Αριθ. δοκιμής	CO ₂ (g/km)	Κατανάλωση καυσίμου (l/100km) ή (kg/100 km)
TR _{ΤΤI} Μέτρηση x ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾	1		
	2		
	3		
TR _{ΤΤI} Μέση τιμή μέτρησης ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾			
K _i ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱⁱ⁾ ^(v) (καμία μονάδα)			
TR _{ΤΤVIIκ} ⁽ⁱ⁾ ^(iv) = K _i · TR _{ΤΤI} Μέση τιμή μέτρησης			
CO ₂ και κατανάλωση καυσίμου όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή	—		

⁽ⁱ⁾ Κατά περίπτωση.

⁽ⁱⁱ⁾ με ακρίβεια 2 δεκαδικών ψηφίων.

⁽ⁱⁱⁱ⁾ με ακρίβεια 4 δεκαδικών ψηφίων.

^(iv) με ακρίβεια 0 δεκαδικών ψηφίων

^(v) Το K_i = 1 όταν:

- α) το όχημα **δεν** διαθέτει σύστημα περιοδικής αναγέννησης για τον περιορισμό των εκπομπών ή
β) το όχημα **δεν** είναι υβριδικό ηλεκτρικό όχημα.

2.2.1.8.7. Εκπομπές CO₂ /κατανάλωση καυσίμου (τιμές που δηλώνονται από τον κατασκευαστή)⁽³⁾

Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία ⁽³⁾:

Πίνακας 5-9:

Πίνακας αποτελεσμάτων δοκιμής τύπου VII για αμιγώς ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης ή για συστήματα πρόωσης μη εξωτερικής ηλεκτρικής φόρτισης (ΜΕΗΦ) που διαθέτουν ηλεκτρικό κινητήρα για πρόωση

	Μέτρηση κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας Wh/km	Δηλωμένη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας Wh/km	Μέτρηση ηλεκτρικής αυτονομίας (km)	Δηλωμένη ηλεκτρική αυτονομία (km)
Αμιγώς ηλεκτρικό σύστημα ισχύος				
Υβριδικό ηλεκτρικό σύστημα ισχύος ΜΕΗΦ				»*

γ) στο σημείο 2.2.1.10.9., ο πίνακας 5-13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πίνακας 5-13:

Απαιτήσεις αποτελεσμάτων δοκιμής όσον αφορά την ηχοστάθμη

Στάθμη εκπομπής ήχου	Euro 4		Euro 5
Όρια ηχοστάθμης	Παράρτημα VI (Δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013	Όρια ηχοστάθμης ΟΕΕ/ΗΕ αντίστοιχα με εκείνα του παραρτήματος VI (Δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013	Παράρτημα VI (Δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013
Απαιτήσεις δοκιμής	Παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013	Κανονισμοί ΟΕΕ/ΗΕ που αναφέρονται στο παράρτημα VI (Δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013	Κανονισμοί ΟΕΕ/ΗΕ που αναφέρονται στο παράρτημα VI (Δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013

Διοικητικές απαιτήσεις για υποκατηγορίες οχημάτων όσον αφορά την ηχοστάθμη:

(Υπο)κατηγορίες οχημάτων		
L1e, L6e-A	Παράρτημα I του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 63	Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 63
L3e	Παράρτημα I του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 41	Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 41
L2e, L4e, L5e, L6e-B, L7e	Παράρτημα I του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9	Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9
Όλες οι κατηγορίες διατάξεων για τον περιορισμό του θορύβου του ανταλλακτικού εξάτμισης	Παράρτημα I του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 92	Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 92»

δ) στο σημείο 2.2.1.10.11., ο πίνακας 5-14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πίνακας 5-14:

Αποτελέσματα δοκιμής ηχοστάθμης επιπέδου Euro 4 ή Euro 5

Κατηγορία οχήματος	Κλάση πρόωσης	Όριο ηχοστάθμης Euro 4 SL_{EU4} [dB(A)] / Αποτελέσματα δοκιμής Euro 4 TR_{TTXEU4} [dB(A)] & (% της SL_{EU4})	Διαδικασία δοκιμής ήχου Euro 4	Όριο ηχοστάθμης Euro 5 SL_{EU5} [dB(A)] / Αποτελέσματα δοκιμής Euro 5 TR_{TTXEU5} [dB(A)] & (% της SL_{EU5})	Διαδικασία δοκιμής ήχου Euro 5
L1e-A	PI /CI /Υβριδικό	SL_{EU4} :63	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής Παράρτημα VIII / Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 63	SL_{EU5} :	Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 63
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	
L1e-B	PI /CI /Υβριδικό $v_{max} \leq 25$ km/h	SL_{EU4} :66		SL_{EU5} :	
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	
	PI /CI /Υβριδικό $v_{max} \leq 45$ km/h	SL_{EU4} :71		SL_{EU5} :	
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	

Κατηγορία οχήματος	Κλάση πρόωσης	Όριο ηχοστάθμης Euro 4 SL_{EU4} [dB(A)] / Αποτελέσματα δοκιμής Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ [dB(A)] & (% της SL_{EU4})	Διαδικασία δοκιμής ήχου Euro 4	Όριο ηχοστάθμης Euro 5 SL_{EU5} [dB(A)] / Αποτελέσματα δοκιμής Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ [dB(A)] & (% της SL_{EU5})	Διαδικασία δοκιμής ήχου Euro 5		
L2e	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:76$	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής Παράρτημα VIII / Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9	SL_{EU5}	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 9		
		STR_{EU4}		STR_{EU5}			
L3e	PI /CI /Υβριδικό PMR ≤ 25	$SL_{EU4}:73$	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 41	SL_{EU5}	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 41		
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}$			
	PI /CI /Υβριδικό 25 < PMR ≤ 50	$SL_{EU4}:74$		SL_{EU5}			
		STR_{EU4}		STR_{EU5}			
	PI /CI /Υβριδικό PMR > 50	$SL_{EU4}:77$		SL_{EU5}			
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}$			
L4e	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής Παράρτημα VIII / Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9	SL_{EU5}	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 9		
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}$			
L5e-A	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής Παράρτημα VIII / Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9	SL_{EU5}	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 9		
		STR_{EU4}		STR_{EU5}			
L5e-B	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5}			
		STR_{EU4}		STR_{EU5}			
L6e-A	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$		Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής Παράρτημα VIII / Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 63		SL_{EU5}	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 63
		$TR_{TTIXEU4}$				$TR_{TTIXEU5}$	

Κατηγορία οχήματος	Κλάση πρόωσης	Όριο ηχοστάθμης Euro 4 SL_{EU4} [dB(A)] / Αποτελέσματα δοκιμής Euro 4 TR_{TTXEU4} [dB(A)] & (% της SL_{EU4})	Διαδικασία δοκιμής ήχου Euro 4	Όριο ηχοστάθμης Euro 5 SL_{EU5} [dB(A)] / Αποτελέσματα δοκιμής Euro 5 TR_{TTXEU5} [dB(A)] & (% της SL_{EU5})	Διαδικασία δοκιμής ήχου Euro 5
L6e-B	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής Παράρτημα VIII /Κανονισμός ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9	SL_{EU5} :	Κανονισμός ΟΕΕ/ ΗΕ αριθ. 9»
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	
L7e-A	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	
L7e-B	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	
L7e-C	PI /CI /Υβριδικό	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		TR_{TTXEU4} :		TR_{TTXEU5} :	

ε) τα σημεία 2.2.1.10.12 και 2.2.1.10.13 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1.10.12.	Εν στάσει ηχοστάθμη: dB(A) σε στροφές κινητήρα: min^{-1}
2.2.1.10.13.	Μάρκα(-ες) και τύπος(-οι) διάταξης(-εων) για τον περιορισμό του θορύβου ⁽³⁾ :

στ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.2.1.10.14.:

«2.2.1.10.14.	Θέση του αριθμού έγκρισης τύπου (να προστεθούν σχέδια, φωτογραφίες) ⁽³⁾ :
---------------	--

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1826 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Οκτωβρίου 2016

για τη μη έγκριση της δραστικής ουσίας τρικυκλαζόλη (tricyclazole), σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά και την κατάργηση των οδηγιών 79/117/ΕΟΚ και 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, η Ιταλία έλαβε, την 21η Δεκεμβρίου 2012, αίτηση από την εταιρεία Dow AgroSciences για την έγκριση της δραστικής ουσίας τρικυκλαζόλη (tricyclazole).
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού, το κράτος μέλος-εισηγητής κοινοποίησε στον αιτούντα, στα λοιπά κράτη μέλη, στην Επιτροπή και στην Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων (εφεξής «η Αρχή») το παραδεκτό της αίτησης στις 4 Φεβρουαρίου 2013.
- (3) Για την εν λόγω δραστική ουσία αξιολογήθηκαν οι επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία, στην υγεία των ζώων και στο περιβάλλον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 παράγραφοι 2 και 3 του εν λόγω κανονισμού, για τη χρήση που προτείνεται από τον αιτούντα. Στις 7 Ιανουαρίου 2014 το κράτος μέλος-εισηγητής υπέβαλε στην Επιτροπή και στην Αρχή το σχέδιο της έκθεσης αξιολόγησης.
- (4) Η Αρχή συμμορφώθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009. Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού, ζητήθηκε από τον αιτούντα να παράσχει συμπληρωματικά στοιχεία στα κράτη μέλη, στην Επιτροπή και στην Αρχή. Η αξιολόγηση των συμπληρωματικών στοιχείων από το κράτος μέλος-εισηγητή υποβλήθηκε στην Αρχή με τη μορφή επικαιροποιημένου σχεδίου έκθεσης αξιολόγησης.
- (5) Το σχέδιο έκθεσης αξιολόγησης εξετάστηκε από τα κράτη μέλη και την Αρχή. Η Αρχή υπέβαλε στην Επιτροπή το πόρισμά της σχετικά με την εκτίμηση επικινδυνότητας της δραστικής ουσίας τρικυκλαζόλη (tricyclazole) ⁽²⁾ στις 18 Φεβρουαρίου 2015. Η Αρχή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αξιολόγηση του γονιδιοτοξικού και καρκινογόνου δυναμικού της ουσίας δεν ήταν πειστική και, επομένως, δεν ήταν δυνατός ο ορισμός τιμών αναφοράς [αποδεκτή ημερήσια πρόσληψη (ADI), δόση αναφοράς οξείας έκθεσης (ARfD) και αποδεκτό επίπεδο έκθεσης του χρήστη (AOEL)] για χρήση στις εκτιμήσεις επικινδυνότητας για την ανθρώπινη υγεία. Κατά συνέπεια, δεν ήταν δυνατή η διενέργεια εκτιμήσεων επικινδυνότητας για τους χειριστές, τους εργαζομένους, τους παρευρισκομένους, τους κατοίκους και τους καταναλωτές. Επιπλέον, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το υλικό δοκιμής που χρησιμοποιείται στις μελέτες τοξικότητας δεν ήταν αντιπροσωπευτικό της προτεινόμενης τεχνικής προδιαγραφής της δραστικής ουσίας και των σχετικών προσμειξών. Επίσης, δεν ήταν δυνατή η οριστικοποίηση ορισμένων πτυχών της αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων του δυναμικού της τρικυκλαζόλης (tricyclazole) να ενεργεί ως ενδοκρινικός διαταράκτης και της ενδεχόμενης ρύπανσης των υπόγειων υδάτων από μεταβολίτες των οποίων δεν είναι γνωστή η τοξικολογική σημασία.
- (6) Η Επιτροπή κάλεσε τον αιτούντα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του σχετικά με το συμπέρασμα της Αρχής και, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, σχετικά με το σχέδιο της έκθεσης ανασκόπησης. Ο αιτών υπέβαλε τις παρατηρήσεις του, οι οποίες εξετάστηκαν προσεκτικά.
- (7) Ωστόσο, παρά τα επιχειρήματα που προέβαλε ο αιτών, οι λόγοι ανησυχίας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 5 δεν μπόρεσαν να αρθούν.

⁽¹⁾ ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 1.

⁽²⁾ EFSA Journal 2015;13(2):4032 Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: www.efsa.europa.eu/efsajournal.

- (8) Επομένως, δεν έχει καταδειχθεί ότι, όσον αφορά μία ή περισσότερες αντιπροσωπευτικές χρήσεις ενός τουλάχιστον φυτοπροστατευτικού προϊόντος που περιέχει τρικυκλαζόλη (tricyclazole), μπορεί να αναμένεται ότι πληρούνται τα κριτήρια έγκρισης που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009. Συνεπώς, η δραστική ουσία τρικυκλαζόλη (tricyclazole) δεν θα πρέπει να εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (9) Ο παρών κανονισμός δεν προδικάζει την υποβολή περαιτέρω αίτησης για την τρικυκλαζόλη (tricyclazole) σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (10) Η μόνιμη επιτροπή φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών δεν διατύπωσε γνώμη εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε από τον πρόεδρό της. Κρίθηκε αναγκαία η έκδοση εκτελεστικής πράξης και ο πρόεδρος υπέβαλε το σχέδιο εκτελεστικής πράξης στην επιτροπή προσφυγών για περαιτέρω συζήτηση. Η επιτροπή προσφυγών δεν εξέδωσε γνώμη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Μη έγκριση δραστικής ουσίας

Η δραστική ουσία τρικυκλαζόλη (tricyclazole) δεν εγκρίνεται.

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες, 14 Οκτωβρίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1827 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Οκτωβρίου 2016

για την 255η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 του Συμβουλίου για την επιβολή συγκεκριμένων περιοριστικών μέτρων κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων που συνδέονται με τις οργανώσεις ISIL (Da'esh) και Αλ Κάιντα

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2002 του Συμβουλίου, της 27ης Μαΐου 2002, για την επιβολή συγκεκριμένων περιοριστικών μέτρων κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων που συνδέονται με τις οργανώσεις ISIL (Da'esh) και Αλ Κάιντα ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) και το άρθρο 7α παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 απαριθμεί τα πρόσωπα, τις ομάδες και τις οντότητες που αφορά η βάση του εν λόγω κανονισμού δέσμευση κεφαλαίων και άλλων οικονομικών πόρων.
- (2) Στις 11 Οκτωβρίου 2016, η Επιτροπή Κυρώσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (ΣΑΗΕ) αποφάσισε να αφαιρέσει ένα φυσικό πρόσωπο και να τροποποιήσει μία καταχώριση στον κατάλογο προσώπων, ομάδων και οντοτήτων που αφορά η δέσμευση κεφαλαίων και οικονομικών πόρων. Κατά συνέπεια, το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 θα πρέπει να επικαιροποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη 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, 14 Οκτωβρίου 2016.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Αναπληρωτής Προϊστάμενος της Υπηρεσίας Μέσων
Εξωτερικής Πολιτικής

⁽¹⁾ ΕΕ L 139 της 29.5.2002, σ. 9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881 /2002 τροποποιείται ως εξής:

1. Η ακόλουθη καταχώριση υπό τον τίτλο «Φυσικά πρόσωπα» διαγράφεται:

«Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi (γνωστός και ως α) Nasir al-Wahishi, β) Abu Basir Nasir al-Wahishi, γ) Naser Abdel Karim al-Wahishi, δ) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, ε) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, στ) Nasser Abdul-karim Abdullah al-Wouhichi, ζ) Abu Baseer al-Wehaishi, η) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, θ) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, ι) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, ια) Abu Basir, ιβ) Abu Bashir]. Ημερομηνία γέννησης: α) 1.10.1976, β) 8.10.1396 (εγριανό ημερολόγιο). Τόπος γέννησης: Υεμένη. Ιθαγένεια: Υεμένης. Αριθμός διαβατηρίου: 40483 (αριθ. διαβατηρίου Υεμένης, εκδοθέντος στις 5.1.1997). Άλλες πληροφορίες: Φέρεται ότι απεβίωσε στην Υεμένη τον Ιούνιο του 2015. Ημερομηνία κατονομασίας που αναφέρεται στο άρθρο 7δ παράγραφος 2 στοιχείο θ): 19.1.2010.».

2. Η ακόλουθη καταχώριση υπό τον τίτλο «Φυσικά πρόσωπα» τροποποιείται ως εξής:

«Yazid Sufaat (γνωστός και ως α) Joe, β) Abu Zufar). Διεύθυνση: Taman Bukit Ampang, Selangor, Μαλαισία. Ημερομηνία γέννησης: 20.1.1964. Τόπος γέννησης: Johor, Μαλαισία. Ιθαγένεια: Μαλαισίας. Αριθμός διαβατηρίου: A 10472263. Αριθ. καταχώρισης στα εθνικά μητρώα: 640120-01-5529. Ημερομηνία κατονομασίας που αναφέρεται στο άρθρο 2α παράγραφος 4 στοιχείο β): 9.9.2003.» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Yazid Sufaat (γνωστός και ως α) Joe, β) Abu Zufar). Διεύθυνση: α) Taman Bukit Ampang, Selangor, Μαλαισία (προηγούμενη διεύθυνση) β) Μαλαισία (στη φυκακή από το 2013). Ημερομηνία γέννησης: 20.1.1964. Τόπος γέννησης: Johor, Μαλαισία. Ιθαγένεια: Μαλαισίας. Αριθμός διαβατηρίου: A 10472263. Αριθ. καταχώρισης στα εθνικά μητρώα: 640120-01-5529. Ημερομηνία κατονομασίας που αναφέρεται στο άρθρο 7δ παράγραφος 2 στοιχείο θ): 9.9.2003.».

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1828 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 14ης Οκτωβρίου 2016****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, 14 Οκτωβρίου 2016.

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	MA	124,5
	ZZ	124,5
0707 00 05	TR	145,2
	ZZ	145,2
0709 93 10	TR	138,5
	ZZ	138,5
0805 50 10	AR	92,2
	CL	85,2
	TR	90,3
	UY	31,0
	ZA	94,7
	ZZ	78,7
	0806 10 10	BR
0808 10 80	EG	169,2
	TR	144,7
	ZZ	199,8
	AR	191,8
	AU	196,9
0808 30 90	BR	124,9
	CL	154,5
	NZ	145,5
	ZA	112,2
	ZZ	154,3
	CN	59,0
	TR	134,9
	ZZ	97,0

⁽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».

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 158 της 15ης Ιουνίου 2016)

Στη σελίδα 37, στο παράρτημα, στην ενότητα 6.1.1.2 σημείο 4:

αντί: «4) ειδικών περιπτώσεων περιγραφόμενων στην ενότητα 7.2.9.»

διάβαζε: «4) ειδικών περιπτώσεων περιγραφόμενων στην ενότητα 7.6.»

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



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL