

Επίσημη Εφημερίδα L 103 της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

63ο έτος

3 Απριλίου 2020

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/483 της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2020, για την 313η 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 1
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/484 της Επιτροπής, της 2ας Απριλίου 2020, για την έγκριση της διάθεσης στην αγορά της λακτο-Ν-τετραόλης ως νέου τροφίμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2283 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2470 της Επιτροπής ⁽¹⁾ 3
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/485 της Επιτροπής, της 2ας Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/659 όσον αφορά την είσοδο ζώντων ιπποειδών και σπέρματος, ωαρίων και εμβρύων ιπποειδών στην Ένωση από την Ταϊλάνδη ⁽¹⁾ 10

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός αριθ. 135 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τις επιδόσεις τους στην πλευρική πρόσκρουση σε στύλο (PSI) [2020/486] 12
- ★ Απόφαση αριθ. 1/2019 της μεικτής επιτροπής ΕΕ-ΧΚΔ που έχει συσταθεί δυνάμει της σύμβασης, της 20ής Μαΐου 1987, περί κοινού καθεστώτος διαμετακόμισης, της 4ης Δεκεμβρίου 2019, για την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης [2020/487] 47

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στην κατ' εξουσιοδότηση οδηγία (ΕΕ) 2020/362 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2019, για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους όσον αφορά την εξαίρεση του εξασθενούς χρωμίου ως αντιδιαβρωτικού του ψυκτικού συστήματος από ανθρακούχο χάλυβα στα ψυγεία απορρόφησης των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων (ΕΕ L 67 της 5.3.2020) 53

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/483 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Απριλίου 2020

για την 313η 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 οικονομικών πόρων.
- (2) Στις 24 Μαρτίου 2020, η Επιτροπή Κυρώσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών αποφάσισε να διαγράψει μια καταχώριση από τον κατάλογο προσώπων, ομάδων και οντοτήτων που αφορά η δέσμευση κεφαλαίων και οικονομικών πόρων.
- (3) Επομένως, το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 θα πρέπει να τροποποιηθεί 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 επομένη 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, 1η Απριλίου 2020.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας,
Χρηματοπιστωτικών Υπηρεσιών και Ένωσης
Κεφαλαιαγορών

⁽¹⁾ ΕΕ L 139 της 29.5.2002, σ. 9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002, η ακόλουθη καταχώριση υπό τον τίτλο «Φυσικά πρόσωπα» διαγράφεται:

«Ibrahim Mohamed Khalil (γνωστός και ως α) Khalil Ibrahim Jassem, β) Khalil Ibrahim Mohammad, γ) Khalil Ibrahim Al Zafiri, δ) Khalil, ε) Khalil Ibrahim al-Zahiri). Ημερομηνία γέννησης: α) 2.7.1975, β) 2.5.1972, γ) 3.7.1975, δ) 1972, ε) 2.5.1975. Τόπος γέννησης: α) Dayr Az-Zawr, Συρία, β) Βαγδάτη, Ιράκ, γ) Μοσούλη, Ιράκ. Ιθαγένεια: Συριακή. Αριθμός διαβατηρίου: T04338017. Διεύθυνση: Κέντρο υποδοχής προσφύγων Alte Ziegelei, 55128 Mainz, Γερμανία. Φωτογραφία και δακτυλικά αποτυπώματα διαθέσιμα για καταχώριση σε Ειδική Αγγελία INTERΠΟΛ-Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Ημερομηνία κατονομασίας που αναφέρεται στο άρθρο 7δ παράγραφος 2 στοιχείο θ): 6.12.2005.».

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/484 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Απριλίου 2020

για την έγκριση της διάθεσης στην αγορά της λακτο-*N*-τετραόζης ως νέου τροφίμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2283 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2470 της Επιτροπής

(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) 2015/2283 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα νέα τρόφιμα, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1169/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 258/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1852/2001 της Επιτροπής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 12,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/2283 προβλέπει ότι μόνο τα νέα τρόφιμα που έχουν εγκριθεί και περιλαμβάνονται στον ενωσιακό κατάλογο μπορούν να διατίθενται στην αγορά εντός της Ένωσης.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283, εκδόθηκε ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2470 της Επιτροπής⁽²⁾, ο οποίος θεσπίζει ενωσιακό κατάλογο εγκεκριμένων νέων τροφίμων.
- (3) Στις 16 Ιουλίου 2018 η εταιρεία Glycom A/S (στο εξής: αιτών) υπέβαλε αίτηση στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283, για τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης, ως νέου τροφίμου, της λακτο-*N*-τετραόζης (στο εξής: LNT) που λαμβάνεται με μικροβιακή ζύμωση με γενετικά τροποποιημένη παραλλαγή του στελέχους *Escherichia coli* K12 DH1. Ο αιτών ζήτησε να εγκριθεί η χρήση της LNT σε μη αρωματισμένα παστεριωμένα και μη αρωματισμένα αποστειρωμένα γαλακτοκομικά προϊόντα, αρωματισμένα και μη αρωματισμένα προϊόντα ζύμωσης με βάση το γάλα, συμπεριλαμβανομένων των θερμικώς επεξεργασμένων προϊόντων, μπάρες δημητριακών, αρωματισμένα ποτά, παρασκευάσματα για βρέφη και παρασκευάσματα δεύτερης βρεφικής ηλικίας, μεταποιημένες τροφές με βάση τα δημητριακά, βρεφικές τροφές και τροφές για μικρά παιδιά, ροφήματα με βάση το γάλα και συναφή προϊόντα που προορίζονται για μικρά παιδιά, τρόφιμα για ειδικούς ιατρικούς σκοπούς και υποκατάστατα του συνόλου του διατροφολογίου για τον έλεγχο του σωματικού βάρους, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, καθώς και σε συμπληρώματα διατροφής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2002/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾, τα οποία προορίζονται για τον γενικό πληθυσμό, εξαιρουμένων των βρεφών. Ο αιτών πρότεινε επίσης ότι τα συμπληρώματα διατροφής που περιέχουν LNT δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται εάν την ίδια ημέρα καταναλώνονται μητρικό γάλα, το οποίο περιέχει από τη φύση του LNT, και/ή άλλα τρόφιμα με προσθήκη LNT.
- (4) Στις 16 Ιουλίου 2018 ο αιτών υπέβαλε επίσης αίτηση στην Επιτροπή για την προστασία των δεδομένων βιομηχανικής ιδιοκτησίας του για μια σειρά από μελέτες που υποβλήθηκαν για την υποστήριξη της αίτησης, και συγκεκριμένα τις αναλυτικές εκθέσεις βιομηχανικής ιδιοκτησίας σχετικά με τη σύγκριση της δομής, μέσω πυρηνικού μαγνητικού συντονισμού (στο εξής: NMR), της LNT η οποία παράγεται με βακτηριακή ζύμωση με την LNT που αποτελεί φυσικό συστατικό του ανθρώπινου γάλακτος⁽⁵⁾, τα λεπτομερή δεδομένα χαρακτηρισμού σχετικά τα βακτηριακά στελέχη παραγωγής⁽⁶⁾ και τα πιστοποιητικά τους⁽⁷⁾, τις προδιαγραφές για τις πρώτες ύλες και τα βοηθητικά μέσα επεξεργασίας⁽⁸⁾, τα πιστοποιητικά των αναλύσεων των διαφόρων παρτίδων LNT⁽⁹⁾, τις αναλυτικές μεθόδους και τις

⁽¹⁾ ΕΕ L 327 της 11.12.2015, σ. 1.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2470 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2017, για την κατάρτιση ενωσιακού καταλόγου νέων τροφίμων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2283 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα νέα τρόφιμα (ΕΕ L 351 της 30.12.2017, σ. 72).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 609/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 2013, για τα τρόφιμα τα οποία προορίζονται για βρέφη και μικρά παιδιά και για τα τρόφιμα που προορίζονται για ειδικούς ιατρικούς σκοπούς, και ως υποκατάστατα του συνόλου του διατροφολογίου για τον έλεγχο του σωματικού βάρους και για την κατάργηση της οδηγίας 92/52/ΕΟΚ του Συμβουλίου, των οδηγιών της Επιτροπής 96/8/ΕΚ, 1999/21/ΕΚ, 2006/125/ΕΚ και 2006/141/ΕΚ, της οδηγίας 2009/39/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 41/2009 και (ΕΚ) αριθ. 953/2009 (ΕΕ L 181 της 29.6.2013, σ. 35).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2002/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Ιουνίου 2002, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών περί των συμπληρωμάτων διατροφής (ΕΕ L 183 της 12.7.2002, σ. 51).

⁽⁵⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽⁶⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽⁷⁾ Glycom/DSMZ 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽⁸⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽⁹⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

εκθέσεις επικύρωσης⁽¹⁰⁾, τις εκθέσεις σταθερότητας της LNT⁽¹¹⁾, τη λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας παραγωγής⁽¹²⁾, τα πιστοποιητικά διαπίστευσης εργαστηρίου⁽¹³⁾, τις εκθέσεις αξιολόγησης της πρόσληψης της LNT⁽¹⁴⁾, δοκιμασία μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με LNT⁽¹⁵⁾ και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη δοκιμασία αυτή⁽¹⁶⁾, δεύτερη δοκιμασία μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με LNT⁽¹⁷⁾ και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη δοκιμασία αυτή⁽¹⁸⁾, δύο δοκιμασίες μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με τη συναφή ένωση, λακτο-*N*-νεοτετραόζη⁽¹⁹⁾, δοκιμασία επαναμετάλλαξης σε βακτήρια με LNT⁽²⁰⁾, μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 14 ημερών σε νεογνά αρουραίου με LNT⁽²¹⁾, μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 90 ημερών σε νεογνά αρουραίου με LNT⁽²²⁾ και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη μελέτη αυτή, και μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 90 ημερών σε νεογνά αρουραίου με λακτο-*N*-νεοτετραόζη⁽²³⁾.

- (5) Στις 30 Αυγούστου 2018 η Επιτροπή ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων (στο εξής: Αρχή) να διενεργήσει αξιολόγηση της LNT ως νέου τροφίμου σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283.
- (6) Στις 30 Οκτωβρίου 2019 η Αρχή εξέδωσε επιστημονική γνώμη με τίτλο «Ασφάλεια της λακτο-*N*-τετραόζης (LNT) ως νέου τροφίμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2283»⁽²⁴⁾ σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283.
- (7) Στη επιστημονική γνώμη της, η Αρχή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η LNT είναι ασφαλής υπό τις προτεινόμενες προϋποθέσεις χρήσης για τον προτεινόμενο πληθυσμό-στόχο. Συνεπώς, η εν λόγω επιστημονική γνώμη παρέχει επαρκείς λόγους για να διαπιστωθεί ότι η LNT, όταν χρησιμοποιείται σε μη αρωματισμένα παστεριωμένα και μη αρωματισμένα αποστειρωμένα γαλακτοκομικά προϊόντα, αρωματισμένα και μη αρωματισμένα προϊόντα ζύμωσης με βάση το γάλα, συμπεριλαμβανομένων των θερμικώς επεξεργασμένων προϊόντων, μπάρες δημητριακών, αρωματισμένα ποτά, παρασκευάσματα για βρέφη και παρασκευάσματα δεύτερης βρεφικής ηλικίας, ροφήματα με βάση το γάλα και συναφή προϊόντα που προορίζονται για μικρά παιδιά, μεταποιημένες τροφές με βάση τα δημητριακά, βρεφικές τροφές και τροφές για μικρά παιδιά, τρόφιμα για ειδικούς ιατρικούς σκοπούς και υποκατάστατα του συνόλου του διαιτολογίου για τον έλεγχο του σωματικού βάρους, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013, καθώς και σε συμπληρώματα διατροφής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2002/46/ΕΚ, τα οποία προορίζονται για τον γενικό πληθυσμό, εξαιρουμένων των βρεφών, πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283.
- (8) Στην επιστημονική της γνώμη, η Αρχή θεώρησε ότι δεν μπορούσε να καταλήξει σε συμπεράσματα σχετικά με την ασφάλεια της LNT χωρίς τα δεδομένα από τις αναλυτικές εκθέσεις βιομηχανικής ιδιοκτησίας σχετικά με τη σύγκριση της δομής, μέσω πυρηνικού μαγνητικού συντονισμού (στο εξής: NMR), της LNT η οποία παράγεται από βακτηριακή ζύμωση με την LNT που αποτελεί φυσικό συστατικό του ανθρώπινου γάλακτος, τα λεπτομερή δεδομένα χαρακτηρισμού σχετικά τα βακτηριακά στελέχη παραγωγής και τα πιστοποιητικά τους, τις προδιαγραφές για τις πρώτες ύλες και τα βοηθητικά μέσα επεξεργασίας, τα πιστοποιητικά των αναλύσεων των διαφόρων παρτίδων LNT, τις αναλυτικές μεθόδους και τις εκθέσεις επικύρωσης, τις εκθέσεις σταθερότητας της LNT, τη λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας παραγωγής, τα πιστοποιητικά διαπίστευσης εργαστηρίου, τη δοκιμασία μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με LNT και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη δοκιμασία αυτή, δεύτερη δοκιμασία μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με LNT και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη δοκιμασία αυτή, δοκιμασία επαναμετάλλαξης σε βακτήρια με LNT, μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 14 ημερών σε νεογνά αρουραίου με LNT, και μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 90 ημερών σε νεογνά αρουραίου με LNT και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη μελέτη αυτή.
- (9) Η Επιτροπή, αφού έλαβε την επιστημονική γνώμη της Αρχής, ζήτησε από τον αιτούντα να διευκρινίσει περαιτέρω τους λόγους που παρείχε όσον αφορά τις αναλυτικές εκθέσεις βιομηχανικής ιδιοκτησίας σχετικά με τη σύγκριση της δομής, μέσω NMR, της LNT η οποία παράγεται από βακτηριακή ζύμωση με την LNT που αποτελεί φυσικό συστατικό του ανθρώπινου γάλακτος, την έκθεση για τα λεπτομερή δεδομένα χαρακτηρισμού σχετικά τα βακτηριακά στελέχη παραγωγής

⁽¹⁰⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹¹⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹²⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹³⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹⁴⁾ Glycom 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹⁵⁾ Gilby 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹⁶⁾ Gilby 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹⁷⁾ Gilby 2019 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹⁸⁾ Gilby 2019 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽¹⁹⁾ Verbaan 2015 (δεν έχει δημοσιευτεί), Verbaan 2016 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽²⁰⁾ Šoltéssová, 2018 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽²¹⁾ Stannard 2018a (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽²²⁾ Stannard 2018b (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽²³⁾ Penard 2016 (δεν έχει δημοσιευτεί).

⁽²⁴⁾ Ομάδα της EFSA για τη διατροφή, τα νέα τρόφιμα και τα αλλεργιογόνα τροφίμων, «Scientific Opinion on the safety of lacto-*N*-tetraose (LNT) as a novel food pursuant to Regulation (EU) 2015/2283» [«Επιστημονική γνώμη σχετικά με την ασφάλεια της λακτο-*N*-τετραόζης (LNT) ως νέου τροφίμου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2283»]. EFSA Journal 2019;17(12):5907, 27 σ. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2019.5907>.

και τα πιστοποιητικά τους, την έκθεση σχετικά με τις προδιαγραφές για τις πρώτες ύλες και τα βοηθητικά μέσα επεξεργασίας, τα πιστοποιητικά των αναλύσεων των διαφόρων παρτίδων LNT, τις αναλυτικές μεθόδους και τις εκθέσεις επικύρωσης, τις εκθέσεις σταθερότητας της LNT, τη λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας παραγωγής, τα πιστοποιητικά διαπίστευσης εργαστηρίου, τη δοκιμασία μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με LNT και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη δοκιμασία αυτή, δεύτερη δοκιμασία μικροπυρήνων κυττάρων θηλαστικών *in vitro* με LNT και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη δοκιμασία αυτή, δοκιμασία επαναμετάλλαξης σε βακτήρια με LNT, μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 14 ημερών σε νεογνά αρουραίου με LNT, και μελέτη τοξικότητας από του στόματος διάρκειας 90 ημερών σε νεογνά αρουραίου με LNT και τον συνοπτικό πίνακα των στατιστικά σημαντικών παρατηρήσεων στη μελέτη αυτή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283.

- (10) Ο αιτών δήλωσε ότι, τη στιγμή της υποβολής της αίτησης, κατείχε αποκλειστικά δικαιώματα αναφοράς βιομηχανικής ιδιοκτησίας στις μελέτες βάσει εθνικού δικαίου και, ως εκ τούτου, κανένας τρίτος δεν είχε νόμιμο δικαίωμα πρόσβασης ή χρήσης των μελετών αυτών.
- (11) Η Επιτροπή αξιολόγησε όλα τα στοιχεία που υπέβαλε ο αιτών και θεώρησε ότι ο αιτών είχε τεκμηριώσει επαρκώς την εκπλήρωση των απαιτήσεων που ορίζονται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα που περιέχονται στον φάκελο του αιτούντος, τα οποία χρησίμευσαν ως βάση για να εξακριβώσει η Αρχή την ασφάλεια του νέου τροφίμου και να καταλήξει στα συμπεράσματά της σχετικά με την ασφάλεια της LNT, και χωρίς τα οποία η Αρχή δεν θα μπορούσε να αξιολογήσει το νέο τρόφιμο, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν από την Αρχή προς όφελος οποιουδήποτε μεταγενέστερου αιτούντος για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, η διάθεση LNT στην αγορά της Ένωσης θα πρέπει να περιοριστεί στον αιτούντα για την εν λόγω περίοδο.
- (12) Ωστόσο, το γεγονός ότι η έγκριση της LNT και της αναφοράς στα δεδομένα που περιέχονται στον φάκελο του αιτούντος επιτρέπεται μόνο για την αποκλειστική χρήση του αιτούντος δεν σημαίνει ότι άλλοι αιτούντες δεν μπορούν να υποβάλουν αίτηση για τη διάθεση του ίδιου νέου τροφίμου στην αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι η αίτησή τους βασίζεται σε πληροφορίες που αποκτήθηκαν νόμιμα για την τεκμηρίωση της αίτησης έγκρισης βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283.
- (13) Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις χρήσης των συμπληρωμάτων διατροφής που περιέχουν LNT, όπως αυτές έχουν προταθεί από τον αιτούντα και έχουν αξιολογηθεί από την Αρχή, είναι αναγκαίο να ενημερώνονται οι καταναλωτές με κατάλληλη επισήμανση ότι τα συμπληρώματα διατροφής που περιέχουν LNT δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται εάν την ίδια ημέρα καταναλώνονται μητρικό γάλα, το οποίο περιέχει από τη φύση του LNT, και/ή άλλα τρόφιμα με προσθήκη LNT.
- (14) Συνεπώς, το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2470 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (15) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Η λακτο-N-τετραόζη, όπως καθορίζεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, προστίθεται στον ενωσιακό κατάλογο εγκεκριμένων νέων τροφίμων που καταρτίστηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/2470.
2. Για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, μόνο ο αρχικός αιτών:

Εταιρεία: Glycom A/S·

Διεύθυνση: Kogle Allé 4, DK-2970 Hørsholm, Δανία,

επιτρέπεται να διαθέσει στην αγορά εντός της Ένωσης το νέο τρόφιμο που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εκτός εάν μεταγενέστερος αιτών λάβει έγκριση για το νέο τρόφιμο χωρίς αναφορά στα στοιχεία που προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού ή με τη σύμφωνη γνώμη του αιτούντος.

3. Η καταχώριση στον ενωσιακό κατάλογο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνει τις προϋποθέσεις χρήσης και τις απαιτήσεις επισήμανσης που καθορίζονται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Τα δεδομένα που περιέχονται στον φάκελο της αίτησης, βάσει των οποίων αξιολογήθηκε η λακτο-N-τετραόζη από την Αρχή, για τα οποία ο αιτών ισχυρίζεται ότι πληρούν τους όρους του άρθρου 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283, δεν χρησιμοποιούνται προς όφελος μεταγενέστερου αιτούντος για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του αιτούντος.

Άρθρο 3

Το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2470 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

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, 2 Απριλίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2470 τροποποιείται ως εξής:

1) Στον πίνακα 1 (Εγκεκριμένα νέα τρόφιμα), παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση με αλφαβητική σειρά:

Εγκεκριμένο νέο τρόφιμο	Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθεί το νέο τρόφιμο	Επιπρόσθετες ειδικές απαιτήσεις επισήμανσης	Άλλες απαιτήσεις	Προστασία δεδομένων
«Λακτο- <i>N</i> -τετραόζη (“LNT”) (μικροβιακή πηγή)	<i>Συγκεκριμένη κατηγορία τροφίμων</i>	<i>Ανώτατα επίπεδα</i>	Η ονομασία του νέου τροφίμου στην επισήμανση των τροφίμων στα οποία περιέχεται είναι “λακτο- <i>N</i> -τετραόζη”. Η επισήμανση των συμπληρωμάτων διατροφής που περιέχουν λακτο- <i>N</i> -τετραόζη αναφέρει ότι τα συμπληρώματα δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται αν την ίδια ημέρα καταναλώνονται μητρικό γάλα ή άλλα τρόφιμα με προσθήκη λακτο- <i>N</i> -τετραόζης.	Εγκρίθηκε στις 23.4.2020. Η παρούσα καταχώριση βασίζεται σε επιστημονικά στοιχεία βιομηχανικής ιδιοκτησίας και επιστημονικά δεδομένα που προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283. Αιτών: Glycom A/S, Kogle Allé 4, DK-2970 Hørsholm, Δανία. Κατά την περίοδο της προστασίας δεδομένων, το νέο τρόφιμο λακτο- <i>N</i> -τετραόζη εγκρίνεται για διάθεση στην αγορά της Ένωσης μόνο από την Glycom A/S, εκτός εάν μεταγενέστερος αιτών λάβει έγκριση για το νέο αυτό τρόφιμο χωρίς αναφορά στα επιστημονικά στοιχεία βιομηχανικής ιδιοκτησίας ή στα επιστημονικά δεδομένα που προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/2283 ή με τη σύμφωνη γνώμη της Glycom A/S. Ημερομηνία εκπνοής της προστασίας δεδομένων: 23.4.2025».
	Μη αρωματισμένα παστεριωμένα και μη αρωματισμένα αποστεριωμένα προϊόντα με βάση το γάλα (συμπεριλαμβανομένου του γάλακτος τύπου UHT)	1,0 g/l		
	Μη αρωματισμένα προϊόντα ζύμωσης με βάση το γάλα	1,0 g/l (ροφήματα) 10 g/kg (άλλα προϊόντα πλην ροφημάτων)		
	Αρωματισμένα προϊόντα ζύμωσης με βάση το γάλα, συμπεριλαμβανομένων των θερμικώς επεξεργασμένων προϊόντων	1,0 g/l (ροφήματα) 10 g/kg (άλλα προϊόντα πλην ροφημάτων)		
	Ροφήματα (αρωματισμένα ποτά)	1,0 g/l		
	Μπάρες δημητριακών	10 g/kg		
	Παρασκευάσματα για βρέφη, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013	0,8 g/l στο τελικό προϊόν έτοιμο προς χρήση, το οποίο διατίθεται στην αγορά ως έχει ή κατόπιν ανασύστασης βάσει των οδηγιών του παρασκευαστή		
	Παρασκευάσματα δεύτερης βρεφικής ηλικίας, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013	0,6 g/l στο τελικό προϊόν έτοιμο προς χρήση, το οποίο διατίθεται στην αγορά ως έχει ή κατόπιν ανασύστασης βάσει των οδηγιών του παρασκευαστή		
Επεξεργασμένες τροφές με βάση τα δημητριακά, βρεφικές τροφές και τροφές για μικρά παιδιά, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013	0,6 g/l (ροφήματα) στο τελικό προϊόν έτοιμο προς χρήση, το οποίο διατίθεται στην αγορά ως έχει ή κατόπιν ανασύστασης βάσει των οδηγιών του παρασκευαστή			

Εγκεκριμένο νέο τρόφιμο	Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθεί το νέο τρόφιμο		Επιπρόσθετες ειδικές απαιτήσεις επισήμανσης	Άλλες απαιτήσεις	Προστασία δεδομένων
		5 g/kg για άλλα προϊόντα πλην ροφημάτων			
	Ποτά με βάση το γάλα και παρόμοια προϊόντα που προορίζονται για μικρά παιδιά	0,6 g/l (ροφήματα) στο τελικό προϊόν έτοιμο προς χρήση, το οποίο διατίθεται στην αγορά ως έχει ή κατόπιν ανασύστασης βάσει των οδηγιών του παρασκευαστή 5 g/kg για άλλα προϊόντα πλην ροφημάτων			
	Υποκατάστατα του συνόλου του διαιτολογίου για τον έλεγχο του σωματικού βάρους, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013	2,0 g/l (ροφήματα) 20 g/kg (άλλα προϊόντα πλην ροφημάτων)			
	Τρόφιμα για ειδικούς ιατρικούς σκοπούς, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 609/2013	Σύμφωνα με τις ειδικές διατροφικές απαιτήσεις των ατόμων για τα οποία προορίζονται τα προϊόντα			
	Συμπληρώματα διατροφής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2002/46/ΕΚ, για τον γενικό πληθυσμό εξαιρουμένων των βρεφών	2,0 g/ημέρα για μικρά παιδιά, παιδιά, εφήβους και ενήλικες			

(2) Στον πίνακα 2 (Προδιαγραφές), παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση με αλφαβητική σειρά:

Εγκεκριμένο νέο τρόφιμο	Προδιαγραφή
<p>«Λακτο-<i>N</i>-τετραόζη (“LNT”) (μικροβιακή πηγή)</p>	<p>Ορισμός: Χημικός τύπος: C₂₆H₄₅O₂₁ Χημική ονομασία: β-D-Γαλακτοπυρανοζυλ-(1 → 3)-2-ακεταμιδο-2-δεοξυ-β-D-γλυκοπυρανοζυλο-(1 → 3)-β-D-γαλακτοπυρανοζυλο-(1 → 4)-D-γλυκοπυρανόζη Μοριακή μάζα: 707,63 Da Αριθ. CAS: 14116-68-8</p> <p>Περιγραφή: Η λακτο-<i>N</i>-τετραόζη είναι καθαρισμένη, λευκή έως υπόλευκη άμορφη σκόνη που παράγεται μέσω μικροβιακής διεργασίας.</p> <p>Πηγή: Γενετικά τροποποιημένη παραλλαγή του στελέχους <i>Escherichia coli</i> K-12 DH1</p> <p>Χαρακτηριστικά/Σύνθεση: Όψη: Λευκή έως υπόλευκη σκόνη Αθροισμα λακτο-<i>N</i>-τετραόζης, D-λακτόζης και λακτο-<i>N</i>-τετραόζης II (% επί ξηράς ουσίας): ≥ 90,0 % (κ.β.) Λακτο-<i>N</i>-τετραόζη (% επί ξηράς ουσίας): ≥ 70,0 % (κ.β.) D-λακτόζη: ≤ 12,0 % (κ.β.) Λακτο-<i>N</i>-τετραόζη II: ≤ 10,0 % (κ.β.) <i>Para</i>-λακτο-<i>N</i>-εξαόζη-2: ≤ 3,5 % (κ.β.) Ισομερές φρουκτόζης της λακτο-<i>N</i>-τετραόζης: ≤ 1,0 % (κ.β.) Αθροισμα λοιπών υδατανθράκων: ≤ 5,0 % (κ.β.) Υγρασία: ≤ 6,0 % (κ.β.) Τέφρα, θειική: ≤ 0,5 % (κ.β.) pH (διάλυμα 5 %, 20 °C): 4,0-6,0 Υπολειμματική πρωτεΐνη: ≤ 0,01 % (κ.β.)</p> <p>Μικροβιολογικά κριτήρια: Συνολικός αριθμός αερόβιων μεσόφιλων βακτηρίων: ≤ 1 000 CFU/g Εντεροβακτηρίδια: ≤ 10 CFU/g <i>Salmonella</i> sp.: αρνητικό/25 g Ζυμομύκητες: ≤ 100 CFU/g Ευρωτομύκητες: ≤ 100 CFU/g Υπολειμματικές ενδοτοξίνες: ≤ 10 EU/mg</p>
<p>CFU: Colony Forming Units (μονάδες σχηματισμού αποικιών)· EU: Endotoxin Units (μονάδες ενδοτοξίνης)».</p>	

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/485 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Απριλίου 2020

για την τροποποίηση του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/659 όσον αφορά την είσοδο ζώων ιπποειδών και σπέρματος, ωαρίων και εμβρύων ιπποειδών στην Ένωση από την Ταϊλάνδη

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 92/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 1992, που καθορίζει τους όρους υγειονομικού ελέγχου που διέπουν το εμπόριο και τις εισαγωγές στην Κοινότητα ζώων, σπέρματος, ωαρίων και εμβρύων που δεν υπόκεινται, όσον αφορά τους όρους υγειονομικού ελέγχου, στις ειδικές κοινοτικές ρυθμίσεις που αναφέρονται στο μέρος I του παραρτήματος Α της οδηγίας 90/425/ΕΟΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 3,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2009/156/ΕΚ του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, σχετικά με τους όρους υγειονομικού ελέγχου που διέπουν τη διακίνηση των ιπποειδών και τις εισαγωγές ιπποειδών προέλευσης τρίτων χωρών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 2 στοιχείο θ), το άρθρο 12 παράγραφοι 1, 4 και 5, το άρθρο 13 παράγραφος 2, το άρθρο 15, το άρθρο 16 και το άρθρο 19 στοιχεία α) και β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/659 της Επιτροπής ⁽³⁾ καθορίζει τον κατάλογο των τρίτων χωρών και περιοχών τρίτων χωρών από τις οποίες επιτρέπεται η εισαγωγή ιπποειδών και σπέρματος, ωαρίων και εμβρύων ιπποειδών στην Ένωση. Ορίζει επίσης τις ζωοϋγειονομικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις κτηνιατρικής πιστοποίησης που ισχύουν για τις εν λόγω παρτίδες.
- (2) Η οδηγία 2009/156/ΕΚ ορίζει τους όρους υγειονομικού ελέγχου που διέπουν τις εισαγωγές ιπποειδών στην Ένωση. Προβλέπει ότι τα ιπποειδή που εισάγονται στην Ένωση πρέπει να προέρχονται από τρίτη χώρα απαλλαγμένη από την πανώλη των ίππων.
- (3) Η οδηγία 92/65/ΕΟΚ ορίζει τους όρους υγειονομικού ελέγχου που διέπουν τις εισαγωγές σπέρματος, ωαρίων και εμβρύων ιπποειδών στην Ένωση. Προβλέπει ότι μόνο τα προϊόντα που προέρχονται από τρίτη χώρα ή από τμήμα του εδάφους τρίτης χώρας που περιλαμβάνεται σε κατάλογο τρίτων χωρών ο οποίος έχει καταρτιστεί σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, μπορούν να εισαγούν στην Ένωση.
- (4) Οι ειδικοί κανόνες για τους ελέγχους των φορτίων μεταφόρτωσης ζώων καθορίζονται στα κεφάλαια III και IV του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/2124 της Επιτροπής ⁽⁴⁾.
- (5) Στις 27 Μαρτίου 2020 η Ταϊλάνδη γνωστοποίησε στον Παγκόσμιο Οργανισμό για την Υγεία των Ζώων (ΟΙΕ) εκδήλωση εστίας πανώλης των ίππων. Η είσοδος στην Ένωση ιπποειδών και αναπαραγωγικού υλικού ιπποειδών από την Ταϊλάνδη δεν θα πρέπει πλέον να επιτρέπεται. Συνεπώς, η καταχώριση για την Ταϊλάνδη στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/659 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να μην επιτρέπεται πλέον η είσοδος στην Ένωση ιπποειδών και αναπαραγωγικού υλικού ιπποειδών από την Ταϊλάνδη.
- (6) Επομένως, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/659 θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.
- (7) Λόγω των κινδύνων για την υγεία των ζώων, η τροποποίηση της καταχώρισης που αφορά την Ταϊλάνδη στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/659 θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ το συντομότερο δυνατόν.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

⁽¹⁾ ΕΕ L 268 της 14.9.1992, σ. 54.

⁽²⁾ ΕΕ L 192 της 23.7.2010, σ. 1.

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/659 της Επιτροπής, της 12ης Απριλίου 2018, σχετικά με τους όρους για την είσοδο ζώων ιπποειδών και σπέρματος, ωαρίων και εμβρύων ιπποειδών στην Ένωση (ΕΕ L 110 της 30.4.2018, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/2124 της Επιτροπής, της 10ης Οκτωβρίου 2019, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/625 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κανόνες για τους επίσημους ελέγχους φορτίων ζώων και αγαθών υπό διαμετακόμιση, μεταφόρτωση και περαιτέρω μεταφορά μέσω της Ένωσης και για την τροποποίηση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 798/2008, (ΕΚ) αριθ. 1251/2008, (ΕΚ) αριθ. 119/2009, (ΕΕ) αριθ. 206/2010, (ΕΕ) αριθ. 605/2010, (ΕΕ) αριθ. 142/2011, (ΕΕ) αριθ. 28/2012, του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/759 της Επιτροπής και της απόφασης 2007/777/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 321 της 12.12.2019, σ. 73).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/659, η καταχώριση για την Ταϊλάνδη αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«TH	Ταϊλάνδη	TH-0	Ολόκληρη η χώρα	Z	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—»
-----	----------	------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη 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, 2 Απριλίου 2020.

Για την Επιτροπή
 Η Πρόεδρος
 Ursula VON DER LEYEN

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Κανονισμός αριθ. 135 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τις επιδόσεις τους στην πλευρική πρόσκρουση σε στύλο (PSI) [2020/486]

Ενσωματώνει ολόκληρο το έγκυρο κείμενο έως:

Προσθήκη 2 στη σειρά τροποποιήσεων 01 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 29 Μαΐου 2020

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης. Τα αυθεντικά και νομικά δεσμευτικά κείμενα είναι τα εξής:

- ECE/TRANS/WP.29/2014/79
- ECE/TRANS/WP.29/2014/80
- ECE/TRANS/WP.29/2015/54
- ECE/TRANS/WP.29/2015/71 και
- ECE/TRANS/WP.29/2019/111

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Απαιτήσεις
6. Τροποποίηση του τύπου οχήματος και επέκταση της έγκρισης
7. Συμμόρφωση της παραγωγής
8. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
9. Οριστική παύση της παραγωγής
10. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου

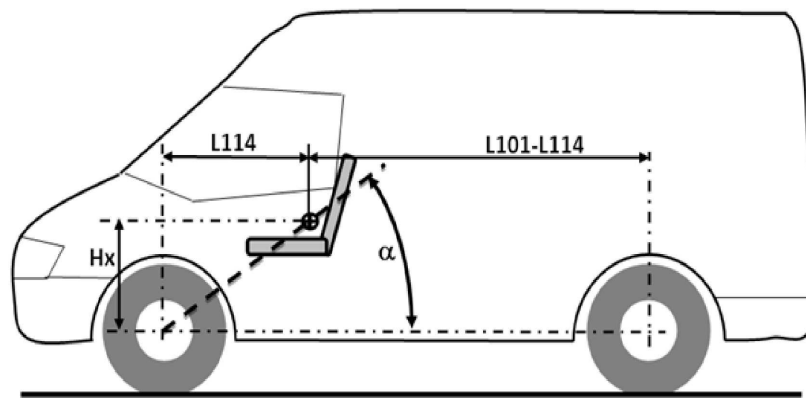
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Κοινοποίηση
2. Διάταξη του σήματος έγκρισης
3. Διαδικασία δυναμικής δοκιμής πλευρικής πρόσκρουσης σε στύλο
4. Απαιτήσεις για τη ρύθμιση και την εγκατάσταση καθισμάτων για το ανδρικό WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα
5. Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής σημείου H (μηχανή 3-D H)
6. Συνθήκες και διαδικασίες δοκιμής για την αξιολόγηση της ακεραιότητας του συστήματος καυσίμου υδρογόνου μετά από σύγκρουση
7. Γραμμή αναφοράς πρόσκρουσης
8. Γωνία πρόσκρουσης
9. Στοιχεία αναφοράς εγκάρσιας και διαμήκους γωνίας στάσης
10. Προσδιορισμός των κριτηρίων επιδόσεων για το ανδρικό WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (*)

1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) σε οχήματα της κατηγορίας M₁ με μεικτή μάζα οχήματος έως 3 500 kg· και
- β) σε οχήματα της κατηγορίας N₁ όπου η οξεία γωνία άλφα (α), η οποία σχηματίζεται μεταξύ του οριζόντιου επιπέδου που διέρχεται από το κέντρο του εμπρόσθιου άξονα και του γωνιακού εγκάρσιου επιπέδου που διέρχεται από το κέντρο του εμπρόσθιου άξονα και το σημείο R του καθίσματος του οδηγού, όπως απεικονίζεται παρακάτω, είναι μικρότερη από 22,0 μοίρες· ή όπου ο λόγος της απόστασης από το σημείο R του οδηγού έως το κέντρο του οπίσθιου άξονα (L101-L114) προς την απόσταση από το κέντρο του εμπρόσθιου άξονα έως το σημείο R (L114) του οδηγού είναι μικρότερος από 1,30 (*).



1.2. Άλλα οχήματα κατηγορίας M και N με μεικτή μάζα οχήματος έως 4 500 kg μπορούν επίσης να λάβουν έγκριση, αν ζητηθεί από τον κατασκευαστή.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 2.1. «έγκριση τύπου οχήματος»: το σύνολο της διαδικασίας κατά την οποία συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό πιστοποιεί ότι κάποιος τύπος οχήματος πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
- 2.2. «οπίσθια θύρα»: θύρα ή σύστημα θύρας στο πίσω τμήμα μηχανοκίνητου οχήματος, μέσω της οποίας επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες ή φορτώνονται ή εκφορτώνονται φορτία από το όχημα. Στις οπίσθιες θύρες δεν περιλαμβάνεται:
- α) το κάλυμμα του χώρου αποσκευών· ή
- β) θύρα ή παράθυρο αποτελούμενο εξολοκλήρου από υλικά εφυάλωσης με μάνδαλα και/ή μηχανισμούς στροφών προσαρτημένους απευθείας στο υλικό εφυάλωσης·
- 2.3. «σύστημα αποθήκευσης συμπιεσμένου υδρογόνου (CHSS)»: σύστημα το οποίο είναι σχεδιασμένο για την αποθήκευση καυσίμου υδρογόνου για υδρογονοκίνητο όχημα και αποτελείται από δεξαμενή υπό πίεση, διατάξεις εκτόνωσης πίεσης (ΔΕΠ) και διάταξη διακοπής, ώστε να απομονώνεται το αποθηκευμένο υδρογόνο από το υπόλοιπο σύστημα καυσίμου και το περιβάλλον·

(*) Σύμφωνα με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των κανονισμών του ΟΗΕ (βλέπε έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/1044/Αναθ.1), οι εγκρίσεις τύπου βάσει του κανονισμού αριθ. 135 μπορούν να χορηγούνται μόνο για οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και είναι αποδεκτές από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι αποφάσεις σχετικά με τις κατηγορίες οχημάτων που απαιτούνται σε περιφερειακή/εθνική βάση, προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, αντιμετωπίζονται σε περιφερειακό/εθνικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, ένα συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να περιορίσει την εφαρμογή των απαιτήσεων στην εθνική του νομοθεσία εάν αποφασίσει ότι ο εν λόγω περιορισμός είναι σκόπιμος.

(*) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.4. «δεξαμενή (για αποθήκευση υδρογόνου)»: το κατασκευαστικό στοιχείο στο εσωτερικό του συστήματος αποθήκευσης υδρογόνου στο οποίο αποθηκεύεται ο κύριος όγκος του καυσίμου υδρογόνου·
- 2.5. «μηχανισμός μανδάλωσης θύρας»: μηχανισμός που αποτελείται τουλάχιστον από μάνδαλο και αντίκρισμα·
- 2.6. «διαρροή έρματος καυσίμου»: πτώση, ροή ή διαρροή του έρματος καυσίμου από το όχημα, η οποία δεν περιλαμβάνει την υγρασία που προκύπτει από τριχοειδή κίνηση·
- 2.7. «θέση πλήρους μανδάλωσης»: η κατάσταση ασφάλισης του μανδάλου στην οποία η θύρα είναι εντελώς κλειστή·
- 2.8. «μεικτή μάζα οχήματος»: η μέγιστη μάζα του πλήρως έμφορτου οχήματος άνευ ρυμουλκούμενου, βάσει των επιδόσεων κατασκευής και σχεδιασμού του, όπως δηλώνονται από τον κατασκευαστή·
- 2.9. «στροφέας»: διάταξη που χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση της θύρας σε σχέση με τη δομή του αμαξώματος και για τον έλεγχο της διαδρομής περιστροφής της θύρας κατά την είσοδο και την έξοδο των επιβατών·
- 2.10. «υδρογονοκίνητο όχημα»: οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο χρησιμοποιεί συμπιεσμένο αέριο υδρογόνο ως καύσιμο προώθησης του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων με κυψέλες καυσίμου και με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Το καύσιμο υδρογόνο για επιβατικά οχήματα προδιαγράφεται στα πρότυπα ISO 14687-2:2012 και SAE J2719 (αναθεώρηση Σεπτεμβρίου 2011)·
- 2.11. «μάνδαλο»: διάταξη που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση της θύρας σε κλειστή θέση ως προς το αμάξιμα του οχήματος και διαθέτει δυνατότητα εκούσιας απασφάλισης (ή χειρισμού)·
- 2.12. «σε θέση μανδάλωσης»: οποιαδήποτε κατάσταση ασφάλισης του μηχανισμού μανδάλωσης θύρας, κατά την οποία το μάνδαλο βρίσκεται σε θέση πλήρους μανδάλωσης, σε δεύτερη θέση μανδάλωσης ή μεταξύ θέσης πλήρους μανδάλωσης και δεύτερης θέσης μανδάλωσης·
- 2.13. «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της αρμόδιας για τις εγκρίσεις αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής. Το εν λόγω πρόσωπο ή ο εν λόγω φορέας δεν είναι απαραίτητο να εμπλέκεται άμεσα σε όλα τα στάδια της κατασκευής του οχήματος, του συστήματος ή του εξαρτήματος που υπόκειται στη διαδικασία έγκρισης·
- 2.14. «θάλαμος επιβατών»: ο χώρος για τους επιβάτες που οριοθετείται από την οροφή, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα, τις θύρες, τους εξωτερικούς υαλοπίνακες, το εμπρόσθιο διαχωριστικό διάφραγμα και το επίπεδο που διέρχεται από το οπίσθιο διαχωριστικό διάφραγμα του θαλάμου ή από το επίπεδο του στηρίγματος του ερεισίνωτου των οπίσθιων καθισμάτων·
- 2.15. «διάταξη εκτόνωσης πίεσης (ΔΕΠ) (για συστήματα αποθήκευσης υδρογόνου)»: διάταξη η οποία, ενεργοποιούμενη υπό συγκεκριμένες συνθήκες επιδόσεων, χρησιμοποιείται για την απελευθέρωση υδρογόνου από σύστημα υπό πίεση, αποτρέποντας έτσι την αστοχία του συστήματος·
- 2.16. «συμβατική μάζα φορτίου και αποσκευών»: η ικανότητα μεταφοράς φορτίου και αποσκευών του οχήματος, εκφραζόμενη ως η μάζα που προκύπτει με την αφαίρεση της μάζας άφορτου οχήματος και της συμβατικής μάζας επιβατών από τη μεικτή μάζα του οχήματος·
- 2.17. «συμβατική μάζα επιβατών»: η μάζα που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του συνολικού αριθμού καθορισμένων θέσεων καθημένων στο όχημα επί 68 kg·
- 2.18. «σημείο R»: σημείο αναφοράς στα σχέδια το οποίο:
- α) έχει συντεταγμένες οι οποίες ορίζονται σε σχέση προς τη σχεδιασμένη δομή του οχήματος· και
 - β) ορίζεται, κατά περίπτωση για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το παράρτημα 1 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) ⁽³⁾·

(³) Έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6, παράρτημα 1 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.19. «δεύτερη θέση μανδάλωσης»: η κατάσταση ασφάλισης του μανδάλου, στην οποία η θύρα είναι μερικώς κλειστή·
- 2.20. «βαλβίδα διακοπής (για υδρογονοκίνητα οχήματα)»: βαλβίδα μεταξύ της δεξαμενής αποθήκευσης και του συστήματος καυσίμου του οχήματος, η οποία ενεργοποιείται αυτόματα και η οποία είναι σχεδιασμένη να επανέρχεται στην κλειστή θέση όταν δεν είναι συνδεδεμένη με πηγή ισχύος·
- 2.21. «αντίκρισμα»: διάταξη με την οποία συνδέεται το μάνδαλο για τη διατήρηση της θύρας σε θέση πλήρους μανδάλωσης ή στη δεύτερη θέση μανδάλωσης·
- 2.22. «κάλυμμα χώρου αποσκευών»: κινητό φάνωμα του αμαξώματος που παρέχει πρόσβαση από το εξωτερικό του οχήματος σε χώρο που διαχωρίζεται πλήρως από τον χώρο επιβατών μέσω μόνιμου διαχωριστικού ή σταθερού ή ανατρεπόμενου ερεισίνωτου καθίσματος (στη θέση για χρήση από επιβάτες)·
- 2.23. «τύπος συστήματος προστασίας»: κατηγορία προστατευτικών διατάξεων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές σχεδιαστικές διαφορές όσον αφορά:
- α) την τεχνολογία·
 - β) τη γεωμετρία·
 - γ) την ικανότητα απορρόφησης ενέργειας· και
 - δ) τα υλικά κατασκευής τους.
- 2.24. «μάζα άφορτου οχήματος»: η ονομαστική μάζα πλήρους οχήματος που περιλαμβάνει το αμάξωμα και όλον τον εξοπλισμό του εργοστασίου, τον ηλεκτρικό και βοηθητικό εξοπλισμό για την κανονική λειτουργία του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των υγρών, των εργαλείων, του πυροσβεστήρα, των τυποποιημένων ανταλλακτικών, των σφηνών και του εφεδρικού τροχού, εφόσον υπάρχουν. Η δεξαμενή καυσίμου πληρούται έως το 90 % της επιτρεπόμενης χωρητικότητας του κατασκευαστή και τα άλλα συστήματα που περιέχουν υγρά (εκτός από τα συστήματα για το χρησιμοποιημένο νερό) έως το 100 % της χωρητικότητας που προδιαγράφει ο κατασκευαστής·
- 2.25. «σύστημα καυσίμου του οχήματος (για υδρογονοκίνητα οχήματα)»: διάταξη εξαρτημάτων η οποία χρησιμοποιείται για την αποθήκευση ή παροχή υδρογόνου σε μια κυψέλη καυσίμου (ΚΚ) ή έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης (ΚΕΚ)·
- 2.26. «τύπος οχήματος»: κατηγορία οχημάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές όσον αφορά:
- α) τον τύπο του/των συστήματος/-ων προστασίας·
 - β) τον τύπο του/των εμπρόσθιου/-ων καθίσματος/-ων·
 - γ) το πλάτος του οχήματος·
 - δ) το μεταξόνιο και το συνολικό μήκος του οχήματος·
 - ε) τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα υλικά των πλευρικών τοιχωμάτων του θαλάμου επιβατών, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προαιρετικών διαρρυθμίσεων ή εσωτερικών εξαρτημάτων εντός ή γύρω από τα πλευρικά τοιχώματα του θαλάμου επιβατών·
 - στ) τον τύπο μανδάλων και στροφένων θυρών·
 - ζ) τον τύπο του/των συστήματος/-ων καυσίμου·
 - η) τη μάζα άφορτου οχήματος και τη συμβατική μάζα φορτίου και αποσκευών·
 - θ) τη θέση του κινητήρα (εμπρός, πίσω ή στο μέσο)·
- στον βαθμό που μπορεί να θεωρηθεί ότι επηρεάζουν αρνητικά τα αποτελέσματα της δοκιμής πλευρικής πρόσκρουσης οχήματος σε στύλο που έχει διεξαχθεί σύμφωνα με το παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού·
- 2.27. «πλάτος του οχήματος»: η απόσταση μεταξύ δύο επιπέδων παραλλήλων προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο (του οχήματος) και εφαπτόμενων του οχήματος εκατέρωθεν του επιπέδου αυτού, χωρίς όμως να λαμβάνονται υπόψη τα εξωτερικά κάτοπτρα, οι φανοί πλευρικής σήμανσης, οι δείκτες πίεσης των ελαστικών, οι φανοί δεικτών κατεύθυνσης, οι φανοί θέσης, οι εύκαμπτοι λασπωτήρες και το προεξέχον τμήμα του πέλατος των ελαστικών αμέσως πάνω από το σημείο επαφής με το έδαφος.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 - 3.1. Η αίτηση για την έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις επιδόσεις του στην πλευρική πρόσκρουση σε στύλο, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από δρόντως διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.
 - 3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:
 - 3.2.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τη μορφή και τα συστατικά υλικά του·
 - 3.2.2. φωτογραφίες και/ή διαγράμματα και σχέδια του οχήματος που παρουσιάζουν τον τύπο του οχήματος σε εμπρόσθια, πλευρική και οπίσθια όψη και λεπτομέρειες του σχεδίου του πλευρικού τμήματος της δομής·
 - 3.2.3. προδιαγραφές μάζας άφορτου οχήματος, συμβατικής μάζας φορτίου και αποσκευών, και μεικτής μάζας οχήματος για τον τύπο οχήματος·
 - 3.2.4. σχήμα και εσωτερικές διαστάσεις του θαλάμου επιβατών· και
 - 3.2.5. περιγραφή των σχετικών εσωτερικών πλευρικών εξαρτημάτων και συστημάτων προστασίας που έχουν τοποθετηθεί στο όχημα.
 - 3.3. Ο αιτών την έγκριση πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος να υποβάλει οποιαδήποτε δεδομένα και αποτελέσματα δοκιμών που έχουν διεξαχθεί, τα οποία καθιστούν δυνατή τη διαπίστωση ότι η συμμόρφωση των πρωτότυπων οχημάτων προς τις απαιτήσεις μπορεί να επιτευχθεί με επαρκή βαθμό ακρίβειας.
 - 3.4. Όχημα που είναι αντιπροσωπευτικό του τύπου οχήματος προς έγκριση υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διενέργεια της/των δοκιμής/-ών έγκρισης.
 - 3.4.1. Ένα όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα κατασκευαστικά μέρη που ανήκουν στον τύπο οχήματος μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμές με την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδειχθεί πως η απουσία των κατασκευαστικών αυτών μερών δεν επηρεάζει αρνητικά τις επιδόσεις που περιγράφονται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
 - 3.4.2. Ο αιτών την έγκριση είναι υπεύθυνος να αποδείξει ότι η εφαρμογή της παραγράφου 3.4.1 είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
 - 4.1. Εάν ο τύπος οχήματος για τον οποίο υποβάλλεται αίτηση χορήγησης βάσει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
 - 4.2. Σε περίπτωση αμφιβολίας, κατά την επαλήθευση της συμμόρφωσης του οχήματος προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, λαμβάνονται υπόψη τυχόν δεδομένα ή αποτελέσματα δοκιμών που παρέχονται από τον κατασκευαστή, τα οποία μπορούν να εξετάζονται επίσης κατά την επικύρωση των δοκιμών έγκρισης που διενεργήθηκαν από την τεχνική υπηρεσία.
 - 4.3. Για κάθε τύπο οχήματος που εγκρίνεται χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του (προς το παρόν 01, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 01) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να χορηγήσει τον ίδιο αριθμό έγκρισης σε άλλον τύπο οχήματος.
 - 4.4. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται η έγκριση, η επέκταση, η απόρριψη ή η ανάκληση της έγκρισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που ακολουθεί το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού και μέσω φωτογραφιών και/ή διαγραμμάτων και σχεδίων που έχουν υποβληθεί από τον αιτούντα έγκριση, σε μέγεθος όχι μεγαλύτερο του A4 (210 × 297 mm) ή διπλωμένο, ώστε να επιτυγχάνεται το εν λόγω μέγεθος και σε κατάλληλη κλίμακα.

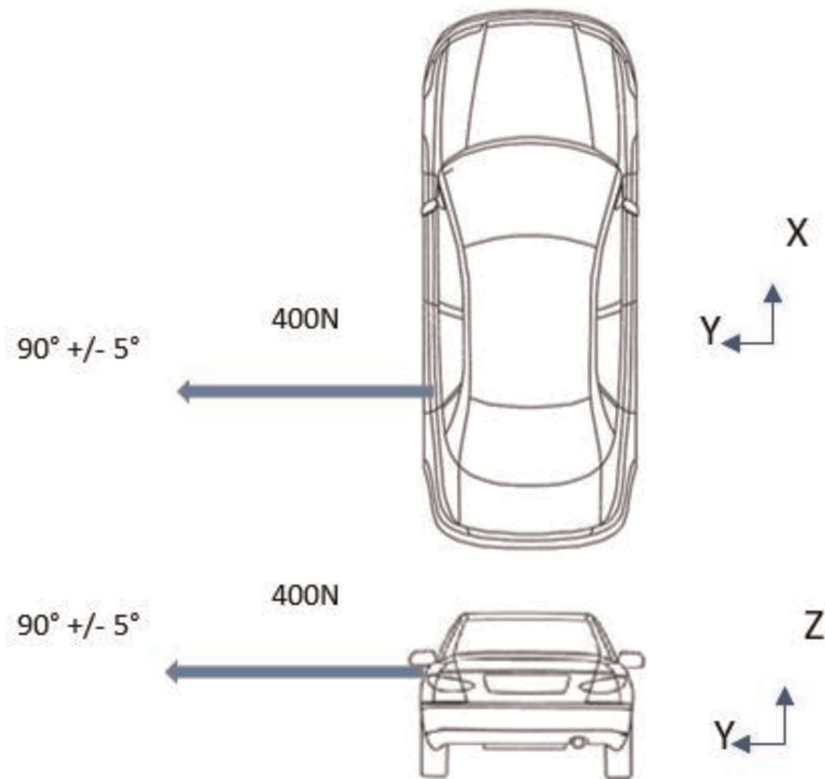
- 4.5. Σε κάθε όχημα που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο οχήματος, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο, το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, τοποθετείται διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.5.1. κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση (*).
- 4.5.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.5.1.
- 4.6. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που χορήγησε την έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που ορίζεται στην παράγραφο 4.5.1· σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης, καθώς και τα επιπλέον σύμβολα όλων των κανονισμών δυνάμει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τίθενται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 4.5.1.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.8. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.9. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα σημάτων έγκρισης.
5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
- 5.1. Όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα 3, με τη χρήση του ανδρικού WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα (?).
- 5.1.1. Με εξαίρεση τους τύπους οχημάτων που έχουν σχεδιαστεί όπως περιγράφεται στο σημείο 5.1.2 κατωτέρω, η δοκιμή έγκρισης πρέπει να διεξάγεται κατά τρόπο τέτοιο ώστε το όχημα να προσκρούει στον στύλο από την πλευρά του οδηγού.
- 5.1.2. Στην περίπτωση τύπων οχημάτων των οποίων οι πλευρικές δομές, τα καθίσματα εμπρόσθιας σειράς ή ο τύπος των συστημάτων προστασίας σε κάθε πλευρά του οχήματος είναι αρκετά διαφορετικά, ώστε η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή να θεωρήσει ότι θα μπορούσαν να επηρεάσουν αισθητά τις επιδόσεις σε μια δοκιμή που διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 3, η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή μπορεί να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε από τις εναλλακτικές λύσεις που προτείνονται στην παράγραφο 5.1.2.1 ή 5.1.2.2.
- 5.1.2.1. Η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή θα απαιτεί τη διεξαγωγή της δοκιμής έγκρισης κατά τρόπο τέτοιο ώστε το όχημα να προσκρούει στον στύλο από την πλευρά του οδηγού όταν:
- 5.1.2.1.1. αυτή η πλευρά θεωρείται η δυσμενέστερη· ή
- 5.1.2.1.2. ο κατασκευαστής παρέχει συμπληρωματικές πληροφορίες (π.χ. δεδομένα από εσωτερικές δοκιμές του κατασκευαστή) επαρκείς ώστε να πεισθεί η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή ότι οι διαφορές σχεδιασμού σε κάθε πλευρά του οχήματος δεν επηρεάζουν αισθητά τις επιδόσεις σε δοκιμή που διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 3.
- 5.1.2.2. Η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή θα απαιτεί τη διεξαγωγή της δοκιμής έγκρισης κατά τρόπο τέτοιο ώστε το όχημα να προσκρούει στον στύλο από την πλευρά του συνοδηγού, όταν αυτή η πλευρά θεωρείται η δυσμενέστερη.
- 5.2. Τα αποτελέσματα της δοκιμής έγκρισης που διεξάγεται σύμφωνα με την παράγραφο 5.1 θεωρούνται ικανοποιητικά εάν πληρούνται οι απαιτήσεις των παραγράφων 5.3, 5.4 και 5.5.

(*) Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ. 6.

(?) Οι τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων λεπτομερών σχεδίων και διαδικασιών για τη συναρμολόγηση/αποσυναρμολόγηση του ανδρικού WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα καθορίζονται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.

- 5.3. Απαιτήσεις επιδόσεων για το ανδρικό WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα
- 5.3.1. Τα κριτήρια επιδόσεων που μετρώνται με ανδρικό WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα στο εμπρόσθια εξωτερική θέση καθημένων στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος που υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα 3 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 5.3.2 έως 5.3.6.
- 5.3.2. Κριτήρια κρανιακού τραυματισμού
- 5.3.2.1. Το κριτήριο κρανιακού τραυματισμού (HIC) 36 δεν υπερβαίνει το 1 000 όταν υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παραρτήματος 10.
- 5.3.3. Κριτήρια επιδόσεων για τους ώμους
- 5.3.3.1. Η κορυφαία πλευρική δύναμη στον ώμο δεν ξεπερνά τα 3,0 kN όταν υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 2.1 του παραρτήματος 10.
- 5.3.4. Κριτήρια επιδόσεων για τον θώρακα
- 5.3.4.1. Η μέγιστη παραμόρφωση των πλευρών του θώρακα δεν ξεπερνά τα 55 mm όταν υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 του παραρτήματος 10.
- 5.3.5. Κριτήρια επιδόσεων για την κοιλιακή χώρα
- 5.3.5.1. Η μέγιστη παραμόρφωση των πλευρών της κοιλιακής χώρας δεν ξεπερνά τα 65 mm όταν υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 4.1 του παραρτήματος 10.
- 5.3.5.2. Η προκύπτουσα επιτάχυνση της οσφυϊκής μοίρας δεν υπερβαίνει τα 75 g ($1\text{ g} = \eta\text{ επιτάχυνση λόγω βαρύτητας} = 9,81\text{ m/s}^2$), εκτός από χρονικά διαστήματα των οποίων η αθροιστική διάρκεια δεν υπερβαίνει τα 3 ms, όταν υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 4.2 του παραρτήματος 10.
- 5.3.6. Κριτήρια επιδόσεων για την πύελο
- 5.3.6.1. Η κορυφαία δύναμη στην ηβική σύμφυση δεν ξεπερνά τα 3,36 kN όταν υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 5.1 του παραρτήματος 10.
- 5.4. Απαιτήσεις ακεραιότητας για τους μηχανισμούς μανδάλων και στροφέων θύρας
- 5.4.1. Κάθε πλευρική θύρα που προσκρούει στον στύλο δεν διαχωρίζεται εξολοκλήρου από το όχημα.
- 5.4.2. Κάθε θύρα (συμπεριλαμβανομένης της οπίσθιας θύρας, αλλά όχι του καλύμματος χώρου αποσκευών) η οποία δεν προσκρούει στον στύλο και δεν διαχωρίζεται πλήρως από το χώρο επιβατών μέσω μόνιμου διαχωριστικού ή σταθερού ή ανατρεπόμενου ερεισίνωτου καθίσματος (στη θέση για χρήση από επιβάτες) πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 5.4.2.1. η θύρα παραμένει σε θέση μανδάλωσης.
Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται εφόσον:
- α) είναι σαφώς ορατό ότι η κλειδαριά της θύρας είναι σε θέση μανδάλωσης· ή

- β) εάν η θύρα δεν ανοίγει με στατική δύναμη έλξης τουλάχιστον 400 N στη διεύθυνση Y που εφαρμόζεται σε αυτή, σύμφωνα με το σχήμα κατωτέρω, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο κατώφλι του παραθύρου και στο άκρο της θύρας που βρίσκεται απέναντι από την πλευρά άρθρωσης, αλλά όχι στη χειρολαβή.



- 5.4.2.2. το μάνδαλο δεν διαχωρίζεται από το αντίκρισμα·
- 5.4.2.3. τα κατασκευαστικά στοιχεία του στροφέα δεν διαχωρίζονται το ένα από το άλλο ή από το σημείο σύνδεσής τους με το όχημα· και
- 5.4.2.4. οι μηχανισμοί μανδάλων και στροφέων της θύρας δεν εξέρχονται από τις αγκυρώσεις τους.
- 5.5. Απαιτήσεις ακεραιότητας του συστήματος καυσίμου
- 5.5.1. Στην περίπτωση οχήματος που κινείται με καύσιμο με σημείο ζέσης άνω των 0 °C, η διαρροή έρματος καυσίμου από το/τα σύστημα/-τα καυσίμου (*) το οποίο προετοιμάζεται σύμφωνα με την παράγραφο 5.1 του παραρτήματος 3 δεν πρέπει να υπερβαίνει:
- 5.5.1.1. συνολικά τα 142 γραμμάρια κατά τη διάρκεια 5 λεπτών αμέσως μετά την πρώτη επαφή του οχήματος με τον στύλο· και
- 5.5.1.2. συνολικά τα 28 γραμμάρια κατά τη διάρκεια κάθε επακόλουθης περιόδου 1 λεπτού από τα 5 έως τα 30 λεπτά αμέσως μετά την πρώτη επαφή του οχήματος με τον στύλο.
- 5.5.2. Στην περίπτωση οχήματος που κινείται με σύστημα συμπιεσμένου υδρογόνου:
- 5.5.2.1. ο ρυθμός διαρροής υδρογόνου (V_{H_2}) που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παραρτήματος 6 για το υδρογόνο ή την παράγραφο 5 του παραρτήματος 6 για το ήλιο δεν υπερβαίνει κατά μέσο όρο τα 118 NL ανά λεπτό για χρονικό διάστημα Δt λεπτά μετά τη σύγκρουση·

(*) Για να εξασφαλιστεί ότι η διαρροή υγρού από το σύστημα καυσίμου μπορεί εύκολα να διαχωριστεί και να εντοπιστεί, τα υγρά από τα άλλα συστήματα του οχήματος μπορούν να αντικατασταθούν από ισοδύναμη μάζα έρματος (σύμφωνα με την παράγραφο 5.3 του παραρτήματος 3).

- 5.5.2.2. η συγκέντρωση κατ' όγκο του αερίου (υδρογόνου ή ηλίου, κατά περίπτωση) στις τιμές αέρα του θαλάμου επιβατών και του χώρου αποσκευών που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παραρτήματος 6 δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4,0 % για το υδρογόνο ή το 3,0 % για το ήλιο, ανά πάσα στιγμή καθ' όλη τη διάρκεια των 60 λεπτών της περιόδου μέτρησης μετά τη σύγκρουση (*) και
- 5.5.2.3. Η/Οι δεξαμενή/-ές (αποθήκευσης υδρογόνου) παραμένει/-ουν συνδεδεμένη/-ες στο όχημα σε ένα τουλάχιστον σημείο σύνδεσης.
6. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 6.1. Κάθε τροποποίηση που επηρεάζει τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος που ορίζονται στην παράγραφο 2.26 στοιχεία α) έως θ) ανωτέρω γνωστοποιείται στην αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή η οποία ενέκρινε τον τύπο οχήματος. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή μπορεί:
- 6.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν δεν θα έχουν αισθητές δυσμενείς επιπτώσεις στις επιδόσεις του οχήματος στην πλευρική πρόσκρουση σε στύλο, και να χορηγήσουν επέκταση της έγκρισης· ή
- 6.1.2. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν θα μπορούσαν να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στις επιδόσεις του οχήματος στην πλευρική πρόσκρουση σε στύλο και να απαιτήσει τη διενέργεια περαιτέρω δοκιμών ή συμπληρωματικών ελέγχων πριν από τη χορήγηση επέκτασης της έγκρισης.
- 6.2. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται καθ' οποιονδήποτε τρόπο οι διατάξεις της παραγράφου 6.1 ανωτέρω, η έγκριση επεκτείνεται ώστε να καλύπτει όλες τις άλλες παραλλαγές του τύπου οχήματος για τις οποίες το άθροισμα της μάζας άφορτου οχήματος και της συμβατικής μάζας φορτίου και αποσκευών δεν υπερβαίνει κατά περισσότερο από 8 % τη μάζα του οχήματος που χρησιμοποιήθηκε στη δοκιμή έγκρισης.
- 6.3. Η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή κοινοποιεί στα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό ειδοποίηση για την επέκταση ή την απόρριψη της έγκρισης, προσδιορίζοντας την/τις μετατροπή/-ές, χρησιμοποιώντας τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.4 ανωτέρω.
- 6.4. Η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή αποδίδει αριθμό σειράς για κάθε επέκταση, ο οποίος είναι γνωστός ως αριθμός επέκτασης.
7. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες παραγωγής πρέπει να είναι σύμφωνες με εκείνες που προβλέπονται στο προσάρτημα 2 της συμφωνίας (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), με τις ακόλουθες απαιτήσεις.
- 7.1. Κάθε όχημα που εγκρίνεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο, ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 5 ανωτέρω.
- 7.2. Ο κάτοχος της έγκρισης εξασφαλίζει ότι για κάθε τύπο οχήματος διενεργούνται τουλάχιστον οι δοκιμές που αφορούν τις μετρήσεις.
- 7.3. Η αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να προβεί σε επαλήθευση των μεθόδων ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Οι εν λόγω επαληθεύσεις διενεργούνται κατά κανόνα ανά διετία.
8. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Η έγκριση που χορηγείται σε τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 7.1 ή εφόσον το όχημα απέτυχε στους ελέγχους που προσδιορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 7.2.
- 8.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

(*) Η συγκεκριμένη απαίτηση ικανοποιείται εάν επιβεβαιωθεί ότι η βαλβίδα διακοπής κάθε συστήματος αποθήκευσης υδρογόνου έκλεισε εντός 5 δευτερολέπτων από την πρώτη σύγκρουση του οχήματος με τον στύλο και δεν σημειώθηκε διαρροή από το/τα σύστημα/-τα αποθήκευσης υδρογόνου.

9. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Εάν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει τελείως την παραγωγή τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση, η οποία με τη σειρά της ειδοποιεί πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο κοινοποίησης σύμφωνο προς το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
10. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ
- 10.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου, και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης, παράτασης, απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.
11. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 11.1. Από την επίσημη ημερομηνία θέσης σε ισχύ της σειράς τροποποιήσεων 01 του παρόντος κανονισμού, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ούτε αρνείται την αποδοχή εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01.
- 11.2. Ακόμη και μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της σειράς τροποποιήσεων 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν εγκρίσεις τύπου και δεν αρνούνται τη χορήγηση επεκτάσεων των εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό στην αρχική του μορφή.
- 11.3. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2016 κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εθνικής ή περιφερειακής έγκρισης τύπου σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό στην αρχική του μορφή.
- 11.4. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2016 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται, για τον σκοπό εθνικής ή περιφερειακής έγκρισης τύπου, οχήματα πλάτους 1,50 m ή μικρότερου τα οποία δεν διαθέτουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01.
- 11.5. Ακόμη και μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2016 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου οχημάτων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό στην αρχική του μορφή, οι οποίες δεν επηρεάζονται από τη σειρά τροποποιήσεων 01.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδίδεται από: Όνομα υπηρεσίας:

.....

Σχετικά με (?):

- Χορήγηση έγκρισης
- Επέκταση έγκρισης
- Απόρριψη έγκρισης
- Ανάκληση έγκρισης
- Οριστική παύση της παραγωγής

τύπου οχήματος σε σχέση με τις επιδόσεις του ως προς την πλευρική πρόσκρουση σε στύλο δυνάμει του κανονισμού αριθ. 135

Αριθ. έγκρισης Αριθ. επέκτασης

1. Εμπορικό σήμα οχήματος:
2. Τύπος και εμπορική ονομασία οχήματος:
3. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
4. Επωνυμία και διεύθυνση του τυχόν αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή του οχήματος:
6. Ημερομηνία υποβολής οχήματος προς έγκριση:
7. Επίπεδο/προδιαγραφές κατασκευής ανδρικού WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα.....
8. Τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης:
9. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης δοκιμής από την εν λόγω υπηρεσία:
10. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής που εκδίδεται από την εν λόγω υπηρεσία:
11. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης: ²
12. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
13. Τόπος:
14. Ημερομηνία:
15. Υπογραφή:
16. Παρατηρήσεις:
17. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτεται ο κατάλογος των εγγράφων που κατατέθηκαν στην αρχή που χορήγησε την έγκριση, τα οποία διατίθενται κατόπιν αίτησης.

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

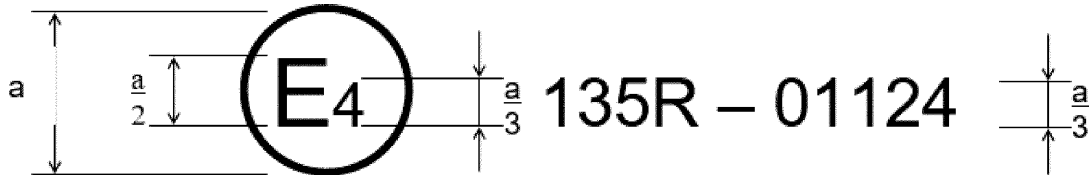
(²) Διαγράφονται οι περιττές ενδείξεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παράγραφο 4.5 του παρόντος κανονισμού)

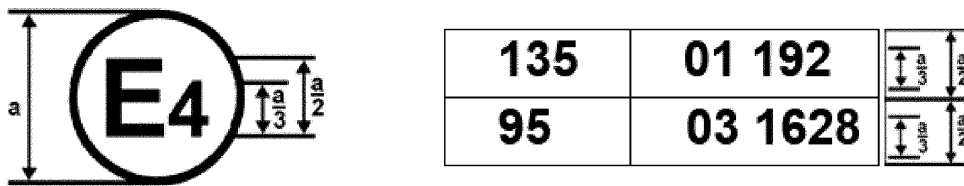


a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δείχνει ότι ο οικείος τύπος οχήματος, όσον αφορά τις επιδόσεις του στην πλευρική πρόσκρουση σε στύλο, έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 135 και με αριθ. έγκρισης 00124. Ο αριθμός έγκρισης δηλώνει ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 135, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.6 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο οικείος τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 135 και 95 ⁽¹⁾. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι, κατά την ημερομηνία χορήγησης των αντίστοιχων εγκρίσεων, στον κανονισμό αριθ. 135 είχαν ενσωματωθεί οι τροποποιήσεις της σειράς 01 και στον κανονισμό αριθ. 95 είχαν ενσωματωθεί οι τροποποιήσεις της σειράς 03.

(¹) Ο δεύτερος αριθμός δίνεται απλώς ενδεικτικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΠΛΕΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗΣ ΣΕ ΣΤΥΛΟ

1. ΣΚΟΠΟΣ
Καθορισμός της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 του παρόντος κανονισμού.
2. ΟΡΙΣΜΟΙ
Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:
 - 2.1. «έρμα καυσίμου»: νερό· ή διαλύτης Stoddard· ή οποιοδήποτε άλλο ομοιογενές υγρό με ειδικό βάρος $1,0 + 0/- 0,25$ και δυναμικό ιξώδες $0,9 \pm 0,05$ mPa·s στους 25 °C·
 - 2.2. «γραμμή αναφοράς πρόσκρουσης»: η γραμμή που σχηματίζεται στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος δοκιμής από την τομή της εξωτερικής επιφάνειας του οχήματος και από κατακόρυφο επίπεδο που διέρχεται από το κέντρο βάρους της κεφαλής του ανδρικού, το οποίο είναι τοποθετημένο σύμφωνα με το παράρτημα 4, στην καθορισμένη εμπρόσθια εξωτερική θέση καθήμενων στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος. Το κατακόρυφο επίπεδο σχηματίζει γωνία 75° με τον διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος. Η γωνία μετράται όπως αναφέρεται στο παράρτημα 7 σχήμα 7-1 (ή σχήμα 7-2) για πρόσκρουση στην αριστερή (ή δεξιά) πλευρά·
 - 2.3. «διάνυσμα ταχύτητας πρόσκρουσης»: το γεωμετρικό μέγεθος που περιγράφει τόσο την ταχύτητα όσο και τη διεύθυνση πορείας του οχήματος κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης στον στύλο. Το διάνυσμα ταχύτητας πρόσκρουσης δείχνει προς τη διεύθυνση πορείας του οχήματος. Η αρχή του διανύσματος ταχύτητας πρόσκρουσης είναι το κέντρο βάρους του οχήματος και το μέτρο (μήκος) του περιγράφει την ταχύτητα πρόσκρουσης του οχήματος·
 - 2.4. «έμφορτη στάση»: η εγκάρσια και διαμήκης γωνία στάσης του οχήματος δοκιμής όταν αυτό είναι τοποθετημένο σε επίπεδη επιφάνεια, με όλα τα ελαστικά του επίσωτρα τοποθετημένα και πληρωμένα σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή του οχήματος και με φορτίο ώστε να επιτυγχάνεται η μάζα έμφορτου οχήματος. Το όχημα δοκιμής φορτώνεται τοποθετώντας κεντρικά 136 kg ή τη συμβατική μάζα φορτίου και αποσκευών (οποιοδήποτε από τα δύο είναι μικρότερο) στον χώρο φορτίου/αποσκευών πάνω από τον διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος. Η μάζα της απαραίτητης ανθρωπόμορφης διάταξης δοκιμής τοποθετείται στην εμπρόσθια εξωτερική θέση καθήμενων στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος. Το εμπρόσθιο κάθισμα στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα 4·
 - 2.5. «μάζα έμφορτου οχήματος»: η μάζα άφορτου οχήματος συν 136 kg ή η συμβατική μάζα φορτίου και αποσκευών (οποιαδήποτε από τις δύο είναι μικρότερη), συν τη μάζα της απαραίτητης ανθρωπόμορφης διάταξης δοκιμής·
 - 2.6. «εγκάρσια γωνία στάσης»: η γωνία σταθερής γραμμικής αναφοράς που συνδέει δύο σημεία αναφοράς στο κατώφλι της εμπρόσθιας αριστερής ή δεξιάς θύρας (κατά περίπτωση) σε σχέση με επίπεδη επιφάνεια ή οριζόντιο επίπεδο αναφοράς. Παράδειγμα κατάλληλης σταθερής γραμμικής αναφοράς για τη μέτρηση της εγκάρσιας γωνίας στάσης του κατωφλιού της αριστερής θύρας απεικονίζεται στο σχήμα 9-1 του παραρτήματος 9·
 - 2.7. «στύλος»: σταθερή και άκαμπτη κατακόρυφη μεταλλική δομή με συνεχή διάμετρο εξωτερικής διατομής 254 mm \pm 6 mm, η οποία αρχίζει το πολύ 102 mm πάνω από το χαμηλότερο σημείο των ελαστικών στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος σε έμφορτη στάση και εκτείνεται τουλάχιστον πάνω από το υψηλότερο σημείο της οροφής του οχήματος δοκιμής·
 - 2.8. «διαμήκης γωνία στάσης»: η γωνία σταθερής γραμμικής αναφοράς που συνδέει δύο σημεία αναφοράς που βρίσκονται εκατέρωθεν του οριζόντιου διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος στο εμπρόσθιο ή στο οπίσθιο μέρος του αμαξώματος του οχήματος (κατά περίπτωση), σε σχέση με επίπεδη επιφάνεια ή οριζόντιο επίπεδο αναφοράς. Παράδειγμα κατάλληλης σταθερής γραμμικής αναφοράς για τη μέτρηση της διαμήκους γωνίας στάσης του οπίσθιου μέρους απεικονίζεται στο σχήμα 9-2 του παραρτήματος 9·
 - 2.9. «ειδικό βάρος»: η πυκνότητα υγρού αναφοράς εκφραζόμενη ως λόγος προς την πυκνότητα του νερού (δηλαδή $\rho_{\text{υγρού}}/\rho_{\text{νερού}}$) σε θερμοκρασία αναφοράς 25 °C και πίεση αναφοράς $101,325$ kPa·
 - 2.10. «διαλύτης Stoddard»: ομοιογενές, διαφανές μείγμα αποστάγματος πετρελαίου από διυλισμένους υδρογονάνθρακες C_7-C_{12} , με σημείο ανάφλεξης τουλάχιστον 38 °C, ειδικό βάρος $0,78 \pm 0,03$ και δυναμικό ιξώδες $0,9 \pm 0,05$ mPa·s στους 25 °C·

- 2.11. «στάση δοκιμής»: η εγκάρσια και διαμήκης γωνία στάσης του οχήματος δοκιμής που πρόκειται να προσκρούσει στον στύλο·
- 2.12. «άφορτη στάση»: η εγκάρσια και διαμήκης γωνία στάσης του άφορτου οχήματος όταν αυτό είναι τοποθετημένο σε επίπεδη επιφάνεια, με όλα τα ελαστικά του πίσωτρα τοποθετημένα και πληρωμένα σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή του οχήματος·
- 2.13. «ωφέλιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμου»: η χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμου που ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος·
- 2.14. «γενικός διακόπτης του οχήματος»: η διάταξη με την οποία το επί του οχήματος ηλεκτρονικό σύστημα τίθεται, από τη θέση μη λειτουργίας, όπως συμβαίνει όταν το όχημα είναι σταθμευμένο και απουσιάζει ο οδηγός, σε κανονική θέση λειτουργίας·
- 2.15. «καύσιμο του οχήματος»: το βέλτιστο καύσιμο που συνιστά ο κατασκευαστής του οχήματος για το εκάστοτε σύστημα καυσίμου.

3. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

- 3.1. Το όχημα δοκιμής είναι αντιπροσωπευτικό της μαζικής παραγωγής, περιλαμβάνει τον πλήρη εξοπλισμό που τοποθετείται κατά κανόνα και είναι στην κανονική κατάσταση λειτουργίας.
- 3.2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 3.1 του παρόντος παραρτήματος, ορισμένα στοιχεία μπορούν να παραλειφθούν ή να αντικατασταθούν από ισοδύναμες μάζες, όταν η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή, σε συνεννόηση με τον κατασκευαστή και την τεχνική υπηρεσία, θεωρεί ότι η εν λόγω παράλειψη ή υποκατάσταση δεν θα επηρεάσει τα αποτελέσματα της δοκιμής.

4. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

- 4.1. Χώρος προετοιμασίας του οχήματος δοκιμής
- 4.1.1. Κλειστός χώρος ελεγχόμενης θερμοκρασίας ο οποίος είναι κατάλληλος για τη διασφάλιση της σταθεροποίησης της θερμοκρασίας του ανδρικού δοκιμών πριν από τη δοκιμή.
- 4.2. Στύλος
- 4.2.1. Στύλος που ανταποκρίνεται στον ορισμό της παραγράφου 2.7 του παρόντος παραρτήματος και ο οποίος βρίσκεται σε τέτοια απόσταση από οποιαδήποτε επιφάνεια στερέωσης, όπως φράγμα ή άλλη δομή, ώστε το όχημα δοκιμής να μην έρθει σε επαφή με τέτοια βάση ή στήριγμα σε οποιαδήποτε στιγμή εντός 100 ms από την έναρξη της επαφής του οχήματος με τον στύλο.
- 4.3. Ανθρωπόμορφες διατάξεις δοκιμής
- 4.3.1. Ανδρικό WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα το οποίο είναι σύμφωνο με την προσθήκη 2 του αμοιβαίου ψηφίσματος αριθ. 1 και εξοπλισμένο με (τουλάχιστον) όλα τα όργανα που είναι απαραίτητα για τη λήψη των διαύλων δεδομένων που απαιτούνται για τον προσδιορισμό των κριτηρίων επίδοσης ανδρικού που αναφέρονται στην παράγραφο 5.3 του παρόντος κανονισμού.

5. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- 5.1. Τα συστήματα καυσίμου που έχουν σχεδιαστεί για καύσιμο με σημείο ζέσης πάνω από 0 °C προετοιμάζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 5.1.1 και 5.1.2.
- 5.1.1. Η δεξαμενή καυσίμου πληρούται με έρμα καυσίμου ⁽¹⁾ μάζας:
- 5.1.1.1. μεγαλύτερης ή ίσης προς τη μάζα του καυσίμου του οχήματος που απαιτείται για την πλήρωση του 90 % της ωφέλιμης χωρητικότητας της δεξαμενής καυσίμου· και

(¹) Για λόγους ασφαλείας, δεν συνιστάται η χρήση εύφλεκτων υγρών με σημείο ανάφλεξης κάτω των 38 °C ως έρματος καυσίμου.

- 5.1.1.2. μικρότερης ή ίσης προς τη μάζα του καυσίμου του οχήματος που απαιτείται για την πλήρωση του 100 % της ωφέλιμης χωρητικότητας της δεξαμενής καυσίμου.
- 5.1.2. Χρησιμοποιείται έρμα καυσίμου για την πλήρωση ολόκληρου του συστήματος καυσίμου από τη δεξαμενή καυσίμου έως και το σύστημα εισαγωγής του κινητήρα.
- 5.2. Το/τα σύστημα/-τα αποθήκευσης συμπιεσμένου υδρογόνου και οι κλειστοί χώροι των υδρογονοκίνητων οχημάτων προετοιμάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παραρτήματος 6.
- 5.3. Τα λοιπά συστήματα του οχήματος που περιέχουν υγρά (μη καύσιμα) μπορούν να είναι κενά, οπότε η μάζα των υγρών (π. χ. υγρό φρένων, υγρό ψύξης, υγρό κιβωτίου ταχυτήτων) αντικαθίσταται από ισοδύναμη μάζα έρματος.
- 5.4. Η μάζα δοκιμής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της μάζας της απαραίτητης ανθρωπόμορφης διάταξης δοκιμής και τυχόν μάζας έρματος, διαφέρει κατά + 0/- 10 kg από τη μάζα έμφορτου οχήματος που ορίζεται στην παράγραφο 2.5 του παρόντος παραρτήματος.
- 5.5. Οι εγκάρσιες γωνίες στάσης που μετρώνται στην αριστερή και τη δεξιά πλευρά του οχήματος στη στάση δοκιμής είναι μεταξύ της αντίστοιχης (αριστερής ή δεξιάς, κατά περίπτωση) εγκάρσιας γωνίας άφορτης στάσης και της εγκάρσιας γωνίας έμφορτης στάσης.
- 5.6. Κάθε γραμμική αναφορά που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των εγκάρσιων γωνιών άφορτης στάσης, έμφορτης στάσης και στάσης δοκιμής στην αριστερή ή στη δεξιά πλευρά του οχήματος στην παράγραφο 5.5 ανωτέρω συνδέει τα ίδια σταθερά σημεία αναφοράς στο κατώφλι της αριστερής ή δεξιάς (κατά περίπτωση) θύρας.
- 5.7. Οι διαμήκεις γωνίες στάσης που μετρώνται στο εμπρόσθιο και το πίσω μέρος του οχήματος στη στάση δοκιμής είναι μεταξύ της αντίστοιχης (εμπρόσθιας ή οπίσθιας, κατά περίπτωση) διαμήκου γωνίας άφορτης στάσης και της διαμήκου γωνίας έμφορτης στάσης.
- 5.8. Κάθε γραμμική αναφορά που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των διαμήκων γωνιών άφορτης στάσης, έμφορτης στάσης και στάσης δοκιμής στο εμπρόσθιο ή οπίσθιο μέρος του οχήματος στην παράγραφο 5.7 ανωτέρω συνδέει τα ίδια σταθερά σημεία αναφοράς στο οπίσθιο ή εμπρόσθιο (κατά περίπτωση) μέρος του αμαξώματος του οχήματος.
6. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΜΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
 - 6.1. Ρυθμιζόμενα καθίσματα εμπρόσθιας σειράς
 - 6.1.1. Οποιαδήποτε ρύθμιση του καθίσματος, συμπεριλαμβανομένου του μαξιλαριού καθίσματος, του ερεισίνωτου, του υποστηρίγματος βραχίονα, του στηρίγματος της οσφυϊκής μοίρας και του υποστηρίγματος κεφαλής, της εξωτερικής εμπρόσθιας θέσης καθημένων στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος προσαρμόζεται στη θέση που καθορίζεται στο παράρτημα 4.
 - 6.2. Ρυθμιζόμενες αγκυρώσεις εμπρόσθιων ζωνών ασφαλείας
 - 6.2.1. Όλες οι ρυθμιζόμενες αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας που προβλέπονται σε εμπρόσθια εξωτερική θέση καθημένων στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος τοποθετούνται στη θέση ρύθμισης που καθορίζεται στο παράρτημα 4.
 - 6.3. Ρυθμιζόμενα τιμόνια
 - 6.3.1. Όλα τα ρυθμιζόμενα τιμόνια προσαρμόζονται στη θέση που καθορίζεται στο παράρτημα 4.
 - 6.4. Προσθαιρούμενες οροφές
 - 6.4.1. Τα οχήματα προσθαιρούμενης οροφής και ανοικτού αμαξώματος πρέπει να έχουν την οροφή, εάν υπάρχει, στη διαμόρφωση κλειστού θαλάμου επιβατών.
 - 6.5. Θύρες
 - 6.5.1. Οι θύρες, συμπεριλαμβανομένης τυχόν οπίσθιας θύρας (π.χ. όχημα δύο όγκων ή με θύρα φόρτωσης), πρέπει να είναι πλήρως κλειστές και σε θέση πλήρους μανδάλωσης, αλλά όχι κλειδωμένες.
 - 6.6. Πέδη στάθμευσης
 - 6.6.1. Η πέδη στάθμευσης είναι ενεργοποιημένη.

- 6.7. Ηλεκτρικό σύστημα
- 6.7.1. Ο γενικός διακόπτης του οχήματος είναι στη θέση λειτουργίας («on»).
- 6.8. Ποδόπληκτρα (πεντάλ)
- 6.8.1. Όλα τα ρυθμιζόμενα ποδόπληκτρα είναι τοποθετημένα, όπως ορίζεται στο παράρτημα 4.
- 6.9. Παράθυρα, οπές αερισμού και ηλιοροφές
- 6.9.1. Τα κινητά παράθυρα και οι οπές αερισμού του οχήματος που βρίσκονται στην πλευρά πρόσκρουσης του οχήματος τοποθετούνται σε πλήρως κλειστή θέση.
- 6.9.2. Όλες οι ηλιοροφές τοποθετούνται σε πλήρως κλειστή θέση.
7. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ
- 7.1. Ανδρικό WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα, σύμφωνα με την παράγραφο 4.3.1 του παρόντος παραρτήματος, τοποθετείται, σύμφωνα με το παράρτημα 4, στο εμπρόσθιο εξωτερικό κάθισμα της πλευράς πρόσκρουσης του οχήματος.
- 7.2. Το ανδρικό δοκιμών είναι διαμορφωμένο και εξοπλισμένο με όργανα, ώστε να χτυπηθεί στην πλευρά που βρίσκεται πλησιέστερα προς την πλευρά του οχήματος που θα προσκρούσει στον στύλο.
- 7.3. Η σταθεροποιημένη θερμοκρασία του ανδρικού δοκιμών κατά τη στιγμή της δοκιμής πλευρικής πρόσκρουσης πρέπει να είναι μεταξύ 20,6 °C και 22,2 °C.
- 7.4. Η θερμοκρασία του ανδρικού δοκιμών σταθεροποιείται με τον εγκλιματισμό του σε θερμοκρασίες περιβάλλοντος ελεγχόμενου εργαστηρίου δοκιμής εντός του εύρους τιμών που ορίζεται στην παράγραφο 7.3 ανωτέρω πριν από τη δοκιμή.
- 7.5. Η σταθεροποιημένη θερμοκρασία του ανδρικού δοκιμών καταγράφεται από εσωτερικό αισθητήρα θερμοκρασίας της θωρακικής του κοιλότητας.
8. ΔΟΚΙΜΗ ΠΛΕΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΤΥΛΟ
- 8.1. Όχημα δοκιμής που έχει προετοιμαστεί σύμφωνα με την παράγραφο 5, την παράγραφο 6 και την παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος προσκρούει σε ακίνητο στύλο.
- 8.2. Το όχημα δοκιμής προωθείται έτσι ώστε, κατά τη στιγμή της επαφής του οχήματος με τον στύλο, η διεύθυνση κίνησης του οχήματος να σχηματίζει γωνία $75^\circ \pm 3^\circ$ με τον διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος.
- 8.3. Η γωνία της ανωτέρω παραγράφου 8.2 σχηματίζεται μεταξύ του διαμήκους κεντρικού άξονα του οχήματος και κατακόρυφου επιπέδου παράλληλου προς το δίαυσμα της ταχύτητας πρόσκρουσης του οχήματος, όπως φαίνεται στο παράρτημα 8 σχήμα 8-1 (ή σχήμα 8-2) για πρόσκρουση στην αριστερή (ή τη δεξιά) πλευρά.
- 8.4. Η γραμμή αναφοράς πρόσκρουσης ευθυγραμμίζεται με τον κεντρικό άξονα της άκαμπτης επιφάνειας του στύλου, όπως φαίνεται στη διεύθυνση κίνησης του οχήματος, έτσι ώστε, όταν το όχημα έρθει σε επαφή με τον στύλο, ο κεντρικός άξονας της επιφάνειας του στύλου να έρθει σε επαφή με την περιοχή του οχήματος που οριοθετείται από δύο κατακόρυφα επίπεδα τα οποία είναι παράλληλα προς τη γραμμή αναφοράς πρόσκρουσης και 25 mm μπροστά και πίσω από αυτήν.
- 8.5. Κατά τη διάρκεια της φάσης επιτάχυνσης της δοκιμής, πριν από την πρώτη επαφή του οχήματος με τον στύλο, η επιτάχυνση του οχήματος δοκιμής δεν υπερβαίνει τα $1,5 \text{ m/s}^2$.
- 8.6. Η ταχύτητα του οχήματος δοκιμής κατά τη στιγμή της πρώτης επαφής του οχήματος με τον στύλο είναι $32 \pm 1 \text{ km/h}$.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟ WorldSID ΤΟΥ 50ού ΕΚΑΤΟΣΤΗΜΟΡΙΟΥ ΕΝΗΛΙΚΟΥ ΑΝΔΡΑ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Επαναλαμβανόμενη και αναπαραγώγιμη εγκατάσταση στο μπροστινό κάθισμα ανδρικού WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα σε θέση καθίσματος οχήματος και σε καθήμενη στάση εντός αυτοκινήτου που είναι αντιπροσωπευτική για ενήλικο άνδρα μεσαίου μεγέθους.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

- 2.1. «πραγματική γωνία του κορμού»: η γωνία μεταξύ κατακόρυφης γραμμής που διέρχεται από το σημείο H του ανδρικού και της γραμμής του κορμού, η οποία μετράται με τη χρήση του μοιρογνωμονίου πλάτης επί της μηχανής 3-D H.
- 2.2. «επίπεδο συμμετρίας επιβάτη (C/LO)»: το επίπεδο που διέρχεται από το μέσο της μηχανής 3-D H τοποθετημένης σε κάθε οριζόμενη θέση καθήμενων. Αναπαρίσταται με την εγκάρσια συντεταγμένη (στον άξονα Y) του σημείου H στο σύστημα συντεταγμένων αναφοράς του οχήματος. Για μεμονωμένα καθίσματα, το κατακόρυφο μέσο επίπεδο του καθίσματος συμπίπτει με το επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη. Για θέσεις οδηγού σε πάγκο καθισμάτων, το επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη συμπίπτει με το γεωμετρικό κέντρο του ομφαλού του τιμονιού. Για τα άλλα καθίσματα, το επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη καθορίζεται από τον κατασκευαστή.
- 2.3. «γωνία πλευρών σύμφωνα με το σχέδιο»: η ονομαστική (θεωρητική) γωνία των πλευρών του μέσου θώρακα, του κάτω θώρακα και της κοιλιακής χώρας ανδρικού WorldSID του 50ού εκατοστημορίου ενήλικου άνδρα σε σχέση με επίπεδη επιφάνεια ή οριζόντιο επίπεδο αναφοράς, όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή για την τελική θέση ρύθμισης του καθίσματος στο οποίο πρόκειται να εγκατασταθεί το ανδρικό. Η γωνία πλευρών σύμφωνα με το σχέδιο αντιστοιχεί θεωρητικώς στη γωνία κορμού σύμφωνα με το σχέδιο μείον 25°.
- 2.4. «γωνία κορμού σύμφωνα με το σχέδιο»: η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ της κατακόρυφης γραμμής που διέρχεται από το σημείο H του ανδρικού και της γραμμής του κορμού σε θέση που αντιστοιχεί στην ονομαστική θέση του ερεισίνωτου που καθορίζεται στα σχέδια του κατασκευαστή του οχήματος για άνδρα ενήλικα του 50ού εκατοστημορίου.
- 2.5. «σημείο H του ανδρικού»: σημείο συντεταγμένων που βρίσκεται στο μέσο της απόστασης μεταξύ των εκατέρωθεν της πύελου του ανδρικού δοκιμών σημείων μέτρησης του συγκροτήματος εντοπισμού του σημείου H⁽¹⁾.
- 2.6. «γωνία πλευρών ανδρικού»: η γωνία των πλευρών του μέσου θώρακα, του κάτω θώρακα και της κοιλιακής χώρας του ανδρικού δοκιμών σε σχέση με επίπεδη επιφάνεια ή οριζόντιο επίπεδο αναφοράς, όπως καθορίζεται από την ένδειξη γωνίας του αισθητήρα κλίσης του θώρακα περί τον άξονα Y του αισθητήρα. Η γωνία πλευρών του ανδρικού αντιστοιχεί θεωρητικώς στη γωνία κορμού μείον 25°.
- 2.7. «βασικά σημεία»: φυσικά σημεία (οπές, επιφάνειες, σημάδια ή εγκοπές) στο αμάξιμο του οχήματος.
- 2.8. «κάτω άκρο (για τους σκοπούς της εγκατάστασης του ανδρικού)»: το κάτω μέρος του συνόλου του συγκροτήματος του κάτω άκρου το οποίο βρίσκεται ανάμεσα και περιλαμβάνει τα συγκροτήματα του άκρου ποδιού και του γονάτου.
- 2.9. «σημείο H ανδρικού»: το κέντρο περιστροφής κορμού και μηρών της μηχανής 3-D H που είναι εγκατεστημένη στο κάθισμα του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος παραρτήματος. Το σημείο H του ανδρικού βρίσκεται στο κέντρο του κεντρικού άξονα της διάταξης μεταξύ των στοχάστρων του σημείου H εκατέρωθεν της μηχανής 3-D H. Αφού προσδιοριστεί σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στην παράγραφο 6 του παρόντος παραρτήματος, το σημείο H θεωρείται σταθερό σε σχέση με το συγκρότημα στήριξης του μαξιλαριού του καθίσματος και θεωρείται ότι κινείται με αυτό όταν ρυθμίζεται το κάθισμα.

(¹) Περαιτέρω λεπτομέρειες για το συγκρότημα εντοπισμού του σημείου H (εργαλείο σημείου H), συμπεριλαμβανομένων των διαστάσεων, καθορίζονται στην προσθήκη 2 του αμοιβαίου ψηφίσματος αριθ. 1.

- 2.10. «μεσοβελιαίο επίπεδο»: το μέσο επίπεδο του ανδρικού δοκιμών, το οποίο βρίσκεται στο μέσο της απόστασης και παράλληλα με τις πλευρικές πλάκες της θωρακικής μοίρας του ανδρικού.
- 2.11. «βαμβακερή μουσελίνα»: μονόχρωμο βαμβακερό ύφασμα με 18,9 θηλιές ανά cm^2 και βάρος 0,228 kg/m^2 ή πλεκτό ή μη υφασμένο πανί με συγκρίσιμα χαρακτηριστικά.
- 2.12. «γραμμή αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος»: επίπεδη γραμμή κατά μήκος της πλευρικής επιφάνειας της βάσης του μαξιλαριού καθίσματος, η οποία διέρχεται από το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος που ορίζεται στην παράγραφο 2.14 του παρόντος παραρτήματος. Η γραμμή αναφοράς του μαξιλαριού καθίσματος μπορεί να σημειωθεί στην πλευρά της δομής στήριξης του μαξιλαριού καθίσματος και/ή η θέση της μπορεί να καθοριστεί με τη χρήση πρόσθετου σημείου αναφοράς. Η προβολή της γραμμής αναφοράς του μαξιλαριού καθίσματος σε κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο είναι γραμμική (δηλαδή ευθεία).
- 2.13. «γωνία γραμμής αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος»: η γωνία που σχηματίζει η προβολή της γραμμής αναφοράς του μαξιλαριού καθίσματος σε κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο, σε σχέση με επίπεδη επιφάνεια ή οριζόντιο επίπεδο αναφοράς.
- 2.14. «σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος»: το σημείο μέτρησης που προσδιορίζεται, τοποθετείται ή σημειώνεται στην εξωτερική πλευρά δομής στήριξης μαξιλαριού καθίσματος για την καταγραφή της διαμήκους (μπρος/πίσω) και της κατακόρυφης διαδρομής ρυθμιζόμενου μαξιλαριού καθίσματος.
- 2.15. «μέσο επίπεδο ώμου»: επίπεδο το οποίο χωρίζει τη δεξιά ή αριστερή (κατά περίπτωση) διάταξη ζεύξης ώμου σε συμμετρικά εμπρόσθια/οπίσθια τμήματα. Το μέσο επίπεδο ώμου είναι κάθετο προς τον κεντρικό άξονα του άξονα περιστροφής του ώμου και παράλληλο με τον άξονα Y του δυναμομετρικού αισθητήρα του ώμου (ή με άξονα ισοδύναμου προσανατολισμού ενός διαρθρωτικού υποκατάστατου δυναμομετρικού αισθητήρα).
- 2.16. «μηρός (για τους σκοπούς της εγκατάστασης του ανδρικού)»: το άνω τμήμα της σάρκας του μηρού του ανδρικού δοκιμών που βρίσκεται ανάμεσα, αλλά δεν περιλαμβάνει το συγκρότημα του γόνατος και τη σάρκα της πυέλου.
- 2.17. «τριδιάστατη μηχανή σημείου H» (μηχανή 3-D H): η διάταξη που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των σημείων H του ανδρικού και των πραγματικών γωνιών του κορμού. Η διάταξη αυτή ορίζεται στο παράρτημα 5.
- 2.18. «γραμμή του κορμού»: ο κεντρικός άξονας της στήλης της μηχανής 3-D H με τη στήλη στην πλέον οπίσθια θέση.
- 2.19. «μετρητική στάση του οχήματος»: η θέση του αμαξώματος του οχήματος, όπως ορίζεται από τις συντεταγμένες τουλάχιστον τριών βασικών σημείων τα οποία είναι επαρκώς διαχωρισμένα στον διαμήκη (X), τον εγκάρσιο (Y) και τον κατακόρυφο (Z) άξονα του συστήματος συντεταγμένων αναφοράς του οχήματος, ώστε να καθίσταται δυνατή η ακριβής ευθυγράμμιση με τους άξονες μέτρησης μηχανής προσδιορισμού συντεταγμένων.
- 2.20. «σύστημα συντεταγμένων αναφοράς οχήματος»: ορθογώνιο σύστημα συντεταγμένων που αποτελείται από τρεις άξονες: έναν διαμήκη άξονα (X), έναν εγκάρσιο άξονα (Y) και έναν κατακόρυφο άξονα (Z). Οι άξονες X και Y βρίσκονται στο ίδιο οριζόντιο επίπεδο και ο άξονας Z διέρχεται από το σημείο τομής του X και του Y. Ο άξονας X είναι παράλληλος προς το διάμηκες κεντρικό επίπεδο του οχήματος.
- 2.21. «κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο»: κατακόρυφο επίπεδο το οποίο είναι παράλληλο προς τον διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος.
- 2.22. «κατακόρυφο διάμηκες μηδενικό επίπεδο»: κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο που διέρχεται από την αρχή του συστήματος συντεταγμένων αναφοράς του οχήματος.
- 2.23. «κατακόρυφο επίπεδο»: κατακόρυφο επίπεδο το οποίο δεν είναι απαραίτητα κάθετο ή παράλληλο προς τον διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος.
- 2.24. «κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο»: κατακόρυφο επίπεδο το οποίο είναι κάθετο προς τον διαμήκη κεντρικό άξονα του οχήματος.
- 2.25. «σημείο H του WS50M»: το σημείο συντεταγμένων που βρίσκεται 20 mm κατά μήκος μπροστά, στο σύστημα συντεταγμένων αναφοράς του οχήματος, από το σημείο H του ανδρικού που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος παραρτήματος.

3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΡΗΤΙΚΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
 - 3.1. Η μετρητική στάση του οχήματος καθορίζεται τοποθετώντας το όχημα δοκιμής σε επίπεδη επιφάνεια και ρυθμίζοντας τη στάση του αμαξώματος του οχήματος δοκιμής ώστε:
 - 3.1.1. το διάμηκες κεντρικό επίπεδο του οχήματος να είναι παράλληλο προς το κατακόρυφο διάμηκες μηδενικό επίπεδο· και
 - 3.1.2. οι εγκάρσιες γωνίες στάσης του κατωφλιού της εμπρόσθιας δεξιάς και αριστερής θύρας να ικανοποιούν τις απαιτήσεις στάσης του οχήματος δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 5.5 του παραρτήματος 3.
4. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΕΣΗΣ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΜΑΤΩΝ ΚΕΦΑΛΗΣ
 - 4.1. Κατά περίπτωση, οι ρυθμίσεις του καθίσματος που προβλέπονται στις παραγράφους 4.1.1 έως 4.1.3 εκτελούνται στο κάθισμα στο οποίο πρόκειται να εγκατασταθεί το ανδρικό κέλυφος.
 - 4.1.1. Ρυθμιζόμενα στηρίγματα της οσφυϊκής μοίρας
 - 4.1.1.1. Όλα τα στηρίγματα της οσφυϊκής μοίρας προσαρμόζονται έτσι ώστε το στήριγμα της οσφυϊκής μοίρας να βρίσκεται στη χαμηλότερη θέση, στη θέση ανάσυρσης ή στην πλέον ξεφουσκωτή θέση.
 - 4.1.2. Λοιπά ρυθμιζόμενα συστήματα στήριξης καθίσματος
 - 4.1.2.1. Όλα τα άλλα ρυθμιζόμενα στηρίγματα καθίσματος, όπως τα ρυθμιζόμενα κατά μήκος μαξιλάρια καθίσματος και τα συστήματα υποστήριξης των κάτω άκρων, προσαρμόζονται στην πλέον οπίσθια θέση ή στη θέση απώτερης ανάσυρσης.
 - 4.1.3. Υποστηρίγματα κεφαλής
 - 4.1.3.1. Το υποστήριγμα κεφαλής ρυθμίζεται στην ονομαστική θέση σύμφωνα με το σχέδιο του κατασκευαστή του οχήματος για άνδρα ενήλικα του 50ού εκατοστημορίου ή στην ανώτατη θέση, εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη θέση σύμφωνα με το σχέδιο.
5. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΜΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
 - 5.1. Όπου απαιτείται, πρέπει να πραγματοποιηθούν στο όχημα οι ρυθμίσεις που ορίζονται στην παράγραφο 5.1.1 του παρόντος παραρτήματος και, σε περίπτωση που το ανδρικό κέλυφος πρόκειται να εγκατασταθεί στην πλευρά του οδηγού, οι ρυθμίσεις που ορίζονται στις παραγράφους 5.1.2 και 5.1.3 του παρόντος παραρτήματος.
 - 5.1.1. Ρυθμιζόμενες αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
 - 5.1.1.1. Όλες οι ρυθμιζόμενες αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας που προβλέπονται για τη θέση καθημένου στην οποία πρόκειται να εγκατασταθεί το ανδρικό κέλυφος προσαρμόζονται στην ονομαστική θέση σύμφωνα με το σχέδιο του κατασκευαστή του οχήματος για άνδρα ενήλικα του 50ού εκατοστημορίου ή στην πλήρως ανασηκωμένη θέση εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη θέση σχεδιασμού.
 - 5.1.2. Ρυθμιζόμενα τιμόνια
 - 5.1.2.1. Το ρυθμιζόμενο τιμόνι προσαρμόζεται στη γεωμετρικά υψηλότερη θέση οδήγησης, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις διαθέσιμες τηλεσκοπικές θέσεις και θέσεις ρύθμισης κλίσης (*).
 - 5.1.3. Ρυθμιζόμενα ποδόπληκτρα
 - 5.1.3.1. Όλα τα ρυθμιζόμενα ποδόπληκτρα τοποθετούνται στην πλήρως εμπρόσθια θέση (δηλαδή προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος).
6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟΥ ΜΑΞΙΛΑΡΙΟΥ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ
 - 6.1. Χρησιμοποιείται σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος για τη μέτρηση και την καταγραφή των ρυθμίσεων που πραγματοποιούνται σε μαξιλάρια καθίσματος που είναι εφοδιασμένα με όργανα χειρισμού για τη διαμήκη (μπρος/πίσω) και/ή την κατακόρυφη ρύθμιση του μαξιλαριού καθίσματος.

(*) Το τιμόνι δεν αναμένεται να επηρεάσει την κατανομή φόρτισης του ανδρικού κελύφους — ορίζεται η υψηλότερη θέση για να επιτευχθεί το μέγιστο διάκενο από τις κνήμες και τον θώρακα του ανδρικού κελύφους.

- 6.2. Το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος βρίσκεται σε τμήμα της πλευρικής δομής του μαξιλαριού καθίσματος ή του πλαισίου στήριξης που είναι σταθερό σε σχέση με το μαξιλάρι καθίσματος.
- 6.3. Χρησιμοποιείται γραμμή αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος για τη μέτρηση και την καταγραφή γωνιακών ρυθμίσεων που πραγματοποιούνται σε μαξιλάρια καθίσματος ρυθμιζόμενης εγκάρσιας γωνίας στάσης.
- 6.4. Για μαξιλάρια καθίσματος με ρυθμιζόμενη εγκάρσια γωνία στάσης, η θέση του σημείου αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος πρέπει να ορίζεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τον άξονα περιστροφής (π.χ. προς τα πίσω) της δομής στήριξης του μαξιλαριού καθίσματος.
- 6.5. Η θέση ρύθμισης της βάσης του μαξιλαριού καθίσματος επί της οποίας θα εγκατασταθεί το ανδρικό ανδρικό ορίζεται με τη διαδοχική ολοκλήρωση (κατά περίπτωση, σύμφωνα με τον σχεδιασμό του καθίσματος) των βημάτων που περιγράφονται κατωτέρω στις παραγράφους 6.6 έως 6.13 του παρόντος παραρτήματος, με το όχημα δοκιμής να βρίσκεται στη μετρητική στάση οχήματος που καθορίζεται σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 3 του παρόντος παραρτήματος.
- 6.6. Χρησιμοποιήστε το χειριστήριο του καθίσματος που μετακινεί το κάθισμα κυρίως κατακόρυφα, προκειμένου να ρυθμίσετε το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στην ανώτατη κατακόρυφη θέση.
- 6.7. Χρησιμοποιήστε το χειριστήριο του καθίσματος που μετακινεί το κάθισμα κυρίως μπρος/πίσω, προκειμένου να ρυθμίσετε το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στην πλέον οπίσθια θέση.
- 6.8. Προσδιορίστε και καταγράψτε (μετρώντας τη γωνία της γραμμής αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος), το πλήρες εύρος γωνιακής ρύθμισης της εγκάρσιας γωνίας στάσης του μαξιλαριού του καθίσματος και, χρησιμοποιώντας μόνο το/τα χειριστήριο/-α που ρυθμίζει/-ουν κυρίως την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού, ρυθμίστε την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τη μέση γωνία.
- 6.9. Χρησιμοποιήστε το χειριστήριο του καθίσματος που μετακινεί το κάθισμα κυρίως κατακόρυφα, προκειμένου να ρυθμίσετε το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στην κατώτατη κατακόρυφη θέση. Επαληθεύστε ότι το μαξιλάρι του καθίσματος βρίσκεται ακόμα στην πλέον οπίσθια θέση. Καταγράψτε τη διαμήκη θέση (στον άξονα X) του σημείου αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στο σύστημα συντεταγμένων αναφοράς οχήματος.
- 6.10. Χρησιμοποιήστε το χειριστήριο του καθίσματος που μετακινεί το κάθισμα κυρίως μπρος/πίσω, προκειμένου να ρυθμίσετε το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στην πλέον εμπρόσθια θέση. Καταγράψτε τη διαμήκη θέση (στον άξονα X) του σημείου αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στο σύστημα συντεταγμένων αναφοράς οχήματος.
- 6.11. Προσδιορίστε τη θέση στον άξονα X του οχήματος ενός κατακόρυφου εγκάρσιου επιπέδου που βρίσκεται 20 mm προς τα πίσω από ένα σημείο που βρίσκεται στο μέσο της απόστασης μεταξύ των διαμήκων θέσεων (στον άξονα X) που καταγράφηκαν σύμφωνα με τις παραγράφους 6.9 και 6.10 ανωτέρω (δηλαδή 20 mm πίσω από τη μεσαία θέση της τροχιάς).
- 6.12. Χρησιμοποιήστε το χειριστήριο του καθίσματος που μετακινεί το κάθισμα κυρίως μπρος/πίσω, προκειμένου να ρυθμίσετε το σημείο αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στη διαμήκη θέση (στον άξονα X) που καθορίστηκε σύμφωνα με την παράγραφο 6.11 (- 0/+ 2 mm) ή, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, στην πρώτη διαθέσιμη θέση προσθιοπίσθιας ρύθμισης πίσω από τη θέση που καθορίστηκε σύμφωνα με την παράγραφο 6.11.
- 6.13. Καταγράψτε τη διαμήκη θέση (στον άξονα X) του σημείου αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος στο σύστημα συντεταγμένων αναφοράς οχήματος και μετρήστε τη γωνία της γραμμής αναφοράς μαξιλαριού καθίσματος για μελλοντική αναφορά. Με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 8.4.6 του παρόντος παραρτήματος, αυτή η θέση ρύθμισης χρησιμοποιείται ως η τελική θέση ρύθμισης του μαξιλαριού καθίσματος για την εγκατάσταση του ανδρικού οχήματος^(*).
7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΤΟΥ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΟΡΜΟΥ
- 7.1. Το όχημα δοκιμής εγκλιματίζεται εκ των προτέρων σε θερμοκρασία 20 °C ± 10 °C για να διασφαλιστεί ότι η θερμοκρασία του υλικού του καθίσματος έχει φτάσει τη σταθεροποιημένη θερμοκρασία δωματίου για την εγκατάσταση της μηχανής 3-D H.
- 7.2. Τα ρυθμιζόμενα στηρίγματα της οσφυϊκής μοίρας και τα λοιπά ρυθμιζόμενα στηρίγματα καθισμάτων τίθενται στις θέσεις ρύθμισης που ορίζονται στις παραγράφους 4.1.1 και 4.1.2 του παρόντος παραρτήματος.
- 7.3. Οι συντεταγμένες του σημείου Η και η τελική πραγματική γωνία του κορμού του ανδρικού οχήματος καθορίζονται για το κάθισμα στο οποίο πρόκειται να εγκατασταθεί το ανδρικό οχήμα, με τη διαδοχική ολοκλήρωση των βημάτων που περιγράφονται στις κατωτέρω παραγράφους 7.4 έως 7.24 του παρόντος παραρτήματος, με το όχημα δοκιμής στη μετρητική στάση οχήματος που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος παραρτήματος.

(*) Για ορισμένα καθίσματα, οι ρυθμίσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 6.9 έως 6.12 ενδέχεται να τροποποιούν αυτόματα την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού του καθίσματος από τη μέση γωνία που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 6.8. Αυτό είναι αποδεκτό.

- 7.4. Καλύψτε την επιφάνεια της θέσης καθιμένου που πρόκειται να έρθει σε επαφή με τη μηχανή 3-D H με στρώση βαμβακερής μουσελίνας επαρκούς μεγέθους και τοποθετήστε το συγκρότημα καθίσματος και πλάτης της μηχανής 3-D H στο κάθισμα.
- 7.5. Ρυθμίστε τη θέση μαξιλαριού καθίσματος στη θέση ρύθμισης που καταγράφηκε σύμφωνα με την παράγραφο 6.13 του παρόντος παραρτήματος.
- 7.6. Χρησιμοποιώντας μόνο το/τα χειριστήριο/-α που ρυθμίζουν κυρίως τη γωνία του ερεισίνωτου, ανεξάρτητα από την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού του καθίσματος, ρυθμίστε τη θέση του ερεισίνωτου με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:
- 7.6.1. τοποθετήστε τα ρυθμιζόμενα ερεισίνωτα στην ονομαστική θέση οδήγησης ή απλής επόχησης του κατασκευαστή για άνδρα ενήλικο του 50ού εκατοστημορίου με τον τρόπο που ορίζει ο κατασκευαστής·
- 7.6.2. σε περίπτωση που η θέση του ερεισίνωτου σύμφωνα με τον σχεδιασμό δεν ορίζεται από τον κατασκευαστή:
- 7.6.2.1. προσαρμόστε το ερεισίνωτο στην πρώτη θέση συγκράτησης πίσω από τις 25° από την κατακόρυφο·
- 7.6.2.2. εάν δεν υπάρχει θέση συγκράτησης πίσω από τις 25° από την κατακόρυφο, ρυθμίστε τη γωνία του ερεισίνωτου προς την πλέον επικλινή θέση ρύθμισης·
- 7.7. τοποθετήστε το συγκρότημα καθίσματος και πλάτης της μηχανής 3-D H με τέτοιο τρόπο ώστε το κεντρικό επίπεδο του επιβάτη (C/LO) να συμπίπτει με το κεντρικό επίπεδο της μηχανής 3-D H·
- 7.8. ρυθμίστε τα τμήματα της κνήμης στο μήκος του 50ού εκατοστημορίου (417 mm) και το τμήμα της ράβδου του μηρού στο μήκος του 10ου εκατοστημορίου (408 mm)·
- 7.9. στερεώστε αμφότερα τα συγκροτήματα άκρου ποδιού και κνήμης στο συγκρότημα κοιλώματος του καθίσματος είτε μεμονωμένα είτε χρησιμοποιώντας τη ράβδο T και το συγκρότημα κνήμης. Η γραμμή που διέρχεται μέσω των στοχάστρων του σημείου H είναι παράλληλη προς το έδαφος και κάθετη προς το C/LO του καθίσματος·
- 7.10. προσαρμόστε τις θέσεις των άκρων ποδιών και κάτω άκρων της μηχανής 3-D H ως εξής:
- 7.10.1. αμφότερα τα συγκροτήματα άκρων ποδιών και κάτω άκρων μετακινούνται προς τα εμπρός κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι φυσική η στάση των άκρων ποδιών επί του δαπέδου μεταξύ των ποδοπλήκτρων, αν χρειάζεται. Στο μέτρο του δυνατού το αριστερό άκρο πόδι βρίσκεται αριστερά του άξονα συμμετρίας της μηχανής 3-D H σε περίπου ίση απόσταση με εκείνη του δεξιού άκρου ποδιού προς τα δεξιά. Εξακριβώστε με το αλφάδι ότι η μηχανή 3-D H είναι οριζοντιωμένη εγκαρσίως, ρυθμίζοντας εκ νέου αν χρειάζεται το κοίλωμα του καθίσματος ή ρυθμίζοντας προς τα πίσω τα συγκροτήματα κάτω άκρων και άκρων ποδιών. Η γραμμή που διέρχεται μέσω των στοχάστρων του σημείου H διατηρείται κάθετη προς το C/LO του καθίσματος·
- 7.10.2. αν το αριστερό κάτω άκρο δεν είναι δυνατόν να κρατηθεί παράλληλο προς το δεξιό κάτω άκρο και το αριστερό άκρο πόδι δεν μπορεί να στηριχτεί στην κατασκευή, μετακινήστε το αριστερό άκρο πόδι μέχρι να στηριχτεί. Η ευθυγράμμιση των στοχάστρων διατηρείται·
- 7.11. εφαρμόστε τα βαριδία κνήμης και μηρού και φέρτε τη μηχανή 3-D H σε οριζόντια θέση·
- 7.12. κλίνετε το κοίλωμα της πλάτης προς τα εμπρός μέχρι την εμπρόσθια θέση ακινητοποίησης και σύρετε τη μηχανή 3-D H μακριά από το ερεισίνωτο χρησιμοποιώντας τη ράβδο T. Επανατοποθετήστε τη μηχανή 3-D H στο κάθισμα με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:
- 7.12.1. εάν η μηχανή 3-D H τείνει να ολισθαίνει προς τα πίσω, χρησιμοποιήστε τη διαδικασία που περιγράφεται στη συνέχεια. Αφήστε τη μηχανή 3-D H ελεύθερη να ολισθήσει προς τα πίσω έως ότου να μην απαιτείται πλέον οριζόντια προς τα εμπρός δύναμη συγκράτησης επί της ράβδου T, δηλαδή έως ότου το κοίλωμα της πλάτης έρθει σε επαφή με το ερεισίνωτο. Αν χρειάζεται, επανατοποθετήστε την κνήμη·

- 7.12.2. εάν η μηχανή 3-D H δεν τείνει να ολισθαίνει προς τα πίσω, χρησιμοποιήστε την ακόλουθη διαδικασία. Σύρετε τη μηχανή 3-D H προς τα πίσω ασκώντας στη ράβδο T οριζόντια προς τα πίσω δύναμη έως ότου το κοίλωμα του καθίσματος έρθει σε επαφή με το ερεισίνωτο (βλέπε σχήμα 5-2 του παραρτήματος 5).
- 7.13. στο συγκρότημα πλάτης και κοιλώματος της μηχανής 3-D H ασκήστε δύναμη 100 ± 10 N στην τομή του μοιρογνωμονίου ισχίου και της θήκης της ράβδου T. Η διεύθυνση εφαρμογής της δύναμης διατηρείται κατά μήκος της ευθείας που διέρχεται από την ανώτερη τομή και του σημείου ακριβώς πάνω από το περίβλημα της ράβδου που αναπαριστά τους μηρούς (βλέπε σχήμα 5-2 του παραρτήματος 5). Επαναφέρετε προσεκτικά το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος. Σε ολόκληρη τη διάρκεια της διαδικασίας που απομένει πρέπει να καταβληθεί προσοχή ώστε να αποφευχθεί η ολίσθηση της μηχανής 3-D H προς τα εμπρός.
- 7.14. τοποθετήστε τα βαρίδια του δεξιού και αριστερού γλουτού και έπειτα, εναλλάξ, τα οκτώ βαρίδια του κορμού. Διατηρήστε οριζοντιωμένη τη μηχανή 3-D H.
- 7.15. κλίνετε το κοίλωμα της πλάτης προς τα εμπρός για να χαλαρώσει η πίεση επί του ερεισίνωτου του καθίσματος. Ταλαντεύστε τη μηχανή 3-D H από τη μία πλευρά προς την άλλη σε τόξο 10 μοιρών (5 μοιρών προς κάθε πλευρά του κατακόρυφου κεντρικού επιπέδου) για τρεις πλήρεις κύκλους, ώστε να παύσει να υπάρχει οποιουδήποτε είδους συσσωρευμένη τριβή μεταξύ της μηχανής 3-D H και του καθίσματος.
- 7.15.1. κατά τη διάρκεια αυτής της ταλάντευσης, η ράβδος T της μηχανής 3-D H μπορεί να παρουσιάσει απόκλιση από την καθορισμένη οριζόντια και κάθετη ευθυγράμμιση. Επομένως, η ράβδος T πρέπει να συγκρατείται μέσω εφαρμογής κατάλληλου πλευρικού φορτίου κατά τη διάρκεια των κινήσεων ταλάντευσης. Κατά τη συγκράτηση της ράβδου και ενόσω ταλαντεύεται η μηχανή 3-D H πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν ασκούνται εξ αμελείας κατακόρυφες ή διαμήκεις εξωτερικές δυνάμεις.
- 7.15.2. κατά τη φάση αυτή, τα άκρα πόδια της μηχανής 3-D H δεν πρέπει να συναντούν εμπόδια ή να συγκρατούνται. Αν τα άκρα πόδια αλλάζουν θέση, θα πρέπει να δύνανται να παραμείνουν στη στάση αυτή προς το παρόν.
- 7.16. επαναφέρετε προσεκτικά το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος και ελέγξτε με τα δύο αλφάδια την επαναφορά στη θέση μηδέν. Σε περίπτωση οποιασδήποτε κίνησης των άκρων ποδιών κατά τη διάρκεια της ταλάντευσης της μηχανής 3-D H, η επανατοποθέτησή τους γίνεται ως εξής:
- 7.16.1. σηκώστε εναλλάξ κάθε άκρο πόδι από το δάπεδο κατά την ελάχιστη απαιτούμενη απόσταση μέχρι να πάψει να υπάρχει πρόσθετη κίνηση πέλματος. Κατά τη διάρκεια αυτής της ανασήκωσης, τα άκρα πόδια πρέπει να είναι ελεύθερα να περιστρέφονται και δεν πρέπει να εφαρμόζονται φορτία προς τα εμπρός ή προς το πλάι. Όταν κάθε άκρο πόδι επανέλθει στην κάτω θέση, η πτέρνα πρέπει να είναι σε επαφή με τη δομή που έχει σχεδιαστεί για τον σκοπό αυτόν.
- 7.17. ελέγξτε ότι το πλευρικό αλφάδι κλίσης δείχνει τη θέση μηδέν· αν είναι αναγκαίο, ασκήστε πλευρική δύναμη στο άνω μέρος του κοιλώματος της πλάτης ικανή ώστε το κοίλωμα καθίσματος της μηχανής 3-D H να επικαθίσει οριζοντιώς επί του καθίσματος.
- 7.18. κρατώντας τη ράβδο T για να αποφευχθεί η προς τα εμπρός ολίσθηση της μηχανής 3-D H επί του μαξιλαριού του καθίσματος, προβείτε στα ακόλουθα:
- 7.18.1. επαναφέρετε το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος· και
- 7.18.2. εναλλάξ, ασκήστε και αφαιρέστε οριζόντια προς τα πίσω δύναμη μη υπερβαίνουσα τα 25 N, στη ράβδο της γωνίας της πλάτης και σε ύψος περίπου στο μέσον των βαριδιών του κορμού, έως ότου το μοιρογνωμόνιο μέτρησης της γωνίας του ισχίου να δείχνει ότι επιτεύχθηκε σταθεροποίηση μετά την αφαίρεση της δύναμης. Διασφαλίστε ότι στη μηχανή 3-D H δεν ασκούνται εξωτερικές δυνάμεις προς τα κάτω ή εξωτερικές πλευρικές δυνάμεις. Αν χρειάζεται επιπλέον οριζοντιώση της μηχανής 3-D H, περιστρέψτε προς τα εμπρός το κοίλωμα της πλάτης, οριζοντιώστε εκ νέου και επαναλάβετε τη διαδικασία από την παράγραφο 6.15 του παρόντος παραρτήματος κι έπειτα.
- 7.19. χρησιμοποιήστε το μοιρογνωμόνιο πλάτης της μηχανής 3-D H με τη στήλη θέσης της κεφαλής στην πλέον οπίσθια θέση, για τη μέτρηση της πραγματικής γωνίας κορμού.
- 7.20. εάν είναι απαραίτητο, χρησιμοποιήστε μόνο το/τα χειριστήριο/-α που ρυθμίζει/-ουν κυρίως τη γωνία του ερεισίνωτου, ανεξάρτητα από την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού του καθίσματος, για τη ρύθμιση της πραγματικής γωνίας κορμού σε γωνία κορμού $\pm 1^\circ$, όπως ορίζεται από τον σχεδιασμό του κατασκευαστή.

- 7.21. σε περίπτωση που η γωνία κορμού σύμφωνα με τον σχεδιασμό δεν ορίζεται από τον κατασκευαστή:
- 7.21.1. χρησιμοποιήστε μόνο το/τα χειριστήριο/-α που ρυθμίζει/-ουν κυρίως τη γωνία του ερεισίνωτου, ανεξάρτητα από την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού του καθίσματος, για την προσαρμογή της πραγματικής γωνίας του κορμού στις $23^\circ \pm 1^\circ$.
- 7.22. όταν η γωνία του κορμού σύμφωνα με τον σχεδιασμό δεν καθορίζεται από τον κατασκευαστή και δεν προκύπτει από καμία γωνιακή ρύθμιση του ερεισίνωτου πραγματική γωνία κορμού εντός του εύρους $23^\circ \pm 1^\circ$:
- 7.22.1. χρησιμοποιήστε μόνο το/τα χειριστήριο/-α που ρυθμίζει/-ουν κυρίως τη γωνία του ερεισίνωτου, ανεξάρτητα από την εγκάρσια γωνία στάσης του μαξιλαριού του καθίσματος, για την προσαρμογή της πραγματικής γωνίας κορμού όσο πιο κοντά γίνεται στις 23° .
- 7.23. καταγράψτε την τελική γωνία κορμού για μελλοντική αναφορά·
- 7.24. μετρήστε και καταγράψτε τις συντεταγμένες του σημείου H του ανδρικού (X, Y, Z) στο σύστημα αναφοράς συντεταγμένων του οχήματος για μελλοντική αναφορά·
- 7.25. με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 8.4.6 του παρόντος παραρτήματος, οι συντεταγμένες που καταγράφονται σύμφωνα με την παράγραφο 7.24 παραπάνω καθορίζουν τη θέση του σημείου H του ανδρικού στο κάθισμα, όταν το κάθισμα ρυθμίζεται στην τελική θέση δοκιμής του μαξιλαριού καθίσματος και στην τελική θέση συγκράτησης του ερεισίνωτου για την εγκατάσταση του ανδρικού.
- 7.26. αν ζητηθεί να επαναληφθεί η εγκατάσταση της μηχανής 3-D H, το συγκρότημα του καθίσματος θα πρέπει να παραμείνει άνευ φορτίου επί τουλάχιστον 30 λεπτά προτού επαναληφθεί η διαδικασία. Η μηχανή 3-D H δεν θα πρέπει να παραμείνει με φορτίο επί του συγκροτήματος του καθίσματος για χρόνο περισσότερο από τον απαιτούμενο για την εκτέλεση της δοκιμής.
8. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟ WorldSID ΤΟΥ 50ου ΕΚΑΤΟΣΤΗΜΟΡΙΟΥ ΕΝΗΛΙΚΟΥ ΆΝΔΡΑ
- 8.1. Τα ρυθμιζόμενα στηρίγματα της οσφυϊκής μοίρας και τα λοιπά ρυθμιζόμενα στηρίγματα καθισμάτων και ρυθμιζόμενα υποστηρίγματα κεφαλής τίθενται στις θέσεις ρύθμισης που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος παραρτήματος.
- 8.2. Οι ρυθμίσεις στον θάλαμο επιβατών τίθενται στις θέσεις ρύθμισης που ορίζονται στην παράγραφο 5 του παρόντος παραρτήματος.
- 8.3. Το ανδρικό δοκιμών εγκαθίσταται στη συνέχεια με την ολοκλήρωση των βημάτων που περιγράφονται στην παράγραφο 8.4 κατωτέρω, με το όχημα δοκιμής στη μετρητική στάση οχήματος που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος παραρτήματος.
- 8.4. Διαδικασία εγκατάστασης του ανδρικού
- 8.4.1. Τοποθετήστε το ανδρικό δοκιμών στο κατάλληλο κάθισμα έτσι ώστε το μεσοβελιαίο επίπεδο να συμπίπτει με το C/LO και ο άνω κορμός να ακουμπά στο ερεισίνωτο του καθίσματος (*).
- 8.4.2. Τаланτεύστε μπρος/πίσω και δεξιά/αριστερά, ώστε να σταθεροποιηθεί η πύελος προς τα πίσω στο κάθισμα (†).
- 8.4.3. Όταν ο σύνδεσμος των πλευρών της κοιλιακής χώρας και/ή η εξωτερική ζώνη κάθε συγκροτήματος (δηλαδή αριστερού/δεξιού) πλευρών της κοιλιακής χώρας έρχεται σε επαφή με τη σάρκα της πύελου, βεβαιωθείτε ότι οι επιφάνειες επαφής του συνδέσμου πλευρών της κοιλιακής χώρας και της εξωτερικής ζώνης πλευρών της κοιλιακής χώρας βρίσκονται πίσω και εσωτερικά του έσω κοιλιακού τοιχώματος της σάρκας της πύελου και όχι πάνω από τη σάρκα της πύελου.
- 8.4.4. Μετακινήστε το μαξιλάρι του καθίσματος και το ερεισίνωτο μαζί με το ανδρικό δοκιμών έως την τελική θέση ρύθμισης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του σημείου H του ανδρικού και της πραγματικής γωνίας κορμού στην παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος.

(*) Ο κεντρικός άξονας μπορεί να σημειωθεί επί του καθίσματος για τον εντοπισμό του C/LO και για τη διευκόλυνση της τοποθέτησης του ανδρικού.

(†) Για να διασφαλιστεί η επίτευξη επαναλαμβανόμενης και σταθερής θέσης της πύελου, συνιστάται, κατόπιν της ολοκλήρωσης του παρόντος βήματος, να επιβεβαιώσετε ότι η πύελος έρχεται σε επαφή με το μαξιλάρι του καθίσματος σε όλο το μήκος της.

- 8.4.5. Επαληθεύστε ότι το σημείο H του ανδρικού είναι ευλόγως κοντά (± 10 mm) στο σημείο H του WS50M που ορίζεται στην παράγραφο 2.25 του παρόντος παραρτήματος. Εάν αυτό δεν ισχύει, επαναλάβετε τις διαδικασίες που περιγράφονται στις παραγράφους 8.4.2 και 8.4.3 του παρόντος παραρτήματος. Εάν και πάλι δεν είναι δυνατόν να επαληθεύσετε ότι το σημείο H του ανδρικού είναι ευλόγως κοντά (± 10 mm) στο σημείο H του WS50M, καταγράψτε την απόκλιση και προχωρήστε στο επόμενο βήμα.
- 8.4.6. Εάν δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί η θέση δοκιμής του καθίσματος λόγω επαφής του γονάτου, μετατοπίστε το κάθισμα δοκιμής προς τα πίσω βαθμιαία έως ότου φτάσει στην πλησιέστερη θέση στην οποία το διάκενο του γονάτος είναι τουλάχιστον 5 mm. Καταγράψτε τη ρύθμιση της θέσης του σημείου αναφοράς του μαξιλαριού καθίσματος και τροποποιήστε ανάλογα τις συντεταγμένες του σημείου H του ανδρικού και του σημείου H του WS50M.
- 8.4.7. Για τη θέση οδηγού:
- 8.4.7.1. Εκτείνετε το δεξί κάτω άκρο χωρίς να εκτοπιστεί ο μηρός από το μαξιλάρι του καθίσματος και αφήστε το πέλμα του άκρου ποδιού να σταθεροποιηθεί στο ποδόπληκτρο επιταχυντή. Το τακούνι του υποδήματος θα πρέπει να έρχεται σε επαφή με το δάπεδο.
- 8.4.7.2. Εκτείνετε το αριστερό κάτω άκρο χωρίς να εκτοπιστεί ο μηρός από το μαξιλάρι του καθίσματος και αφήστε το πέλμα του άκρου ποδιού να σταθεροποιηθεί στον ποδοστάτη. Το τακούνι του υποδήματος θα πρέπει να έρχεται σε επαφή με το δάπεδο. Σε περίπτωση επαφής του οστού της κνήμης, ολισθήστε το άκρο πόδι προς τα πίσω (προς το κάθισμα) έως ότου επιτευχθεί διάκενο 5 mm.
- 8.4.8. Για τη θέση επιβάτη:
- 8.4.8.1. Εκτείνετε κάθε κάτω άκρο χωρίς να εκτοπιστεί ο μηρός από το μαξιλάρι του καθίσματος.
- 8.4.8.2. Αφήστε το πέλμα του δεξιού άκρου ποδιού να σταθεροποιηθεί στο δάπεδο παράλληλα (δηλαδή στο ίδιο κατακόρυφο επίπεδο) με τον μηρό. Το τακούνι του υποδήματος θα πρέπει να έρχεται σε επαφή με το δάπεδο. Εάν το περίγραμμα του τμήματος του δαπέδου δεν επιτρέπει στο άκρο πόδι να καθίσει σε επίπεδη επιφάνεια, μετακινήστε το άκρο πόδι κατά βήματα των 5 mm έως ότου καθίσει σε επίπεδη επιφάνεια.
- 8.4.8.3. Αφήστε το πέλμα του αριστερού άκρου ποδιού να σταθεροποιηθεί στο δάπεδο παράλληλα (δηλαδή στο ίδιο κατακόρυφο επίπεδο) με τον μηρό και σε ευθυγράμμιση με το δεξί άκρο πόδι. Το τακούνι του υποδήματος θα πρέπει να έρχεται σε επαφή με το δάπεδο. Εάν το περίγραμμα του τμήματος του δαπέδου δεν επιτρέπει στο άκρο πόδι να καθίσει σε επίπεδη επιφάνεια, μετακινήστε το άκρο πόδι κατά βήματα των 5 mm έως ότου καθίσει σε επίπεδη επιφάνεια.
- 8.4.9. Τοποθετήστε το σημείο H του ανδρικού έτσι ώστε να ταιριάζει με τις συντεταγμένες του σημείου H του WS50M (που ορίζονται στην παράγραφο 2.25 του παρόντος παραρτήματος) εντός εύρους ± 5 mm. Θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στη συντεταγμένη του άξονα X.
- 8.4.10. Ρυθμίστε τη γωνία πλευρών του ανδρικού ως εξής:
- 8.4.10.1. Ρυθμίστε το ανδρικό έως ότου η ένδειξη γωνίας του αισθητήρα κλίσης του θώρακα (γύρω από τον άξονα Y του αισθητήρα) φτάσει εντός εύρους $\pm 1^\circ$ από την οριζόμενη από τον κατασκευαστή γωνία πλευρών σύμφωνα με τον σχεδιασμό.
- 8.4.10.2. Όταν δεν ορίζεται γωνία πλευρών σύμφωνα με τον σχεδιασμό από τον κατασκευαστή και η τελική πραγματική γωνία κορμού που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος είναι $23^\circ \pm 1^\circ$, ρυθμίστε το ανδρικό έως ότου ο αισθητήρας κλίσης του θώρακα φέρει ένδειξη -2° (δηλαδή 2° προς τα κάτω) $\pm 1^\circ$ (γύρω από τον άξονα Y).
- 8.4.10.3. Όταν δεν ορίζεται γωνία πλευρών σύμφωνα με τον σχεδιασμό από τον κατασκευαστή και η τελική πραγματική γωνία κορμού που καταγράφεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος παραρτήματος δεν είναι $23^\circ \pm 1^\circ$, δεν απαιτείται καμία περαιτέρω ρύθμιση της γωνίας πλευρών του ανδρικού.
- 8.4.11. Ρυθμίστε το υποστήριγμα τραχήλου του ανδρικού δοκιμών ώστε η κεφαλή να βρίσκεται στην πλησιέστερη στις 0° θέση (μετρούμενη γύρω από τον άξονα Y του αισθητήρα κλίσης του κέντρου της κεφαλής).
- 8.4.12. Προχωρήστε στην τελική τοποθέτηση του άκρου ποδιού και του κάτω άκρου, επαναλαμβάνοντας τα βήματα που περιγράφονται στην παράγραφο 8.4.7 του παρόντος παραρτήματος για τη θέση οδηγού ή τα βήματα που περιγράφονται στην παράγραφο 8.4.8 του παρόντος παραρτήματος για τη θέση επιβάτη.
- 8.4.13. Επαληθεύστε ότι το σημείο H και η γωνία πλευρών του ανδρικού δοκιμών εξακολουθούν να είναι σύμφωνα με τις παραγράφους 8.4.9 και 8.4.10 του παρόντος παραρτήματος αντίστοιχα. Εάν όχι, επαναλάβετε τα βήματα που περιγράφονται στην παράγραφο 8.4.9 του παρόντος παραρτήματος κι έπειτα.

- 8.4.14. Μετρήστε και καταγράψτε την τελική θέση του σημείου Η του ανδρικού δοκιμών στο σύστημα συντεταγμένων αναφοράς του οχήματος και καταγράψτε την τελική γωνία πλευρών και τις τελικές γωνίες του αισθητήρα κλίσης του κέντρου της κεφαλής του ανδρικού.
- 8.4.15. Τοποθετήστε αμφότερα τα άνω άκρα σε θέση συγκράτησης 48°. Στη θέση αυτή, το επίπεδο συμμετρίας του οστού κάθε ημίσεος άνω άκρου σχηματίζει γωνία $48^\circ \pm 1^\circ$ με το μέσο επίπεδο του παρακείμενου (αριστερού/δεξιού) ώμου.
- 8.5. Σημειώσεις και συστάσεις για την εγκατάσταση ανδρικού
- 8.5.1. Δεν ορίζεται απόσταση για το διάκενο γονάτου του ανδρικού δοκιμών. Ωστόσο, θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα ώστε να διασφαλίζεται ότι:
- 8.5.1.1. υφίσταται διάκενο τουλάχιστον 5 mm μεταξύ των γονάτων/των κάτω άκρων και του καλύμματος του τιμονιού και της κεντρικής κονσόλας·
- 8.5.1.2. το άκρο πόδι και ο αστράγαλος βρίσκονται σε σταθερή θέση· και
- 8.5.1.3. τα κάτω άκρα είναι όσο το δυνατόν πιο παράλληλα στο μεσοβελιαίο επίπεδο.
- 8.6. Σύστημα ζωνών ασφαλείας
- 8.6.1. Το ανδρικό που εγκαθίσταται σύμφωνα με την παράγραφο 8.4 του παρόντος παραρτήματος πρέπει να συγκρατείται ως εξής, με τη χρήση του συστήματος ζωνών ασφαλείας που παρέχεται από τον κατασκευαστή για τη θέση καθημένου:
- 8.6.1.1. Περάστε προσεκτικά τη ζώνη ασφαλείας κατά πλάτος μπροστά από το ανδρικό και προσδέστε ως συνήθως.
- 8.6.1.2. Τεντώστε το τμήμα του ιμάντα κάτω του υπογαστρίου έως όπου ακουμπά ήπια γύρω από την πύελο του ανδρικού. Κατά το τέντωμα θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο ελάχιστη δύναμη στον ιμάντα. Η διαδρομή της ζώνης κάτω του υπογαστρίου θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο φυσική.
- 8.6.1.3. Τοποθετήστε ένα δάκτυλο πίσω από το διαγώνιο τμήμα του ιμάντα στο ύψος του στέρνου του ανδρικού. Τραβήξτε τον ιμάντα οριζόντια προς τα εμπρός και μακριά από το στέρνο και, χρησιμοποιώντας μόνο τη δύναμη που παρέχει ο μηχανισμός του συσπειρωτήρα, αφήστε να επανατυλιχθεί ελεύθερα προς την κατεύθυνση της άνω ακύρωσης. Επαναλάβετε το βήμα αυτό τρεις φορές.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ⁽¹⁾ (ΜΗΧΑΝΗ 3-D Η)

1. ΚΟΙΛΩΜΑΤΑ ΠΛΑΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ

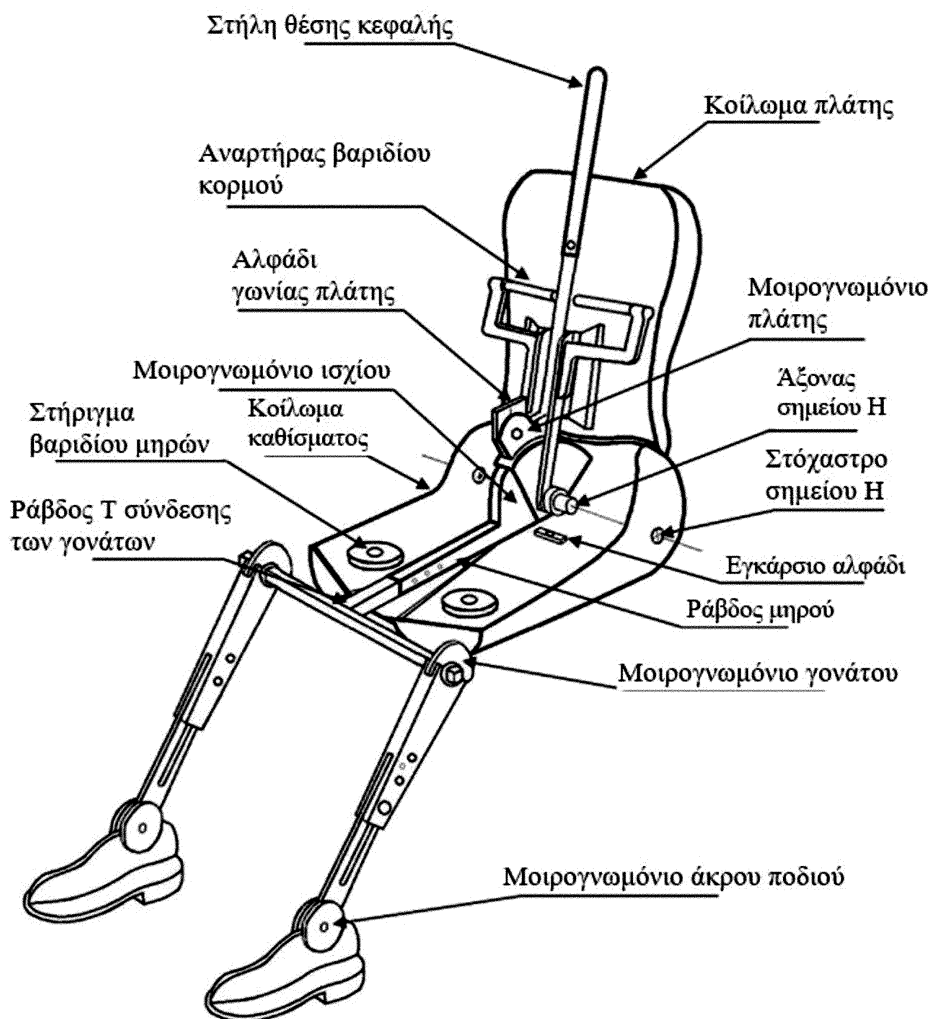
Τα κοιλώματα πλάτης και καθίσματος είναι κατασκευασμένα από ενισχυμένο πλαστικό και μέταλλο· προσομοιώνουν τον ανθρώπινο κορμό και τους μηρούς και αρθρώνονται μηχανικώς στο σημείο Η. Ένα μοιρογώνιο είναι στερεωμένο στη στήλη που αρθρώνεται στο σημείο Η για να μετράει την πραγματική γωνία κορμού. Μια ρυθμιζόμενη ράβδος αναπαράστασης των μηρών, προσδεσμένη στο κοιλώμα του καθίσματος, καθορίζει τον κεντρικό άξονα των μηρών και χρησιμεύει ως γραμμική βάση για το μοιρογώνιο του ισχίου.

2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΩ ΑΚΡΩΝ

Τα τμήματα κνήμης συνδέονται με το συγκρότημα κοιλώματος καθίσματος στη ράβδο T που συνδέει τα γόνατα, η οποία αποτελεί πλευρική επέκταση της ρυθμιζόμενης ράβδου μηρού. Στα τμήματα της κνήμης είναι ενσωματωμένα μοιρογώνια για τη μέτρηση των γωνιών των γονάτων. Τα συγκροτήματα υποδήματος και άκρου ποδιού είναι βαθμονομημένα για να μετρούν τη γωνία του άκρου ποδιού. Δύο αλφάδια προσανατολίζουν τη διάταξη στο χώρο. Βαρίδια που αναπαριστούν το σώμα τοποθετούνται στα αντίστοιχα κέντρα βάρους για να παρέχουν διείσδυση στο κάθισμα ισοδύναμη προς άνδρα βάρους 76 kg. Θα πρέπει να ελέγχεται κατά πόσον όλες οι αρθρώσεις της μηχανής 3-D Η κινούνται ελεύθερα χωρίς αισθητή τριβή.

Σχήμα 5-1

Στοιχεία μηχανής 3-D Η

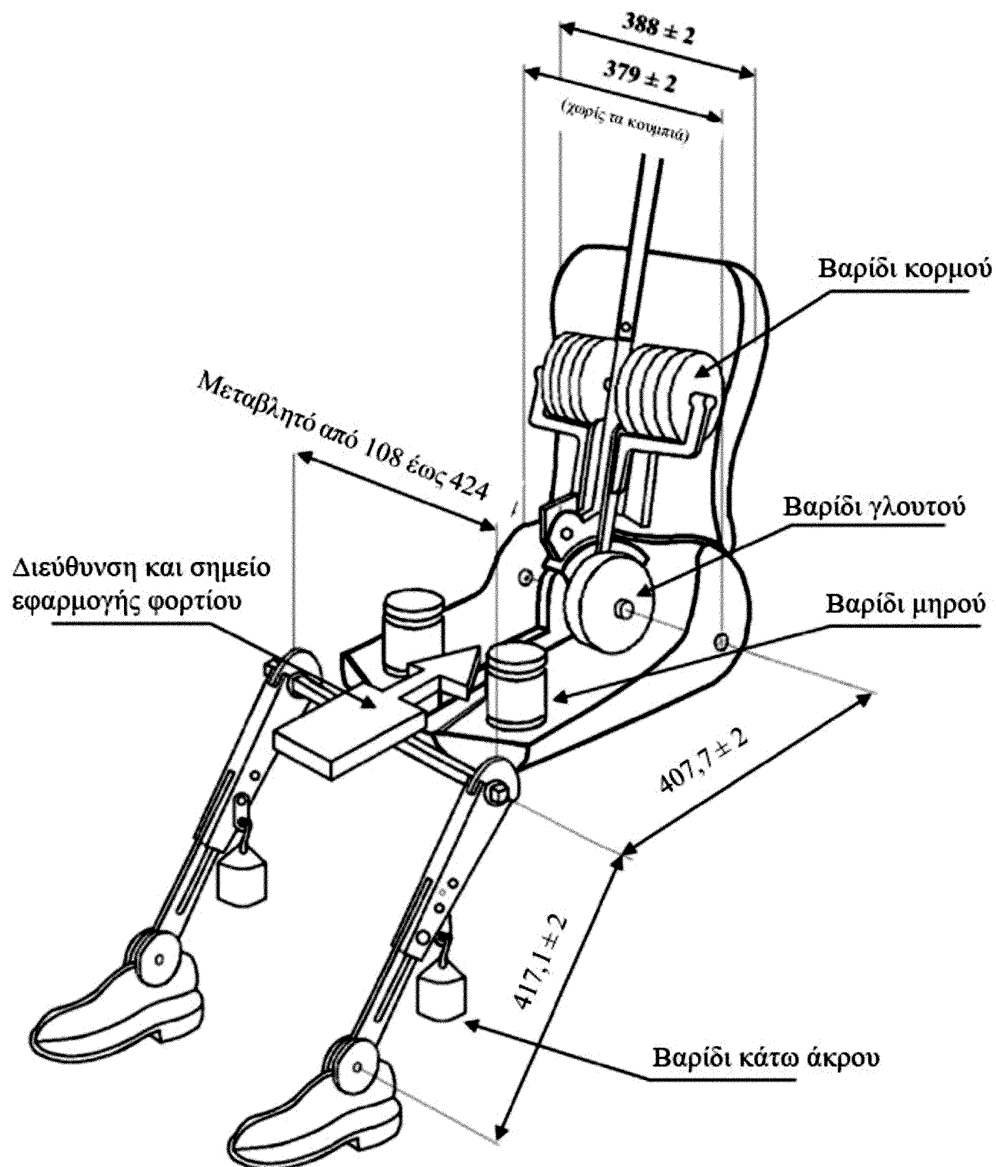


⁽¹⁾ Για τις λεπτομέρειες της κατασκευής της μηχανής 3-D Η απευθυνθείτε στη SAE International (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (SAE J826, έκδοση 1995). Η μηχανή αντιστοιχεί σε εκείνη που περιγράφεται στο πρότυπο ISO 6549:1999.

Σχήμα 5-2

Διαστάσεις στοιχείων μηχανής 3-D H και κατανομή φορτίων

(διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

**ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΔΡΟΓΟΝΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ**

1. ΣΚΟΠΟΣ

Καθορισμός της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.5.2 του παρόντος κανονισμού.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

- 2.1. «κλειστοί χώροι»: οι ειδικοί όγκοι μέσα στο όχημα (ή το περίγραμμα του οχήματος κατά πλάτος των ανοιγμάτων) οι οποίοι είναι εξωτερικοί του συστήματος υδρογόνου (που περιλαμβάνει σύστημα αποθήκευσης, σύστημα κυψελών καυσίμου και σύστημα διαχείρισης ροής καυσίμου) και των περιβλημάτων του (εάν υπάρχουν) όπου μπορεί να συσσωρευτεί υδρογόνο (και, κατά συνέπεια, να δημιουργηθεί κίνδυνος), όπως είναι ο θάλαμος επιβατών, ο χώρος αποσκευών και ο χώρος κάτω από το κάλυμμα·
- 2.2. «χώρος αποσκευών»: ο χώρος εντός του οχήματος ο οποίος φιλοξενεί αποσκευές και/ή αγαθά, ορίζεται από την οροφή, το κάλυμμα, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα και διαχωρίζεται από τον θάλαμο επιβατών μέσω του εμπρόσθιου διαχωριστικού διαφράγματος και του οπίσθιου διαχωριστικού διαφράγματος
- 2.3. «ονομαστική πίεση λειτουργίας (NWP)»: η πίεση μετρητή η οποία χαρακτηρίζει την τυπική λειτουργία ενός συστήματος. Για δεξαμενές συμπιεσμένου αερίου υδρογόνου, η NWP είναι η σταθεροποιημένη πίεση του συμπιεσμένου αερίου σε δεξαμενή ή σύστημα αποθήκευσης που έχει τροφοδοτηθεί πλήρως σε ομοιόμορφη θερμοκρασία 15 °C.

3. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ, ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. Συστήματα αποθήκευσης συμπιεσμένου υδρογόνου και κατάντη σωληνώσεις

3.1.1. Πριν από τη διενέργεια της δοκιμής σύγκρουσης, στο σύστημα αποθήκευσης υδρογόνου εγκαθίστανται τα κατάλληλα όργανα για τις απαιτούμενες μετρήσεις πίεσης και θερμοκρασίας, εάν το όχημα δεν διαθέτει ήδη αντίστοιχο εξοπλισμό με την απαιτούμενη ακρίβεια.

3.1.2. Στη συνέχεια το σύστημα αποθήκευσης υδρογόνου καθαρίζεται, εάν απαιτείται, βάσει των οδηγιών του κατασκευαστή για την αφαίρεση ρύπων από τη δεξαμενή και ακολούθως γίνεται πλήρωση του συστήματος αποθήκευσης με συμπιεσμένο υδρογόνο ή ήλιο σε αέρια μορφή. Καθώς η πίεση του συστήματος αποθήκευσης μεταβάλλεται με τη θερμοκρασία, η τιμή-στόχος της πίεσης πλήρωσης είναι συνάρτηση της θερμοκρασίας. Η πίεση-στόχος υπολογίζεται μέσω της ακόλουθης εξίσωσης:

$$P_{\text{στόχος}} = NWP \times (273 + T_o) / 288$$

όπου NWP είναι η ονομαστική πίεση λειτουργίας (MPa), T_o είναι η θερμοκρασία περιβάλλοντος στην οποία αναμένεται να σταθεροποιηθεί το σύστημα αποθήκευσης, ενώ $P_{\text{στόχος}}$ είναι η τιμή-στόχος της πίεσης πλήρωσης μετά τη σταθεροποίηση της θερμοκρασίας.

3.1.3. Η δεξαμενή γεμίζει με πίεση ίση με το 95 % τουλάχιστον της τιμής-στόχου της πίεσης πλήρωσης και αφήνεται να ισορροπήσει (να σταθεροποιηθεί) πριν από τη διενέργεια της δοκιμής σύγκρουσης.

3.1.4. Αμέσως πριν από τη σύγκρουση, η κύρια βαλβίδα τερματισμού και οι βαλβίδες διακοπής του αερίου υδρογόνου, οι οποίες βρίσκονται στις κατάντη σωληνώσεις αερίου υδρογόνου, είναι στη συνήθη κατάσταση οδήγησης.

3.2. Κλειστοί χώροι

3.2.1. Οι αισθητήρες επιλέγεται να μετρούν είτε τη συσσώρευση αερίου υδρογόνου ή ηλίου είτε τη μείωση του οξυγόνου (καθώς ο αέρας εκτοπίζεται από το διαρρέον υδρογόνο/ήλιο).

3.2.2. Οι αισθητήρες βαθμονομούνται βάσει ανιχνεύσιμων τιμών αναφοράς, προκειμένου να εξασφαλίζεται ακρίβεια ± 5 % σύμφωνα με τα κριτήρια τιμών-στόχου 4 % για το υδρογόνο ή 3 % για το ήλιο κατ' όγκο στον αέρα, ενώ η ικανότητα πλήρους εύρους μέτρησης πρέπει να υπερβαίνει τα κριτήρια τιμών-στόχου κατά 25 % τουλάχιστον. Ο αισθητήρας έχει ικανότητα απόκρισης 90 % σε μεταβολή πλήρους εύρους συγκέντρωσης εντός 10 δευτερολέπτων.

- 3.2.3. Πριν από τη σύγκρουση, οι αισθητήρες είναι τοποθετημένοι στον θάλαμο επιβατών και στον χώρο αποσκευών του οχήματος ως εξής:
- σε απόσταση έως 250 mm από τον ουρανό του οχήματος πάνω από το κάθισμα του οδηγού ή κοντά στην οροφή στο κέντρο του θαλάμου επιβατών·
 - σε απόσταση έως 250 mm από το δάπεδο μπροστά από το οπίσθιο (ή πλέον οπίσθιο) κάθισμα του θαλάμου επιβατών· και
 - σε απόσταση έως 100 mm από την οροφή των χώρων αποσκευών εντός του οχήματος οι οποίοι δεν επηρεάζονται άμεσα από τη διενέργεια της εν λόγω δοκιμής σύγκρουσης.
- 3.2.4. Οι αισθητήρες στερεώνονται με ασφάλεια στο σώμα του οχήματος ή στα καθίσματα και, για τους σκοπούς της προγραμματισμένης δοκιμής σύγκρουσης, προστατεύονται από συντρίμμα, αέριο εξάτμισης αερόσακων και εκτινασόμενα αντικείμενα. Οι μετρήσεις μετά τη σύγκρουση καταγράφονται είτε από όργανα τοποθετημένα στο εσωτερικό του οχήματος είτε μέσω μετάδοσης από απόσταση.
- 3.2.5. Η δοκιμή μπορεί να πραγματοποιηθεί σε εξωτερικό χώρο προστατευμένο από ανέμους και πιθανές ηλιακές επιδράσεις ή σε εσωτερικό χώρο με κατάλληλες διαστάσεις ή εξαερισμό ώστε να αποφεύγεται η συσσώρευση υδρογόνου σε επίπεδο άνω του 10 % των κριτηρίων-στόχου στον θάλαμο επιβατών και στον χώρο αποσκευών.
4. ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΔΙΑΡΡΟΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΥΔΡΟΓΟΝΟΥ ΓΕΜΑΤΟ ΜΕ ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟ ΥΔΡΟΓΟΝΟ
- 4.1. Η πίεση του αερίου υδρογόνου, P_0 (MPa), καθώς και η θερμοκρασία του, T_0 (°C), μετρώνται αμέσως πριν από την πρόσκρουση και επίσης αφού παρέλθει χρονικό διάστημα Δt (min) μετά την πρόσκρουση.
- 4.1.1. Το χρονικό διάστημα Δt ξεκινά μόλις το όχημα έλθει σε κατάσταση ηρεμίας μετά την πρόσκρουση και διαρκεί 60 τουλάχιστον λεπτά.
- 4.1.2. Το χρονικό διάστημα Δt αυξάνεται, εφόσον απαιτηθεί, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ακρίβεια των μετρήσεων για σύστημα αποθήκευσης μεγάλου όγκου το οποίο λειτουργεί σε πιέσεις έως 70MPa· στην περίπτωση αυτή, το χρονικό διάστημα Δt υπολογίζεται από την ακόλουθη εξίσωση:
- $$\Delta t = V_{CHSS} \times NWP/1000 \times ((-0,027 \times NWP + 4) \times R_s - 0,21) - 1,7 \times R_s$$
- όπου $R_s = P_s/NWP$, P_s είναι το εύρος πιέσεων του αισθητήρα πίεσης (MPa), NWP είναι η ονομαστική πίεση λειτουργίας (MPa), V_{CHSS} είναι ο όγκος του συστήματος αποθήκευσης συμπιεσμένου υδρογόνου (l) και Δt είναι το χρονικό διάστημα (min).
- 4.1.3. Εάν η υπολογιζόμενη τιμή του Δt είναι κάτω από 60 λεπτά, το Δt τίθεται ίσο με 60 λεπτά.
- 4.2. Η αρχική μάζα του υδρογόνου στο σύστημα αποθήκευσης υπολογίζεται ως εξής:
- $$P_o' = P_o \times 288/(273 + T_o)$$
- $$\rho_o' = -0,0027 \times (P_o')^2 + 0,75 \times P_o' + 0,5789$$
- $$M_o = \rho_o' \times V_{CHSS}$$
- 4.3. Αντιστοίχως, η τελική μάζα του υδρογόνου στο σύστημα αποθήκευσης, M_f , στη λήξη του χρονικού διαστήματος Δt υπολογίζεται ως εξής:
- $$P_f' = P_f \times 288/(273 + T_f)$$
- $$\rho_f' = -0,0027 \times (P_f')^2 + 0,75 \times P_f' + 0,5789$$
- $$M_f = \rho_f' \times V_{CHSS}$$
- όπου P_f είναι η μετρούμενη τελική πίεση (MPa) στη λήξη του χρονικού διαστήματος και T_f είναι η μετρούμενη τελική θερμοκρασία (°C).
- 4.4. Ο μέσος ρυθμός ροής υδρογόνου κατά το χρονικό διάστημα είναι συνεπώς
- $$V_{H2} = (M_f - M_o)/\Delta t \times 22,41/2,016 \times (P_{στόχος}/P_o)$$
- όπου V_{H2} είναι ο μέσος ρυθμός ογκομετρικής παροχής (NL/min) κατά το χρονικό διάστημα και ο όρος $(P_{στόχος}/P_o)$ χρησιμοποιείται για την αντιστάθμιση των διαφορών μεταξύ της μετρούμενης αρχικής πίεσης (P_o) και της τιμής-στόχου της πίεσης πλήρωσης ($P_{στόχος}$).
5. ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΔΙΑΡΡΟΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΥΔΡΟΓΟΝΟΥ ΓΕΜΑΤΟ ΜΕ ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟ ΗΛΙΟ
- 5.1. Η πίεση του αερίου ηλίου, P_0 (MPa), καθώς και η θερμοκρασία του, T_0 (°C), μετρώνται αμέσως πριν από την πρόσκρουση και επίσης αφού παρέλθει ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα μετά την πρόσκρουση.

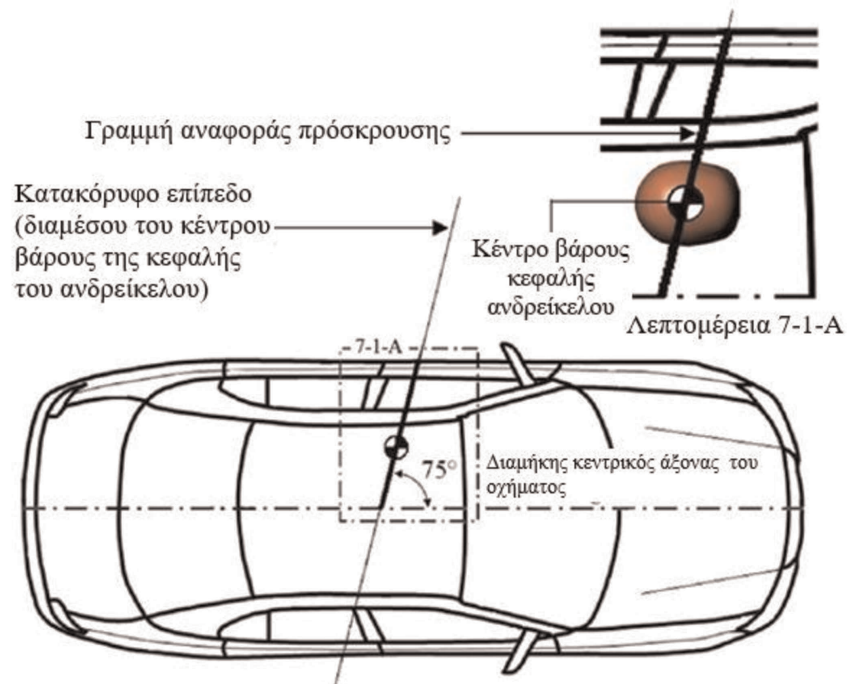
- 5.1.1. Το χρονικό διάστημα Δt ξεκινά μόλις το όχημα έλθει σε κατάσταση ηρεμίας μετά την πρόσκρουση και διαρκεί 60 τουλάχιστον λεπτά.
- 5.1.2. Το χρονικό διάστημα Δt αυξάνεται, εφόσον απαιτηθεί, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ακρίβεια των μετρήσεων για σύστημα αποθήκευσης μεγάλου όγκου το οποίο λειτουργεί σε πιέσεις έως 70 MPa· στην περίπτωση αυτή, το χρονικό διάστημα Δt υπολογίζεται από την ακόλουθη εξίσωση:
- $$\Delta t = V_{\text{CHSS}} \times \text{NWP}/1000 \times ((-0,028 \times \text{NWP} + 5,5) \times R_s - 0,3) - 2,6 \times R_s$$
- όπου $R_s = P_s/\text{NWP}$, P_s είναι το εύρος πιέσεων του αισθητήρα πίεσης (MPa), NWP είναι η ονομαστική πίεση λειτουργίας (MPa), V_{CHSS} είναι ο όγκος του συστήματος αποθήκευσης συμπιεσμένου υδρογόνου (l) και Δt είναι το χρονικό διάστημα (min).
- 5.1.3. Εάν η τιμή του Δt είναι κάτω από 60 λεπτά, το Δt τίθεται ίσο με 60 λεπτά.
- 5.2. Η αρχική μάζα του ηλίου στο σύστημα αποθήκευσης υπολογίζεται ως εξής:
- $$P_o' = P_o \times 288/(273 + T_o)$$
- $$\rho_o' = -0,0043 \times (P_o')^2 + 1,53 \times P_o' + 1,49$$
- $$M_o = \rho_o' \times V_{\text{CHSS}}$$
- 5.3. Η τελική μάζα του ηλίου στο σύστημα αποθήκευσης στη λήξη του χρονικού διαστήματος Δt υπολογίζεται ως εξής:
- $$P_f' = P_f \times 288/(273 + T_f)$$
- $$\rho_f' = -0,0043 \times (P_f')^2 + 1,53 \times P_f' + 1,49$$
- $$M_f = \rho_f' \times V_{\text{CHSS}}$$
- όπου P_f είναι η μετρούμενη τελική πίεση (MPa) στη λήξη του χρονικού διαστήματος και T_f είναι η μετρούμενη τελική θερμοκρασία (°C).
- 5.4. Ο μέσος ρυθμός ροής ηλίου κατά το χρονικό διάστημα είναι συνεπώς:
- $$V_{\text{He}} = (M_f - M_o)/\Delta t \times 22,41/4,003 \times (P_{\text{στόχος}}/P_o)$$
- όπου V_{He} είναι ο μέσος ρυθμός ογκομετρικής παροχής (NL/min) κατά το χρονικό διάστημα και ο όρος $(P_{\text{στόχος}}/P_o)$ χρησιμοποιείται για την αντιστάθμιση των διαφορών μεταξύ της μετρούμενης αρχικής πίεσης (P_o) και της τιμής-στόχου της πίεσης πλήρωσης ($P_{\text{στόχος}}$).
- 5.5. Για τη μετατροπή της μέσης ογκομετρικής παροχής ηλίου στη μέση ογκομετρική παροχή υδρογόνου χρησιμοποιείται ο ακόλουθος τύπος:
- $$V_{\text{H}_2} = V_{\text{He}}/0,75$$
- Όπου V_{H_2} είναι η αντίστοιχη μέση ογκομετρική παροχή υδρογόνου.
6. ΔΟΚΙΜΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
- 6.1. Μετά τη σύγκρουση, η συλλογή δεδομένων σε κλειστούς χώρους ξεκινά όταν το όχημα βρεθεί σε κατάσταση ηρεμίας. Κάθε 5 τουλάχιστον δευτερόλεπτα συλλέγονται δεδομένα από τους αισθητήρες που έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 του παρόντος παραρτήματος για συνολικό διάστημα 60 λεπτών μετά τη δοκιμή. Μια καθυστέρηση πρώτης τάξης (χρονική σταθερά) έως το πολύ 5 δευτερόλεπτα είναι δυνατόν να εφαρμοστεί στις μετρήσεις για να υπάρξει «εξομάλυνση» και να φιλτραριστούν οι επιπτώσεις των νόθων σημείων δεδομένων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗΣ

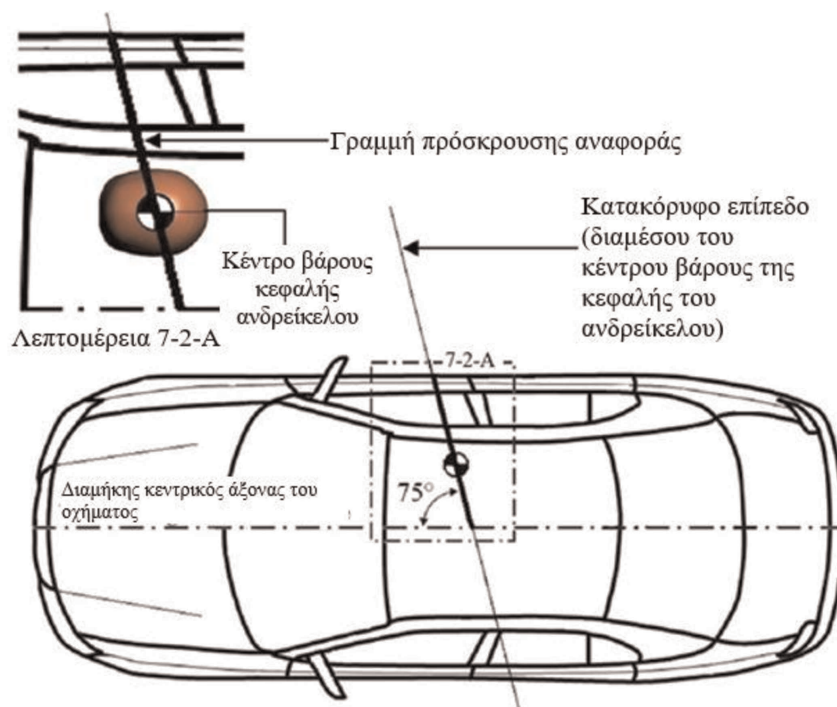
Σχήμα 7-1

Όχημα που πρόκειται να συγκρουστεί από την αριστερή πλευρά (γενική κάτοψη)



Σχήμα 7-2

Όχημα που πρόκειται να συγκρουστεί από τη δεξιά πλευρά (γενική κάτοψη)

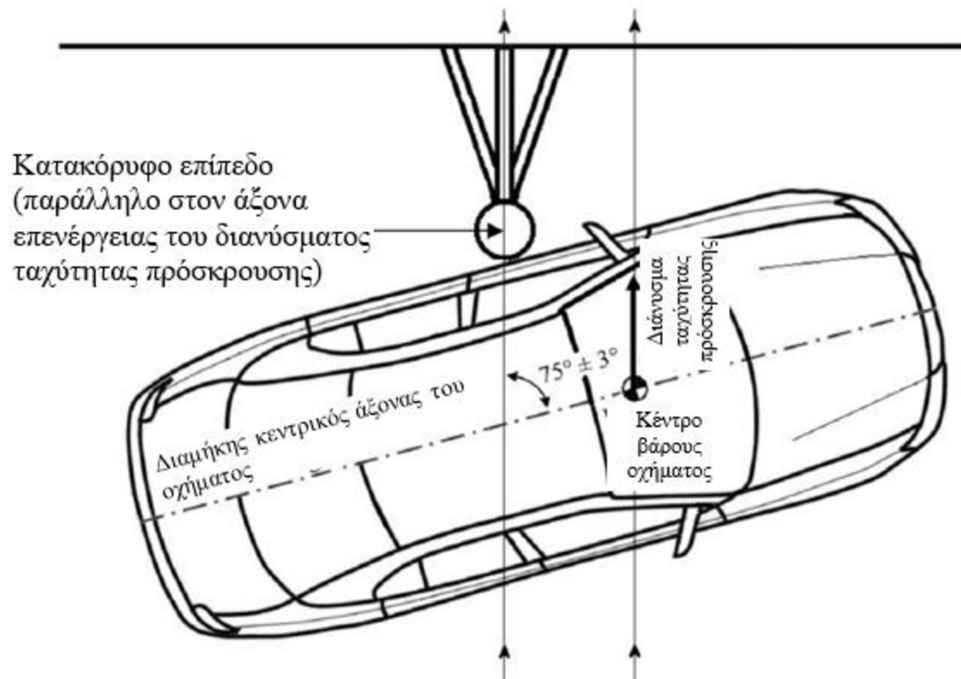


ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

ΓΩΝΙΑ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗΣ

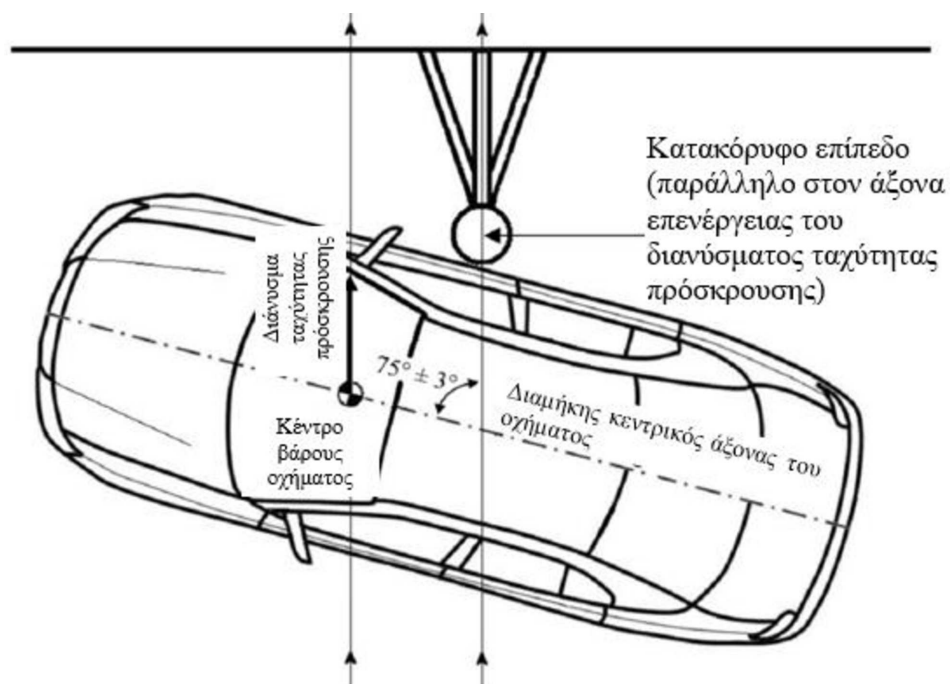
Σχήμα 8-1

Πρόσκρουση από την αριστερή πλευρά (γενική κάτοψη)



Σχήμα 8-2

Πρόσκρουση από τη δεξιά πλευρά (γενική κάτοψη)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΓΚΑΡΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΗΚΟΥΣ ΓΩΝΙΑΣ ΣΤΑΣΗΣ

Σχήμα 9-1

Παράδειγμα γραμμικής αναφοράς που συνδέει δύο σημεία αναφοράς σε κατώφλι δεξιάς θύρας



Σχήμα 9-2

Παράδειγμα γραμμικής αναφοράς που συνδέει δύο σημεία αναφοράς σε οπίσθιο τμήμα του αμαξώματος



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟ WorldSID ΤΟΥ 50ού ΕΚΑΤΟΣΤΗΜΟΡΙΟΥ ΕΝΗΛΙΚΟΥ ΆΝΔΡΑ

1. ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΚΡΑΝΙΑΚΟΥ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ (HIC)

1.1. Το κριτήριο κρανιακού τραυματισμού (HIC) 36 είναι η μέγιστη τιμή που υπολογίζεται από την ακόλουθο τύπο:

$$HIC36 = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a_R dt \right]^{2.5} (t_2 - t_1)$$

Όπου:

a_R = η προκύπτουσα μεταφορική επιτάχυνση στο κέντρο βάρους της κεφαλής του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου σε μονάδες βαρύτητας, g ($1 g = 9,81 \text{ m/s}^2$) και

t_1 και t_2 είναι δύο χρονικά σημεία κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης που απέχουν χρονικά μεταξύ τους κατά όχι περισσότερο από 36 χιλιοστά του δευτερολέπτου και όπου το t_1 είναι μικρότερο από το t_2 .

1.2. Η προκύπτουσα επιτάχυνση του κέντρου βάρους της κεφαλής του ανδρικού υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

$$a_R = \sqrt{a_x^2 + a_y^2 + a_z^2}$$

Όπου:

a_x = η διαμήκης επιτάχυνση (στον άξονα X) του κέντρου βάρους της κεφαλής του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου και φιλτράρεται σε κλάση συχνότητας διαύλου (CFC) ⁽¹⁾ 1 000 Hz.

a_y = η πλευρική επιτάχυνση (στον άξονα Y) του κέντρου βάρους της κεφαλής του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου και φιλτράρεται σε CFC 1 000 Hz και

a_z = η πλευρική επιτάχυνση (στον άξονα Z) του κέντρου βάρους της κεφαλής του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου και φιλτράρεται σε CFC 1 000 Hz.

2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΩΜΟΥΣ

2.1. Η ανώτατη πλευρική δύναμη (στον άξονα Y) στους ώμους είναι η μέγιστη πλευρική δύναμη που μετράται από τον δυναμομετρικό αισθητήρα που είναι εγκατεστημένος μεταξύ της διάταξης ζεύξης του ώμου και του στοιχείου ενίσχυσης του πλευρού του ώμου και φιλτράρεται σε CFC 600 Hz.

3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΩΡΑΚΑ

3.1. Η μέγιστη παραμόρφωση του θώρακα είναι η μέγιστη παραμόρφωση οποιουδήποτε πλευρού (άνω, μέσου ή κάτω) του θώρακα, όπως προσδιορίζεται με βάση τις μετρήσεις της τάσης εξόδου που καταγράφονται από τον αισθητήρα παραμόρφωσης ο οποίος είναι εγκατεστημένος μεταξύ του υποστηρίγματος στερέωσης του επιταχυνσιόμετρου πλευρών και του κεντρικού υποστηρίγματος στερέωσης της θωρακικής μοίρας εντός κάθε πλευρού θώρακα από την πλευρά που υφίσταται κρούση, και φιλτράρεται σε CFC 600 Hz.

4. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΛΙΑΚΗ ΧΩΡΑ

4.1. Η μέγιστη παραμόρφωση των πλευρών της κοιλιακής χώρας είναι η μέγιστη παραμόρφωση οποιουδήποτε πλευρού (άνω ή κάτω) της κοιλιακής χώρας, όπως προσδιορίζεται με βάση τις μετρήσεις της τάσης εξόδου που καταγράφονται από τον αισθητήρα παραμόρφωσης, ο οποίος είναι εγκατεστημένος μεταξύ του υποστηρίγματος στερέωσης του επιταχυνσιόμετρου πλευρών και του κεντρικού υποστηρίγματος στερέωσης της θωρακικής μοίρας εντός κάθε πλευρού κοιλιακής χώρας από την πλευρά που υφίσταται κρούση, και φιλτράρεται σε CFC 600 Hz.

⁽¹⁾ Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με κάθε κλάση συχνότητας διαύλου (CFC) ανατρέξτε στο έγγραφο SAE Recommended Practice J211/1 (αναθεώρηση Δεκεμβρίου 2003).

- 4.2. Η τιμή της προκύπτουσας επιτάχυνσης (a_R) της οσφυϊκής μοίρας (T12) για την οποία υφίσταται υπέρβαση για 3 χιλιοστά του δευτερολέπτου αθροιστικά (δηλαδή για μία ή περισσότερες κορυφές) υπολογίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$a_R = \sqrt{a_X^2 + a_Y^2 + a_Z^2}$$

Όπου:

- a_X = η διαμήκης επιτάχυνση (στον άξονα X) της οσφυϊκής μοίρας του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου και φιλτράρεται με CFC 180 Hz·
- a_Y = η εγκάρσια επιτάχυνση (στον άξονα Y) της οσφυϊκής μοίρας του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου και φιλτράρεται σε CFC 180 Hz· και
- a_Z = η κατακόρυφη επιτάχυνση (στον άξονα Z) της οσφυϊκής μοίρας του ανδρικού που καταγράφεται συναρτήσει του χρόνου και φιλτράρεται με CFC 180 Hz·

5. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΥΕΛΟ

- 5.1. Η ανώτατη δύναμη στην ηβική σύμφυση είναι η μέγιστη δύναμη που μετράται με τον δυναμομετρικό αισθητήρα στην ηβική σύμφυση της πυέλου και φιλτράρεται με CFC 600 Hz.
-

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 1/2019 ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΕ-ΧΚΔ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, ΤΗΣ 20ΗΣ ΜΑΪΟΥ 1987, ΠΕΡΙ ΚΟΙΝΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ

της 4ης Δεκεμβρίου 2019

για την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης [2020/487]

Η ΜΕΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΕ-ΧΚΔ

Έχοντας υπόψη τη σύμβαση, της 20ής Μαΐου 1987, περί κοινού καθεστώτος διαμετακόμισης, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο α) της σύμβασης, της 20ής Μαΐου 1987, περί κοινού καθεστώτος διαμετακόμισης ⁽¹⁾ (στο εξής: σύμβαση), η μεικτή επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει της εν λόγω σύμβασης (στο εξής: μεικτή επιτροπή ΕΕ-ΧΚΔ) θεσπίζει, με σχετική απόφαση, τις τροποποιήσεις των προσαρτημάτων της σύμβασης.
- (2) Οι διατάξεις της σύμβασης όσον αφορά το απλουστευμένο καθεστώς διαμετακόμισης που συνίσταται στη χρήση του ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς (HEM) ως διασάφησης διαμετακόμισης για τις αεροπορικές μεταφορές, εφαρμόζονται από την 1η Μαΐου 2018. Η χρήση του προηγούμενου απλουστευμένου καθεστώτος διαμετακόμισης για τις αεροπορικές μεταφορές επιτρεπόταν μόνο έως την 1η Μαΐου 2018. Επομένως, θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως όλες οι αναφορές στο προηγούμενο απλουστευμένο καθεστώς διαμετακόμισης για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, ο οποίος θεσπίζει νομικό πλαίσιο προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στην Ένωση, άρχισε να ισχύει στις 24 Μαΐου 2018. Με τον εν λόγω κανονισμό καταργήθηκε η προηγούμενη νομική πράξη στον συγκεκριμένο τομέα, δηλαδή η οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾. Κατά συνέπεια, όλες οι αναφορές στην οδηγία 95/46/ΕΚ που περιέχονται στο προσάρτημα Ι της σύμβασης θα πρέπει να αντικατασταθούν από αναφορές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.
- (4) Το άρθρο 84 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής ⁽⁴⁾, στο οποίο προβλέπονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι αιτούντες ώστε να τους χορηγείται άδεια για τη χρησιμοποίηση συνολικής εγγύησης με μειωμένο ποσό ή απαλλαγή από την υποχρέωση σύστασης εγγύησης, τροποποιήθηκε από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/1118 ⁽⁵⁾. Με την εν λόγω τροποποίηση η απαίτηση επαρκών οικονομικών πόρων καταργήθηκε ως αυτόνομη προϋπόθεση, διότι από την πρακτική εμπειρία προέκυψε ότι η συγκεκριμένη προϋπόθεση ερμηνευόταν με υπερβολικά περιοριστικό τρόπο και επικεντρωνόταν μόνο στη διαθεσιμότητα ρευστότητας. Επομένως, η αξιολόγηση της ικανότητας των οικονομικών φορέων να καταβάλουν το πλήρες ποσό της οφειλής θα πρέπει να ενσωματωθεί στην αξιολόγηση της οικονομικής τους επιφάνειας. Το άρθρο 75 του παραρτήματος Ι της σύμβασης αντικατοπτρίζει τις διατάξεις του άρθρου 84 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (5) Επί του παρόντος, οι όροι υπό τους οποίους εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσω του διαδρόμου T2 διατηρούν τον τελωνειακό τους χαρακτήρα ως ενωσιακά εμπορεύματα προβλέπονται στο προσάρτημα ΙΙ τίτλος Ι άρθρο 2α της σύμβασης, το πεδίο εφαρμογής του οποίου περιορίζεται σε εμπορεύματα που δεν υπάγονται σε καθεστώς εξαγωγής. Δεν υπήρχε η πρόθεση να θεσπιστεί ο εν λόγω περιορισμός για τα ενωσιακά εμπορεύματα που διακινούνται μέσω του διαδρόμου T2. Επομένως, το άρθρο 2α του προσαρτήματος ΙΙ της σύμβασης θα πρέπει να απαλειφθεί από τον τίτλο Ι και να εισαχθεί νέο άρθρο υπό νέο τίτλο Ια στον οποίο δεν εφαρμόζονται οι εν λόγω περιορισμοί.
- (6) Μετά την κοινοποίηση, εκ μέρους της Βόρειας Μακεδονίας, προς τα Ηνωμένα Έθνη και την ΕΕ της έναρξης ισχύος της συμφωνίας των Πρεσπών από τις 15 Φεβρουαρίου 2019, η παλαιότερη ονομασία της χώρας «πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας» έχει αλλάξει σε «Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας». Τα προσαρτήματα ΙΙΙ και ΙΙΙα της σύμβασης θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθούν ώστε να αντικατοπτρίζεται η αλλαγή της ονομασίας της εν λόγω χώρας και του αντίστοιχου κωδικού χώρας.
- (7) Ως εκ τούτου, η σύμβαση θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽¹⁾ ΕΕ L 226 της 13.8.1987, σ. 2.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

⁽³⁾ Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).

⁽⁴⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2015, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά λεπτομερείς κανόνες σχετικούς με ορισμένες από τις διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 1).

⁽⁵⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/1118 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2018, για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 όσον αφορά τις προϋποθέσεις για μείωση του ύψους της συνολικής εγγύησης ή απαλλαγή από την υποχρέωση σύστασης εγγύησης (ΕΕ L 204 της 13.8.2018, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Το προσάρτημα I της σύμβασης τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα A της παρούσας απόφασης.
2. Το προσάρτημα II της σύμβασης τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα B της παρούσας απόφασης.
3. Το προσάρτημα III της σύμβασης τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Γ της παρούσας απόφασης.
4. Το προσάρτημα IIIa της σύμβασης τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Δ της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Σκόπια, 4 Δεκεμβρίου 2019.

Για τη μεικτή επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Gjoko TANASOSKI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Το προσάρτημα Ι της σύμβασης τροποποιείται ως εξής:

1. στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα συμβαλλόμενα μέρη διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα τα οποία ανταλλάσσονται στο πλαίσιο της εφαρμογής της σύμβασης πραγματοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).»

2. στο άρθρο 13 παράγραφος 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) για εμπορεύματα που μεταφέρονται αεροπορικώς όταν εφαρμόζεται το καθεστώς διαμετακόμισης που βασίζεται σε ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς ως διασάφηση διαμετακόμισης για τις αεροπορικές μεταφορές.»

3. το άρθρο 55 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) τη χρήση καθεστώτος κοινής διαμετακόμισης σε έντυπη μορφή για εμπορεύματα που μεταφέρονται αεροπορικώς»

β) στην παράγραφο 3, διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο·

4. στο άρθρο 57 παράγραφος 3, το στοιχείο β) απαλείφεται·

5. το άρθρο 75 παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), η περίπτωση vi) απαλείφεται·

β) στο στοιχείο β), η περίπτωση vii) απαλείφεται·

γ) στο στοιχείο γ), η περίπτωση xii) απαλείφεται·

6. στο άρθρο 75 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Όταν επαληθεύεται κατά πόσον ο αιτών διαθέτει επαρκή οικονομική επιφάνεια για τους σκοπούς της χορήγησης άδειας για τη χρήση συνολικής εγγύησης μειωμένου ποσού ή την απαλλαγή από την υποχρέωση σύστασης εγγύησης, βάσει των απαιτήσεων της παραγράφου 2 στοιχείο α) περίπτωση ν), της παραγράφου 2 στοιχείο β) περίπτωση vi) και της παραγράφου 2 στοιχείο γ) περίπτωση xi), οι τελωνειακές αρχές λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του αιτούντος να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που υπέχει για την καταβολή του ποσού των οφειλών και άλλων επιβαρύνσεων που ενδέχεται να γεννηθούν και δεν καλύπτονται από την εν λόγω εγγύηση.

Οι τελωνειακές αρχές μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τον κίνδυνο γένεσης των εν λόγω οφειλών, εάν αυτό δικαιολογείται, όσον αφορά το είδος και τον όγκο των σχετικών με τα τελωνεία επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του αιτούντος, καθώς και το είδος των εμπορευμάτων για τα οποία απαιτείται η σύσταση εγγύησης.»

7. ο τίτλος του κεφαλαίου VII αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθεστώς κοινής διαμετακόμισης σε έντυπη μορφή για εμπορεύματα που μεταφέρονται αεροπορικώς και καθεστώς κοινής διαμετακόμισης που βασίζεται σε ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς ως διασάφηση διαμετακόμισης για τις αεροπορικές μεταφορές»

8. το άρθρο 111 απαλείφεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Το προσάρτημα II της σύμβασης τροποποιείται ως εξής:

1. ο τίτλος του τίτλου I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΤΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΕΝΩΣΙΑΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**»·

2. το άρθρο 2α απαλείφεται·
3. παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος Ia:

«ΤΙΤΛΟΣ Ia

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΜΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΕΝΩΣΙΑΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΜΕΣΩ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ T2

Άρθρο 21α

Τεκμήριο του τελωνειακού χαρακτήρα ενωσιακών εμπορευμάτων

1. Εμπορεύματα που έχουν τον τελωνειακό χαρακτήρα ενωσιακών εμπορευμάτων και μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μπορούν να διακινούνται, χωρίς να υπάγονται σε τελωνειακό καθεστώς, μεταξύ δύο σημείων εντός του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης και να μεταφέρονται μέσω του εδάφους χώρας κοινής διαμετακόμισης χωρίς μεταβολή του τελωνειακού τους χαρακτήρα, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) η μεταφορά των εμπορευμάτων καλύπτεται από ενιαίο έγγραφο μεταφοράς που εκδίδεται σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- β) το ενιαίο έγγραφο μεταφοράς περιέχει την ακόλουθη ένδειξη: 'T2-Corridor'·
- γ) η διέλευση μέσω χώρας κοινής διαμετακόμισης παρακολουθείται μέσω ηλεκτρονικού συστήματος στην εν λόγω χώρα κοινής διαμετακόμισης· και
- δ) η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση έχει λάβει άδεια από τη χώρα κοινής διαμετακόμισης στο έδαφος της οποίας διέρχεται η αποστολή να χρησιμοποιήσει το καθεστώς «T2-Corridor».

2. Η χώρα κοινής διαμετακόμισης κρατά ενημερη τη μεικτή επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 14 της σύμβασης ή ομάδα εργασίας που έχει συσταθεί από την εν λόγω επιτροπή βάσει της παραγράφου 5 του εν λόγω άρθρου σχετικά με τις λεπτομέρειες που αφορούν το ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης και σχετικά με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εξουσιοδοτημένες να χρησιμοποιούν τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Το προσάρτημα ΙΙΙ της σύμβασης τροποποιείται ως εξής:

1. στο παράρτημα Β1, η φράση «ΜΚ ⁽¹⁾ πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας» αντικαθίσταται από τη φράση «ΜΚ Βόρεια Μακεδονία» και η υποσημείωση (1) απαλείφεται·
 2. στο παράρτημα Β6 τίτλος ΙΙΙ, ο κωδικός «ΜΚ⁽¹⁾» αντικαθίσταται από τον κωδικό «ΜΚ»·
 3. στο παράρτημα Γ1 σημείο 1, η φράση «της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας» αντικαθίσταται από τη φράση «της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας»·
 4. στο παράρτημα Γ2 σημείο 1, η φράση «της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας» αντικαθίσταται από τη φράση «της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας»·
 5. στο παράρτημα Γ4 σημείο 1, η φράση «της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας» αντικαθίσταται από τη φράση «της Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας»·
 6. στο παράρτημα Γ5 σειρά 7, η φράση «ΠΡΩΗΝ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ» αντικαθίσταται από τη φράση «ΒΟΡΕΙΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»·
 7. στο παράρτημα Γ6 σειρά 6, η φράση «ΠΡΩΗΝ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ» αντικαθίσταται από τη φράση «ΒΟΡΕΙΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ».
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

Στο προσάρτημα ΙΙΙΑ της σύμβασης, στο παράρτημα Α1α τίτλος ΙV, ο κωδικός «ΜΚ⁽¹⁾» αντικαθίσταται από τον κωδικό «ΜΚ».

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην κατ' εξουσιοδότηση οδηγία (ΕΕ) 2020/362 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2019, για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους όσον αφορά την εξαίρεση του εξασθενούς χρώμιου ως αντιδιαβρωτικού του ψυκτικού συστήματος από ανθρακούχο χάλυβα στα ψυγεία απορρόφησης των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 67 της 5ης Μαρτίου 2020)

Το παράρτημα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, η εγγραφή 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

<p>“14. Εξασθενές χρώμιο ως αντιδιαβρωτικό του ψυκτικού συστήματος από ανθρακούχο χάλυβα στα ψυγεία απορρόφησης, με αναλογία έως 0,75 % κατά βάρος του ψυκτικού διαλύματος:</p> <p>i) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως ή εν μέρει με ηλεκτρικό θερμαντήρα, με μέση χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ισχύ εισόδου < 75W υπό σταθερές συνθήκες λειτουργίας·</p> <p>ii) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως ή εν μέρει με ηλεκτρικό θερμαντήρα, με μέση χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ισχύ εισόδου ≥ 75W υπό σταθερές συνθήκες λειτουργίας·</p> <p>iii) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως με μη ηλεκτρικό θερμαντήρα.»</p>	<p>Τύποι οχημάτων οι οποίοι εγκρίθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα</p> <p>Τύποι οχημάτων οι οποίοι εγκρίθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα</p>	<p>X”</p>
---	---	-----------

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



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL