

Επίσημη Εφημερίδα L 225 της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

63ο έτος

14 Ιουλίου 2020

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1017 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2020, των δημοσιονομικών ανώτατων ορίων για ορισμένα καθεστώτα άμεσης στήριξης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 1
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1018 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, για την έγκριση του πυροφωσφορικού σιδήρου ως δραστικής ουσίας χαμηλού κινδύνου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά, και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής ⁽¹⁾ 9
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1019 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/840 13
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1020 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 801/2014 15

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 12 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την προστασία του οδηγού από την κρούση έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης [2020/1021] 17
- ★ Απόφαση αριθ. 1/2020 της μικτής επιτροπής που συγκροτήθηκε με τη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας, της 12ης Ιουνίου 2020, για την τροποποίηση της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας [2020/1022] 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) 2020/1017 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2020

σχετικά με τον καθορισμό, για το 2020, των δημοσιονομικών ανώτατων ορίων για ορισμένα καθεστώτα άμεσης στήριξης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, περί θεσπίσεως κανόνων για άμεσες ενισχύσεις στους γεωργούς βάσει καθεστώτων στήριξης στο πλαίσιο της κοινής γεωργικής πολιτικής και για την κατάρτιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 637/2008 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 73/2009 του Συμβουλίου⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 22 παράγραφος 1, το άρθρο 36 παράγραφος 4, το άρθρο 42 παράγραφος 2, το άρθρο 47 παράγραφος 3, το άρθρο 49 παράγραφος 2, το άρθρο 51 παράγραφος 4 και το άρθρο 53 παράγραφος 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για κάθε κράτος μέλος που εφαρμόζει το καθεστώς βασικής ενίσχυσης που προβλέπεται στον τίτλο III κεφάλαιο 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, το ετήσιο εθνικό ανώτατο όριο που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να καθορισθεί από την Επιτροπή, αφαιρώντας από το ετήσιο εθνικό ανώτατο όριο που ορίζεται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού τα ανώτατα όρια που καθορίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 42, 47, 49, 51 και 53 του εν λόγω κανονισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν αυξήσεις που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη.
- (2) Για κάθε κράτος μέλος που εφαρμόζει το καθεστώς ενιαίας στρεμματικής ενίσχυσης που προβλέπεται στον τίτλο III κεφάλαιο 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, το ετήσιο εθνικό ανώτατο όριο που αναφέρεται στο άρθρο 36 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να καθορισθεί από την Επιτροπή, αφαιρώντας από το ετήσιο εθνικό ανώτατο όριο που ορίζεται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού τα ανώτατα όρια που καθορίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 42, 47, 49, 51 και 53 του εν λόγω κανονισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, κατά τον καθορισμό του ετήσιου εθνικού ανώτατου ορίου για το καθεστώς ενιαίας στρεμματικής ενίσχυσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από την Επιτροπή τυχόν αυξήσεις που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη.
- (3) Για κάθε κράτος μέλος που χορηγεί την αναδιανεμητική ενίσχυση που προβλέπεται στον τίτλο III κεφάλαιο 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, το ετήσιο εθνικό ανώτατο όριο που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να καθορισθεί από την Επιτροπή με βάση το ποσοστό που έχει κοινοποιηθεί από τα σχετικά κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.
- (4) Όσον αφορά την ενίσχυση για γεωργικές πρακτικές επωφελείς για το κλίμα και το περιβάλλον που προβλέπεται στον τίτλο III κεφάλαιο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 για το έτος 2020, τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 47 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να υπολογιστούν σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού και ανέρχονται στο 30 % του εθνικού ανώτατου ορίου του σχετικού κράτους μέλους, όπως ορίζεται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού.
- (5) Για τα κράτη μέλη που χορηγούν την ενίσχυση για περιοχές με φυσικούς περιορισμούς που προβλέπεται στον τίτλο III κεφάλαιο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να καθοριστούν από την Επιτροπή με βάση το ποσοστό που έχει κοινοποιηθεί από τα σχετικά κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 49 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 608.

- (6) Όσον αφορά την ενίσχυση για γεωργούς νεαρής ηλικίας που προβλέπεται στον τίτλο III κεφάλαιο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 51 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να καθοριστούν από την Επιτροπή με βάση το ποσοστό που έχει κοινοποιηθεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού και δεν είναι μεγαλύτερα από το 2 % του ετήσιου ανώτατου ορίου που καθορίζεται στο παράρτημα II.
- (7) Όταν το συνολικό ποσό της ενίσχυσης για γεωργούς νεαρής ηλικίας που ζητείται για το 2020 σε ένα κράτος μέλος υπερβαίνει το ανώτατο όριο που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 για το εν λόγω κράτος μέλος, η διαφορά πρέπει να χρηματοδοτηθεί από το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, με τήρηση του ανώτατου ποσού που προβλέπεται στο άρθρο 51 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Για λόγους σαφήνειας, είναι σκόπιμο να καθορισθεί αυτό το μέγιστο ποσό για κάθε κράτος μέλος.
- (8) Για κάθε κράτος μέλος που χορηγεί την προαιρετική συνδεδεμένη στήριξη που προβλέπεται στον τίτλο IV κεφάλαιο 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 για το έτος 2020, τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 7 του εν λόγω κανονισμού για το 2020 πρέπει να καθοριστούν από την Επιτροπή με βάση το ποσοστό που έχει κοινοποιηθεί από το σχετικό κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.
- (9) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 137 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, όπως θα εφαρμόζεται το έτος 2020, δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο για το έτος υποβολής αιτήσεων 2020. Για τον λόγο αυτό, δεν χρειάζεται να καθοριστούν τα σχετικά ανώτατα όρια για το 2020 για το Ηνωμένο Βασίλειο στον παρόντα κανονισμό.
- (10) Όσον αφορά το έτος 2020, η εφαρμογή των καθεστώτων άμεσης στήριξης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2020. Για λόγους συνοχής μεταξύ της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού για το έτος υποβολής αιτήσεων 2020 και της εφαρμογής των αντίστοιχων δημοσιονομικών ανώτατων ορίων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται από την ίδια ημερομηνία.
- (11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής άμεσων ενισχύσεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά το καθεστώς βασικής ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 καθορίζονται στο σημείο I του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
2. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά το καθεστώς ενιαίας στρεμματικής ενίσχυσης που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, καθορίζονται στο σημείο II του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
3. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά την αναδιανεμητική ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 καθορίζονται στο σημείο III του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
4. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά την ενίσχυση για γεωργικές πρακτικές επωφελείς για το κλίμα και το περιβάλλον, που αναφέρονται στο άρθρο 47 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, καθορίζονται στο σημείο IV του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
5. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά την ενίσχυση για περιοχές με φυσικούς περιορισμούς, που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, καθορίζονται στο σημείο V του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
6. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά την ενίσχυση για γεωργούς νεαρής ηλικίας, που αναφέρονται στο άρθρο 51 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, καθορίζονται στο σημείο VI του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
7. Τα μέγιστα ποσά για το 2020 όσον αφορά την ενίσχυση για γεωργούς νεαρής ηλικίας που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 καθορίζονται στο σημείο VII του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
8. Τα ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το 2020 όσον αφορά την προαιρετική συνδεδεμένη στήριξη, που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013, καθορίζονται στο σημείο VIII του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

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

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το καθεστώς βασικής ενίσχυσης που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βέλγιο	211 289
Δανία	530 782
Γερμανία	2 941 232
Ιρλανδία	825 611
Ελλάδα	1 091 170
Ισπανία	2 845 377
Γαλλία	3 025 958
Κροατία	149 768
Ιταλία	2 118 140
Λουξεμβούργο	22 741
Μάλτα	650
Κάτω Χώρες	459 920
Αυστρία	470 383
Πορτογαλία	279 562
Σλοβενία	75 223
Φινλανδία	262 840
Σουηδία	399 568

II. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το καθεστώς ενιαίας στρεμματικής ενίσχυσης που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βουλγαρία	379 289
Τσεχική Δημοκρατία	478 299
Εσθονία	110 920
Κύπρος	29 643
Λετονία	160 460
Λιθουανία	200 349
Ουγγαρία	727 048
Πολωνία	1 553 589
Ρουμανία	974 939
Σλοβακία	221 593

III. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για το καθεστώς αναδιανεμητικής ενίσχυσης που αναφέρονται στο άρθρο 42 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βέλγιο	46 100
Βουλγαρία	55 900
Γερμανία	330 210
Γαλλία	687 718
Κροατία	33 208
Λιθουανία	77 554
Πολωνία	281 452
Πορτογαλία	23 050
Ρουμανία	104 163

IV. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για την ενίσχυση για γεωργικές πρακτικές επωφελείς για το κλίμα και το περιβάλλον που αναφέρονται στο άρθρο 47 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βέλγιο	144 557
Βουλγαρία	238 888
Τσεχική Δημοκρατία	261 843
Δανία	245 627
Γερμανία	1 415 187
Εσθονία	50 810
Ιρλανδία	363 320
Ελλάδα	550 385
Ισπανία	1 468 030
Γαλλία	2 063 154
Κροατία	99 624
Ιταλία	1 111 301
Κύπρος	14 593
Λετονία	90 826
Λιθουανία	155 108
Λουξεμβούργο	10 030
Ουγγαρία	399 476
Μάλτα	1 573
Κάτω Χώρες	198 261
Αυστρία	207 521

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Πολωνία	1 017 297
Πορτογαλία	179 807
Ρουμανία	570 959
Σλοβενία	40 283
Σλοβακία	118 316
Φινλανδία	157 389
Σουηδία	209 930

V. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για την ενίσχυση για περιοχές με φυσικούς περιορισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Δανία	2 657
Σλοβενία	2 122

VI. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για την ενίσχυση για γεωργούς νεαρής ηλικίας που αναφέρονται στο άρθρο 51 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βέλγιο	9 095
Βουλγαρία	2 771
Τσεχική Δημοκρατία	1 746
Δανία	15 556
Γερμανία	47 173
Εσθονία	1 321
Ιρλανδία	24 221
Ελλάδα	36 692
Ισπανία	97 869
Γαλλία	68 772
Κροατία	6 642
Ιταλία	74 087
Κύπρος	686
Λετονία	6 055
Λιθουανία	6 463
Λουξεμβούργο	501
Ουγγαρία	5 326

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Μάλτα	21
Κάτω Χώρες	13 217
Αυστρία	13 835
Πολωνία	33 910
Πορτογαλία	11 987
Ρουμανία	20 547
Σλοβενία	2 014
Σλοβακία	1 706
Φινλανδία	5 246
Σουηδία	13 995

VII. Μέγιστα ποσά για την ενίσχυση για γεωργούς νεαρής ηλικίας που αναφέρονται στο άρθρο 51 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βέλγιο	9 637
Βουλγαρία	15 926
Τσεχική Δημοκρατία	17 456
Δανία	16 375
Γερμανία	94 346
Εσθονία	3 387
Ιρλανδία	24 221
Ελλάδα	36 692
Ισπανία	97 869
Γαλλία	137 544
Κροατία	6 642
Ιταλία	74 087
Κύπρος	973
Λετονία	6 055
Λιθουανία	10 341
Λουξεμβούργο	669
Ουγγαρία	26 632
Μάλτα	105
Κάτω Χώρες	13 217
Αυστρία	13 835
Πολωνία	67 820
Πορτογαλία	11 987

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Ρουμανία	38 064
Σλοβενία	2 686
Σλοβακία	7 888
Φινλανδία	10 493
Σουηδία	13 995

VIII. Ετήσια εθνικά ανώτατα όρια για την προαιρετική συνδεδεμένη στήριξη που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1307/2013

(χιλιάδες EUR)

Ημερολογιακό έτος	2020
Βέλγιο	80 935
Βουλγαρία	119 444
Τσεχική Δημοκρατία	130 921
Δανία	24 135
Εσθονία	6 315
Ιρλανδία	3 000
Ελλάδα	182 056
Ισπανία	584 919
Γαλλία	1 031 577
Κροατία	49 812
Ιταλία	478 600
Κύπρος	3 891
Λετονία	45 413
Λιθουανία	77 554
Λουξεμβούργο	160
Ουγγαρία	199 738
Μάλτα	3 000
Κάτω Χώρες	3 350
Αυστρία	14 526
Πολωνία	504 743
Πορτογαλία	117 535
Ρουμανία	272 554
Σλοβενία	17 456
Σλοβακία	59 120
Φινλανδία	102 828
Σουηδία	90 970

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1018 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2020

για την έγκριση του πυροφωσφορικού σιδήρου ως δραστικής ουσίας χαμηλού κινδύνου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά, και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011 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 (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη διάθεση φυτοπροστατευτικών προϊόντων στην αγορά και την κατάργηση των οδηγιών 79/117/ΕΟΚ και 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 22 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, η εταιρεία BROS Sp. z o.o. Sp.k υπέβαλε στην Πολωνία στις 28 Δεκεμβρίου 2015 αίτηση για την έγκριση της δραστικής ουσίας πυροφωσφορικός σίδηρος.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού, η Πολωνία, ως κράτος μέλος-εισηγητής, κοινοποίησε στον αιτούντα, στα λοιπά κράτη μέλη, στην Επιτροπή και στην Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων (στο εξής: Αρχή) το παραδεκτό της αίτησης στις 24 Ιουνίου 2016.
- (3) Στις 21 Αυγούστου 2018 το κράτος μέλος-εισηγητής υπέβαλε σχέδιο έκθεσης αξιολόγησης στην Επιτροπή, με αντίγραφο στην Αρχή, στο οποίο αξιολογεί το κατά πόσον η δραστική ουσία μπορεί να αναμένεται ότι πληροί τα κριτήρια έγκρισης που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (4) Η Αρχή συμμορφώθηκε προς τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009. Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, ζητήθηκε από τον αιτούντα να παράσχει συμπληρωματικές πληροφορίες στα κράτη μέλη, στην Επιτροπή και στην Αρχή. Η αξιολόγηση των συμπληρωματικών πληροφοριών από το κράτος μέλος-εισηγητή υποβλήθηκε στην Αρχή με τη μορφή επικαιροποιημένου σχεδίου έκθεσης αξιολόγησης στις 9 Αυγούστου 2019.
- (5) Στις 17 Δεκεμβρίου 2019 η Αρχή κοινοποίησε στον αιτούντα, στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή το συμπέρασμά της ⁽²⁾ σχετικά με το κατά πόσον η δραστική ουσία πυροφωσφορικός σίδηρος μπορεί να αναμένεται ότι πληροί τα κριτήρια έγκρισης που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009. Η Αρχή δημοσιοποίησε το συμπέρασμά της.
- (6) Στις 23 και 24 Μαρτίου 2020 η Επιτροπή υπέβαλε στη μόνιμη επιτροπή φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών την έκθεση ανασκόπησης για την ουσία πυροφωσφορικός σίδηρος και στις 19 Μαΐου 2020, το σχέδιο του εν λόγω κανονισμού που προβλέπει την έγκριση της ουσίας πυροφωσφορικός σίδηρος.
- (7) Ο αιτών είχε τη δυνατότητα να υποβάλει σχόλια σχετικά με την έκθεση ανασκόπησης.
- (8) Όσον αφορά μία ή περισσότερες αντιπροσωπευτικές χρήσεις ενός τουλάχιστον φυτοπροστατευτικού προϊόντος που περιέχει τη δραστική ουσία, και ειδικότερα τις χρήσεις που εξετάστηκαν και αναλύθηκαν στην έκθεση ανασκόπησης, διαπιστώθηκε ότι πληρούνται τα κριτήρια έγκρισης που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009.
- (9) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο πυροφωσφορικός σίδηρος είναι δραστική ουσία χαμηλού κινδύνου, σύμφωνα με το άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009. Πράγματι, ο πυροφωσφορικός σίδηρος δεν είναι ουσία που προκαλεί ανησυχία και πληροί τους όρους που ορίζονται στο σημείο 5 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, συμπεριλαμβανομένου του δεύτερου εδαφίου του σημείου 5.1.2. Ειδικότερα, παρότι ο πυροφωσφορικός σίδηρος θεωρείται ανθεκτικός, διασπάται τελικά σε ιόντα τα οποία αποτελούν φυσικό στοιχείο της ανθρώπινης διατροφής, υπάρχουν παντού στο περιβάλλον και είναι απαραίτητα για τις λειτουργίες των ζώων και των φυτών. Επομένως, η πρόσθετη έκθεση ανθρώπων, ζώων και του περιβάλλοντος από τις χρήσεις που εγκρίθηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 αναμένεται να είναι αμελητέα σε σύγκριση με την έκθεση που αναμένεται μέσω ρεαλιστικών φυσικών καταστάσεων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 1.

⁽²⁾ EFSA (Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων), 2020. Συμπέρασμα σχετικά με την επιστημονική επανεξέταση της εκτίμησης κινδύνου από φυτοφάρμακα όσον αφορά τη δραστική ουσία πυροφωσφορικός σίδηρος. EFSA Journal 2020-18(1):5986, 25 σ. doi:10.2903/j.efsa.2020.5986.

- (10) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εγκριθεί ο πυροφωσφορικός σίδηρος ως ουσία χαμηλού κινδύνου.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής ⁽³⁾ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (12) 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

Έγκριση της δραστικής ουσίας

Η δραστική ουσία πυροφωσφορικός σίδηρος, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα I, εγκρίνεται υπό τους όρους που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2011 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον κατάλογο των εγκεκριμένων δραστικών ουσιών (ΕΕ L 153 της 11.6.2011, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κοινή ονομασία, αριθμοί ταυτοποίησης	Ονομασία IUPAC	Καθαρότητα ⁽¹⁾	Ημερομηνία έγκρισης	Λήξη της έγκρισης	Ειδικές διατάξεις
Πυροφωσφορικός σίδηρος Αριθ. CAS: 10058-44-3 Αριθ. CIPAC: -	διφωσφορικός σίδηρος (3+)	≥ 802 g/kg Οι ακόλουθες προσμείξεις προκαλούν τοξικολογικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες και δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα ακόλουθα επίπεδα στην τεχνικά καθαρή δραστική ουσία: — Μόλυβδος: 3 mg/kg — Υδράργυρος: 0,1 mg/kg — Κάδμιο: 1 mg/kg	3.8.2020	3.8.2035	Για την εφαρμογή των ενιαίων αρχών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, λαμβάνονται υπόψη τα συμπεράσματα της έκθεσης ανασκόπησης για τον πυροφωσφορικό σίδηρο, και ιδίως τα προσαρτήματα I και II αυτής.

⁽¹⁾ Περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την ταυτότητα και τις προδιαγραφές της δραστικής ουσίας παρέχονται στην έκθεση ανασκόπησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Στο μέρος Δ του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 540/2011, προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση:

Αριθ.	Κοινή ονομασία, αριθμοί ταυτοποίησης	Ονομασία IUPAC	Καθαρότητα ⁽¹⁾	Ημερομηνία έγκρισης	Λήξη της έγκρισης	Ειδικές διατάξεις
«20	Πυροφωσφορικός σίδηρος Αριθ. CAS: 10058-44-3 Αριθ. CIPAC: -	διφωσφορικός σίδηρος (3 +)	≥ 802 g/kg Οι ακόλουθες προσμειξεις προκαλούν τοξικολογικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες και δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα ακόλουθα επίπεδα στην τεχνικά καθαρή δραστική ουσία: — Μόλυβδος: 3 mg/kg — Υδράργυρος: 0,1 mg/kg — Κάδμιο: 1 mg/kg	3.8.2020	3.8.2035	Για την εφαρμογή των ενιαίων αρχών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2009, λαμβάνονται υπόψη τα συμπεράσματα της έκθεσης ανασκόπησης για τον πυροφωσφορικό σίδηρο, και ιδίως τα προσαρτήματα Ι και ΙΙ αυτής.».

⁽¹⁾ Περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την ταυτότητα και τις προδιαγραφές της δραστικής ουσίας παρέχονται στην έκθεση ανασκόπησης.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1019 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 13ης Ιουλίου 2020
για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/840

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 514/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με τον καθορισμό γενικών διατάξεων όσον αφορά το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης και το μέσο για τη χρηματοδοτική στήριξη της αστυνομικής συνεργασίας, της πρόληψης και καταστολής της εγκληματικότητας και της διαχείρισης κρίσεων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 27 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 5 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/840 της Επιτροπής ⁽²⁾ προβλέπει ότι κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους οι αρμόδιες αρχές διεξάγουν τους επιχειρησιακούς επιτόπιους ελέγχους που καλύπτουν τουλάχιστον το 20 % του αριθμού των έργων που υλοποιούνται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου οικονομικού έτους.
- (2) Τα κράτη μέλη έχουν πληγεί από την πανδημία της COVID-19 με πρωτοφανή τρόπο. Η κρίση υποχρέωσε τα κράτη μέλη να επιβάλουν περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία στην επικράτειά τους, γεγονός που δυσχεραίνει τη διενέργεια επιτόπιων ελέγχων.
- (3) Προκειμένου να παρέχεται ευελιξία στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση των απαιτούμενων επιχειρησιακών επιτόπιων ελέγχων, είναι σκόπιμο να τροποποιηθούν οι υφιστάμενοι κανόνες ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις στη διαδικασία εκκαθάρισης των λογαριασμών. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει να επιτυγχάνεται με την παροχή της δυνατότητας στις αρμόδιες αρχές να τηρούν τις απαιτήσεις για επιχειρησιακούς επιτόπιους ελέγχους σε μεταγενέστερο στάδιο κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού, όταν, λόγω της πανδημίας COVID-19, το ετήσιο ελάχιστο ποσοστό του 20 % του αριθμού των έργων που υλοποιούνται κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου οικονομικού έτους δεν μπορεί να επιτευχθεί κατά τη διάρκεια του εν λόγω οικονομικού έτους.
- (4) Η Ιρλανδία δεσμεύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 514/2014 και, κατά συνέπεια, δεσμεύεται από τον παρόντα κανονισμό.
- (5) Το Ηνωμένο Βασίλειο δεσμεύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 514/2014 και, κατά συνέπεια, δεσμεύεται από τον παρόντα κανονισμό. Σύμφωνα με το άρθρο 138 της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας ⁽³⁾, το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τις δημοσιονομικές διορθώσεις και την εκκαθάριση των λογαριασμών, θα εξακολουθήσει να ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2020 έως την περάτωση όλων των εν λόγω προγραμμάτων και δραστηριοτήτων της Ένωσης.
- (6) Η Δανία δεν δεσμεύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 514/2014 ούτε από τον παρόντα κανονισμό.
- (7) Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της κατάστασης που συνδέεται με την πανδημία της νόσου COVID-19, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής «Ταμείων Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, και Εσωτερικής Ασφάλειας» που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 59 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 514/2014,
- (9) Συνεπώς, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/840 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽¹⁾ ΕΕ L 150 της 20.5.2014, σ. 112.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/840 της Επιτροπής, της 29ης Μαΐου 2015, για τους ελέγχους που διενεργούνται από τις Υπεύθυνες Αρχές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 514/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό γενικών διατάξεων όσον αφορά το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης και το μέσο για τη χρηματοδοτική στήριξη της αστυνομικής συνεργασίας, της πρόληψης και καταστολής της εγκληματικότητας και της διαχείρισης κρίσεων (ΕΕ L 134 της 30.5.2015, σ. 1).

⁽³⁾ ΕΕ C 384 I της 12.11.2019, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/840, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι επιχειρησιακοί επιτόπιοι έλεγχοι που πραγματοποιούνται κατά το οικονομικό έτος Ν καλύπτουν τουλάχιστον το 20 % του αριθμού των έργων που υλοποιούνται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου οικονομικού έτους, όπως δηλώνεται στους αντίστοιχους ετήσιους λογαριασμούς για τους οποίους γίνεται λόγος στο άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 514/2014. Όταν το ελάχιστο αυτό ποσοστό δεν μπορεί να επιτευχθεί στο οικονομικό έτος Ν λόγω της πανδημίας COVID-19, οι έλεγχοι που δεν πραγματοποιήθηκαν κατά το οικονομικό έτος Ν θα πραγματοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού.»

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 στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1020 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 13ης Ιουλίου 2020
για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 801/2014

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 516/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, για τη δημιουργία του Ταμείου Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 8,

Μετά από διαβούλευση με την επιτροπή των Ταμείων Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης και Εσωτερικής Ασφάλειας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 801/2014 ⁽²⁾ της Επιτροπής προβλέπει ότι, για να είναι επιλέξιμοι για την καταβολή του συμπληρωματικού ποσού για τα επανεγκατεστημένα άτομα, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν πράγματι επανεγκατασταθεί από την αρχή της υπό εξέταση περιόδου και έως έξι μήνες μετά τη λήξη της.
- (2) Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 έχει επηρεάσει με πρωτοφανή τρόπο τις προσπάθειες των κρατών μελών για επανεγκατάσταση στην Ένωση. Η κρίση υποχρέωσε τα κράτη μέλη να αναστείλουν τις δραστηριότητές τους όσον αφορά την επανεγκατάσταση και να επιβάλουν περιορισμούς στην είσοδο στο έδαφός τους.
- (3) Επιπλέον, η Ύπατη Αρμοστεία των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες (UNHCR) και ο Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης (ΔΟΜ), οι βασικοί εταίροι των κρατών μελών για την επανεγκατάσταση, έχουν αναστείλει προσωρινά τις εργασίες τους λόγω της πανδημίας COVID-19. Επιπλέον, λόγω των ταξιδιωτικών απαγορεύσεων που εκδίδονται από πολλές πρώτες χώρες ασύλου, οι αποστολές επιλογής υποψηφίων προς επανεγκατάσταση δεν είναι δυνατές για τα κράτη μέλη υπό τις παρούσες συνθήκες.
- (4) Η πανδημία της νόσου COVID 19 έχει σοβαρές επιπτώσεις όχι μόνο στην υλοποίηση των δεσμεύσεων για επανεγκατάσταση, αλλά και στην ικανότητα απορρόφησης στο πλαίσιο του Ταμείου Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης.
- (5) Προκειμένου να τηρηθεί η ισχυρή δέσμευση των κρατών μελών για δράσεις επανεγκατάστασης, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι η αντίστοιχη χρηματοδοτική στήριξη χρησιμοποιείται με ευέλικτο και αποτελεσματικό τρόπο.
- (6) Για τον σκοπό αυτό, είναι σκόπιμο να παραταθεί η προθεσμία υλοποίησης για την περίοδο επανεγκατάστασης που καλύπτει τα έτη 2018, 2019 και 2020 από τις 30 Ιουνίου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.
- (7) Η Ιρλανδία δεσμεύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 516/2014 και, κατά συνέπεια, δεσμεύεται από τον παρόντα κανονισμό.
- (8) Το Ηνωμένο Βασίλειο δεσμεύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 516/2014 και, κατά συνέπεια, δεσμεύεται από τον παρόντα κανονισμό. Σύμφωνα με το άρθρο 138 της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας ⁽³⁾, το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τις δημοσιονομικές διορθώσεις και την εκκαθάριση των λογαριασμών, θα εξακολουθήσει να ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2020 έως την περάτωση όλων των εν λόγω προγραμμάτων και δραστηριοτήτων της Ένωσης.
- (9) Η Δανία δεν δεσμεύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 516/2014 ούτε από τον παρόντα κανονισμό.
- (10) Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της κατάστασης που συνδέεται με την πανδημία της νόσου COVID-19, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (11) Συνεπώς, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 801/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽¹⁾ ΕΕ L 150 της 20.5.2014, σ. 168.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 801/2014 της Επιτροπής, της 24ης Ιουλίου 2014, για τον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος και των λοιπών όρων εφαρμογής που συνδέονται με τον μηχανισμό κατανομής των πόρων για το πρόγραμμα επανεγκατάστασης της Ένωσης στο πλαίσιο του Ταμείου Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης (ΕΕ L 219 της 25.7.2014, σ. 19).

⁽³⁾ ΕΕ C 384 της 12.11.2019, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 801/2014, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Προκειμένου να είναι επιλέξιμοι για την καταβολή του συμπληρωματικού ποσού, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν πράγματι επανεγκατασταθεί από την αρχή της υπό εξέταση περιόδου και μέχρι έξι μήνες μετά τη λήξη της. Ωστόσο, για την περίοδο επανεγκατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο γ), οι ενδιαφερόμενοι πράγματι επανεγκαθίστανται από την αρχή της εν λόγω περιόδου έως και δώδεκα μήνες μετά τη λήξη της.

Τα κράτη μέλη διατηρούν τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τον προσδιορισμό της ταυτότητας των επανεγκατεστημένων ατόμων και της ημερομηνίας επανεγκατάστασής τους.

Για τα άτομα που εμπίπτουν σε οποιαδήποτε από τις κατηγορίες προτεραιότητας και τις ομάδες ατόμων που αναφέρει το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 516/2014, τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι τα άτομα αυτά ανήκουν στην οικεία κατηγορία προτεραιότητας ή ομάδα ατόμων.»

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 στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 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 δημόσιο διεθνές 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, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 12 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την προστασία του οδηγού από την κρούση έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης [2020/1021]

Ενσωματώνει ολόκληρο το έγκυρο κείμενο έως:

Προσθήκη 5 στη σειρά τροποποιήσεων 04 – Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 19 Ιουλίου 2018.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Δοκιμές
7. Τροποποιήσεις και επέκταση της έγκρισης του τύπου οχήματος και/ή του τύπου ελέγχου διεύθυνσης
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
10. Οδηγίες
11. Οριστική παύση της παραγωγής
12. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών που είναι αρμόδιες για τις εγκρίσεις τύπου
13. Μεταβατικές διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- 1Α Κοινοποίηση σχετικά με την έγκριση, την επέκταση, την απόρριψη ή την ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική παύση της παραγωγής τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 12
- 1Β Κοινοποίηση σχετικά με την έγκριση, την επέκταση, την απόρριψη ή την ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική παύση της παραγωγής τύπου ελέγχου διεύθυνσης όσον αφορά την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης, σύμφωνα με το σχετικό μέρος του κανονισμού αριθ. 12
2. Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης
3. Δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης σε εμπόδιο
4. Δοκιμή ομοιώματος κορμού

Προσάρτημα: Ομοίωμα κορμού

5. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής
6. Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «H» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθήμενων στα μηχανοκίνητα οχήματα
 - Προσάρτημα 1: Περιγραφή του τρισδιάστατου μηχανήματος σημείου H
 - Προσάρτημα 2: Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς
 - Προσάρτημα 3: Δεδομένα αναφοράς για τις θέσεις καθήμενου
7. Διαδικασίες δοκιμής για την προστασία των επιβατών οχημάτων που λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια από υψηλή τάση και διαρροή ηλεκτρολύτη
 - Προσάρτημα 1: Δάκτυλος δοκιμής (βαθμός IPXXB)

1. Πεδίο εφαρμογής
 - 1.1. Ο παρών κανονισμός έχει εφαρμογή στη συμπεριφορά του μηχανισμού διεύθυνσης, στο ηλεκτρικό σύστημα κίνησης που λειτουργεί με υψηλή τάση και στα στοιχεία και τα συστήματα υψηλής τάσης που είναι γαλβανικά συνδεδεμένα στον κεντρικό αγωγό υψηλής τάσης του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης, οχημάτων με κινητήρα της κατηγορίας M₁ και N₁, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 1 500 kg, όσον αφορά την προστασία των επιβατών σε μετωπική σύγκρουση.
 - 1.2. Κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή, έγκριση υπό τον παρόντα κανονισμό μπορεί να χορηγηθεί για οχήματα εκτός αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.1 ανωτέρω.
2. Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού,

 - 2.1. «Έγκριση οχήματος»: η έγκριση οχήματος όσον αφορά την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης·
 - 2.2. «Τύπος οχήματος»: κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:
 - 2.2.1. Όχημα που τροφοδοτείται από μηχανή εσωτερικής καύσης:
 - 2.2.1.1. τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και κατασκευαστικά στοιχεία του τμήματος του οχήματος εμπροσθεν του ελέγχου διεύθυνσης·
 - 2.2.1.2. τη μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, ως ορίζεται στην παράγραφο 2.18 κατωτέρω·
 - 2.2.2. Όχημα που τροφοδοτείται από ηλεκτρικό κινητήρα
 - 2.2.2.1. Τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και κατασκευαστικά στοιχεία του τμήματος του οχήματος εμπροσθεν του ελέγχου διεύθυνσης.
 - 2.2.2.2. Τις θέσεις του επαναφορτιζόμενου συστήματος αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΣΑΗΕ), εφόσον αυτή επηρεάζει αρνητικά το αποτέλεσμα της δοκιμής πρόσκρουσης που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό·
 - 2.2.2.3. Μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, ως ορίζεται στην παράγραφο 2.18 κατωτέρω.
 - 2.3. «Έγκριση ελέγχου διεύθυνσης»: η έγκριση τύπου ελέγχου διεύθυνσης ως προς την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης·
 - 2.4. «Τύπος ελέγχου διεύθυνσης»: η κατηγορία των ελέγχων διεύθυνσης που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές, κυρίως, ως προς τα ακόλουθα σημεία:
 - 2.4.1. τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα κατασκευαστικά στοιχεία·
 - 2.5. «Έλεγχος διεύθυνσης»: η συσκευή διεύθυνσης, συνήθως το τιμόνι που χειρίζεται ο οδηγός·
 - 2.6. «Γενικός έλεγχος διεύθυνσης»: ο έλεγχος διεύθυνσης που μπορεί να τοποθετηθεί σε περισσότερους από έναν εγκεκριμένους τύπους οχημάτων, όπου οι διαφορές στην προσάρτηση του ελέγχου διεύθυνσης στην κολώνα διεύθυνσης δεν επηρεάζουν την επίδοση του ελέγχου διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης·
 - 2.7. «Αερόσακος»: ο εύκαμπτος σάκος που έχει σχεδιαστεί ώστε να πληρούται με αέριο υπό πίεση, και:

- 2.7.1. έχει σχεδιαστεί ώστε να προστατεύει τον οδηγό του οχήματος σε σύγκρουση έναντι του ελέγχου διεύθυνσης·
- 2.7.2. πληρούται με συσκευή η οποία ενεργοποιείται σε περίπτωση σύγκρουσης του οχήματος·
- 2.8. «Στεφάνη ελέγχου διεύθυνσης»: ο ημικυκλικός εξωτερικός δακτύλιος στην περίπτωση του τιμονιού, στον οποίο τοποθετεί ο οδηγός τα χέρια του στη διάρκεια της οδήγησης·
- 2.9. «Ακτίνα»: η ράβδος που συνδέει τη στεφάνη ελέγχου διεύθυνσης με τον ομφαλό·
- 2.10. «Ομφαλός»: το τμήμα του ελέγχου διεύθυνσης, συνήθως στο κέντρο, το οποίο:
- 2.10.1. συνδέει τον έλεγχο διεύθυνσης με τον άξονα διεύθυνσης,
- 2.10.2. μεταφέρει τη ροπή από τον έλεγχο διεύθυνσης στον άξονα διεύθυνσης·
- 2.11. «Κέντρο του ομφαλού ελέγχου διεύθυνσης»: το σημείο στην επιφάνεια του ομφαλού το οποίο βρίσκεται παράλληλα στον άξονα του άξονα διεύθυνσης·
- 2.12. «Επίπεδο ελέγχου διεύθυνσης»: στην περίπτωση του τιμονιού, η επίπεδη επιφάνεια που χωρίζεται σε ίσα μέρη τη στεφάνη του τιμονιού μεταξύ οδηγού και εμπρόσθιου τμήμα του αυτοκινήτου·
- 2.13. «Άξονας διεύθυνσης»: το εξάρτημα που μεταφέρει στο κιβώτιο ταχυτήτων τη ροπή που επιδρά στον έλεγχο διεύθυνσης·
- 2.14. «Κολώνα διεύθυνσης»: το περίβλημα του άξονα διεύθυνσης·
- 2.15. «Σύστημα οδήγησης»: το σύνολο που περιλαμβάνει το όργανο χειρισμού διεύθυνσεως, την κολώνα διεύθυνσεως, τα εξαρτήματα συναρμολόγησης, τον άξονα διεύθυνσεως, το κιβώτιο του μηχανισμού διεύθυνσεως και όλα τα υπόλοιπα κατασκευαστικά στοιχεία όπως εκείνα τα οποία είναι σχεδιασμένα για να συνεισφέρουν στην απορρόφηση της ενέργειας στην περίπτωση πρόσκρουσης έναντι του οργάνου χειρισμού διεύθυνσεως·
- 2.16. Θάλαμος επιβατών
- 2.16.1. «Θάλαμος επιβατών σε σχέση με την προστασία των επιβατών»: ο χώρος για τους επιβάτες που ορίζεται από την οροφή, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα, τις πόρτες, τους εξωτερικούς υαλοπίνακες και 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·
- 2.16.2. «Θάλαμος επιβατών για την αξιολόγηση της ασφάλειας έναντι του ηλεκτρικού ρεύματος»: ο χώρος για τους επιβάτες που ορίζεται από την οροφή, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα, τις θύρες, τους εξωτερικούς υαλοπίνακες, το εμπρόσθιο διαχωριστικό διάφραγμα και το οπίσθιο διαχωριστικό διάφραγμα, ή την οπίσθια θύρα, καθώς και από τα πλέγματα ή περιβλήματα προστασίας που προορίζονται για την προστασία των επιβατών από την άμεση επαφή με υπό τάση μέρη υψηλής τάσης·
- 2.17. «Κρουστικό στοιχείο»: αποτελείται από άκαμπτο ημισφαιρικό ομοίωμα κεφαλής διαμέτρου 165 mm, σύμφωνα με το παράρτημα 5 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού·
- 2.18. «Μάζα οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας»: η μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, χωρίς επιβάτες και φορτίο, αλλά με δεξαμενή καυσίμου πλήρη, ψυκτικό υγρό, λιπαντικά, εργαλεία και εφεδρικό τροχό, αν αποτελούν τον συνήθη εξοπλισμό που παρέχει ο κατασκευαστής του οχήματος, και ΕΣΑΗΕ·
- 2.19. «Υψηλή τάση»: η ταξινόμηση ηλεκτρικού στοιχείου ή κυκλώματος, του οποίου η τάση λειτουργίας είναι > 60 V και ≤ 1 500 V συνεχούς ρεύματος (DC ή «ΣΡ») ή > 30 V και ≤ 1 000 V ενεργού τιμής (rms) εναλλασσόμενου ρεύματος (AC ή «ΕΡ»)·
- 2.20. «Επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΣΑΗΕ)»: το επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας το οποίο παρέχει ηλεκτρική ενέργεια για πρόωση·

- 2.21. «Φράγμα προστασίας έναντι του ηλεκτρικού ρεύματος»: το μέρος που παρέχει προστασία έναντι τυχόν άμεσης επαφής με τα υπό τάση μέρη υψηλής τάσης·
- 2.22. «Ηλεκτρικό σύστημα κίνησης»: το ηλεκτρικό κύκλωμα που περιλαμβάνει τον κινητήρα ή τους κινητήρες έλξης και μπορεί επίσης να περιλαμβάνει το ΕΣΑΗΕ, το σύστημα μετατροπής ηλεκτρικής ενέργειας, τους ηλεκτρονικούς μετατροπείς, τη σχετική καλωδίωση και ακροδέκτες, καθώς και το σύστημα ζεύξης για τη φόρτιση του ΕΣΑΗΕ·
- 2.23. «Υπό τάση μέρη»: τα αγωγίμα μέρη που πρόκειται να ενεργοποιηθούν ηλεκτρικά κατά την κανονική χρήση·
- 2.24. «Εκτεθειμένο αγωγίμο μέρος»: το αγωγίμο μέρος με το οποίο η επαφή γίνεται βάσει των διατάξεων του βαθμού προστασίας IPXXB και το οποίο ενεργοποιείται ηλεκτρικά υπό συνθήκες βλάβης της μόνωσης. Αυτό περιλαμβάνει καλυμμένα μέρη που μπορούν να αφαιρεθούν χωρίς τη χρήση εργαλείων·
- 2.25. «Άμεση επαφή»: η επαφή προσώπων με υπό τάση μέρη υψηλής τάσης·
- 2.26. «Έμμεση επαφή»: η επαφή προσώπων με εκτεθειμένα αγωγίμα μέρη·
- 2.27. «Βαθμός προστασίας IPXXB»: η προστασία έναντι επαφής με υπό τάση μέρη υψηλής τάσης η οποία παρέχεται είτε από ένα φράγμα προστασίας έναντι του ηλεκτρικού ρεύματος είτε από ένα περίβλημα και υποβάλλεται σε δοκιμή με τη χρήση δακτύλου δοκιμής (IPXXB), όπως περιγράφεται στο σημείο 4 του παραρτήματος 7·
- 2.28. «Τάση λειτουργίας»: η υψηλότερη τιμή της μέσης τετραγωνικής ρίζας (τιμή RMS ή ενεργός τιμή) της τάσης ηλεκτρικού κυκλώματος, που προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή, η οποία μπορεί να προκύψει μεταξύ οποιωνδήποτε αγωγίμων στοιχείων, σε συνθήκες ανοικτού κυκλώματος ή σε συνθήκες κανονικής λειτουργίας. Αν το ηλεκτρικό κύκλωμα είναι διαχωρισμένο με γαλβανική μόνωση, η τάση λειτουργίας προσδιορίζεται αντίστοιχα για κάθε διαχωρισμένο κύκλωμα·
- 2.29. «Σύστημα ζεύξης για τη φόρτιση του επαναφορτιζόμενου συστήματος αποθήκευσης ενέργειας (ΕΣΑΗΕ)»: το ηλεκτρικό κύκλωμα που χρησιμοποιείται για τη φόρτιση του ΕΣΑΗΕ από μια εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ισχύος, συμπεριλαμβανομένης της εισόδου του οχήματος·
- 2.30. «Ηλεκτρικό πλαίσιο» (σασί): ένα σύνολο από αγωγίμα μέρη ηλεκτρικά συνδεδεμένα μεταξύ τους, το δυναμικό των οποίων λαμβάνεται ως αναφορά·
- 2.31. «Ηλεκτρικό κύκλωμα»: ένα σύνολο συνδεδεμένων υπό τάση μερών υψηλής τάσης, το οποίο είναι σχεδιασμένο να ενεργοποιείται ηλεκτρικά σε συνθήκες κανονικής λειτουργίας·
- 2.32. «Σύστημα μετατροπής ηλεκτρικής ενέργειας»: ένα σύστημα που παράγει και παρέχει ηλεκτρική ενέργεια για ηλεκτρική πρόωση·
- 2.33. «Ηλεκτρονικός μετατροπέας»: μία συσκευή ικανή να ελέγχει και/ή να μετατρέπει ηλεκτρικό ρεύμα για ηλεκτρική πρόωση·
- 2.34. «Περίβλημα»: το τμήμα που περιβάλλει τις εσωτερικές μονάδες και παρέχει προστασία έναντι κάθε άμεσης επαφής·
- 2.35. «Κεντρικός αγωγός υψηλής τάσης»: το ηλεκτρικό κύκλωμα, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ζεύξης για τη φόρτωση του ΕΣΑΗΕ, που λειτουργεί με υψηλή τάση·
- 2.36. «Στερεά μόνωση»: η μόνωση των καλωδιώσεων που παρέχεται για την κάλυψη και προστασία των υπό τάση μερών υψηλής τάσης έναντι οποιασδήποτε άμεσης επαφής. Αυτή περιλαμβάνει τα καλύμματα για τη μόνωση των υπό τάση μερών των ακροδεκτών, καθώς και το βερνίκι ή βαφή που χρησιμοποιείται για μόνωση·

- 2.37. «Αυτόματη αποσύνδεση»: διάταξη η οποία, όταν ενεργοποιείται, διαχωρίζει γαλβανικά τις πηγές ηλεκτρικής ενέργειας από το υπόλοιπο τμήμα του κυκλώματος υψηλής τάσης του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης·
- 2.38. «Συσσωρευτής έλξης ανοικτού τύπου»: ένας συσσωρευτής υγρού τύπου που παράγει αέριο υδρογόνο το οποίο απελευθερώνεται στην ατμόσφαιρα.
3. Αίτηση έγκρισης
- 3.1. Τύπος οχήματος
- 3.1.1. Η αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος ως προς την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης θα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο αυτού.
- 3.1.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:
- 3.1.2.1. αναλυτική περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα κατασκευαστικά στοιχεία του τμήματος του οχήματος εμπροσθεν του ελέγχου διεύθυνσης·
- 3.1.2.2. σχέδια του μηχανισμού διεύθυνσης σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκή στοιχεία, καθώς και τη σύνδεσή του στο σασί και αμάξωμα του οχήματος·
- 3.1.2.3. τεχνική περιγραφή αυτού του μηχανισμού·
- 3.1.2.4. ένδειξη της μάζας του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας·
- 3.1.2.5. στοιχεία ότι ο έλεγχος διεύθυνσης έχει λάβει έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο 5.2 του κανονισμού, εφόσον απαιτείται·
- 3.1.2.6. στοιχεία ότι ο μηχανισμός διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές της παραγράφου 5.2.2 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 94 ή τις προδιαγραφές της παραγράφου 5.2.2.1 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 137, αν η αίτηση για έγκριση υποβάλλεται από τον αιτούντα σύμφωνα με την παράγραφο 5.1.2 κατωτέρω·
- 3.1.2.7. στοιχεία ότι ο έλεγχος διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.1.4 και 5.2.2 του κανονισμού αριθ. 94, ή τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.1.1.3 και 5.2.1.1.4 του κανονισμού αριθ. 137, αν η αίτηση για έγκριση υποβάλλεται από τον αιτούντα σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.1 κατωτέρω·
- 3.1.2.8. γενική περιγραφή του τύπου πηγής ηλεκτρικής ενέργειας, της θέσης της, καθώς και του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης (π.χ. υβριδικό, ηλεκτρικό).
- 3.1.3. Τα ακόλουθα υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης:
- 3.1.3.1. όχημα που αντιστοιχεί στον τύπο οχήματος προς έγκριση για τη δοκιμή που αναφέρεται στην παράγραφο 5.1 κατωτέρω·
- 3.1.3.2. κατά την ευχέρεια του κατασκευαστή, με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας, είτε δεύτερο όχημα είτε τα τμήματα του οχήματος που ο ίδιος θεωρεί ουσιώδη για τη δοκιμή που αναφέρεται στις παραγράφους 5.2 και 5.3 κατωτέρω.
- 3.1.3.3. Η αρμόδια αρχή πρέπει να επαληθεύσει την ύπαρξη ικανοποιητικών ρυθμίσεων για τη διασφάλιση αποτελεσματικού ελέγχου της συμμόρφωσης της παραγωγής πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου.
- 3.2. Τύπος ελέγχου διεύθυνσης
- 3.2.1. Η αίτηση για έγκριση τύπου ελέγχου διεύθυνσης ως προς την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης θα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ελέγχου διεύθυνσης ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο αυτού.
- 3.2.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:
- 3.2.2.1. αναλυτική περιγραφή του τύπου ελέγχου διεύθυνσης ως προς τη δομή, τις διαστάσεις και τα κατασκευαστικά στοιχεία του ελέγχου διεύθυνσης·

- 3.2.2.2. σχέδια του μηχανισμού διεύθυνσης σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκή στοιχεία, καθώς και τη σύνδεσή του στον σασί και το αμάξωμα του οχήματος·
- 3.2.2.3. στοιχεία ότι ο έλεγχος διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.1.4 και 5.2.2 του κανονισμού αριθ. 94, ή τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.1.1.3 και 5.2.1.1.4 του κανονισμού αριθ. 137, αν η αίτηση για έγκριση υποβάλλεται από τον αιτούντα σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.1 κατωτέρω.
- 3.2.3. Ένας μηχανισμός ελέγχου διεύθυνσης αντιπροσωπευτικός του ελέγχου διεύθυνσης προς έγκριση συν, κατά τη διακριτική ευχέρεια του κατασκευαστή και κατόπιν συμφωνίας της τεχνικής υπηρεσίας, εκείνα τα τμήματα που οχήματος που ο κατασκευαστής θεωρεί ουσιώδη για τη δοκιμή υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία την αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης για τη δοκιμή που αναφέρεται στις παραγράφους 5.2 και 5.3 κατωτέρω.
4. Έγκριση
- 4.1. Πιστοποιητικό σύμφωνα με το πρότυπο που προσδιορίζεται στα στοιχεία 4.1.1 ή 4.1.2 θα προσαρτάται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου:
- 4.1.1. Παράρτημα 1Α για αιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.1·
- 4.1.2. Παράρτημα 1Β για αιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.2.
- 4.2. Τύπος οχήματος
- 4.2.1. Αν το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό πληροί τις προδιαγραφές των παραγράφων 5 και 6 κατωτέρω και των παραρτημάτων 4, 5 και 6 του παρόντος κανονισμού, θα χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου οχήματος.
- 4.2.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του (επί του παρόντος 04, που αντιστοιχούν στη σειρά τροποποιήσεων 04) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που ενσωματώνουν τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν γίνει στον κανονισμό τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν αναθέτει τον ίδιο αριθμό στον ίδιο τύπο οχήματος που είναι εξοπλισμένος με άλλον τύπο μηχανισμού διεύθυνσης ή σε άλλον τύπο οχήματος, ως ορίζεται στην παράγραφο 2.2 ανωτέρω.
- 4.2.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή επέκτασης ή της άρνησης έγκρισης οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα γίνεται στα συμβαλλόμενα στη συμφωνία μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό μέσω έντυπου που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1Α του παρόντος κανονισμού.
- 4.2.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.2.4.1. κύκλο ο οποίος περιβάλλει το αλφαβητικό στοιχείο «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾·
- 4.2.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που αναφέρεται στην παράγραφο 4.2.4.1.
- 4.2.5. Αν το όχημα είναι σύμφωνο με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος βάσει ενός ή περισσότερων του ενός κανονισμών που προσαρτώνται στη Συμφωνία, στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν απαιτείται η επανάληψη του συμβόλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.2.4.1· σ' αυτή την περίπτωση ο αριθμός του κανονισμού και οι αριθμοί της έγκρισης, καθώς επίσης τα επιπλέον σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων χορηγήθηκε η έγκριση στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού θα τοποθετηθούν σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.2.4.1.

⁽¹⁾ Οι διακριτικοί 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/Annex 6 - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 4.2.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.2.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή πάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος η οποία τοποθετείται από τον κατασκευαστή.
- 4.3. Τύπος ελέγχου διεύθυνσης
- 4.3.1. Αν ο έλεγχος διεύθυνσης που υποβάλλεται προς μεμονωμένη έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις ισχύουσες προδιαγραφές των παραγράφων 5 και 6 κατωτέρω και των παραρτημάτων 4, 5 και 6 αυτού του κανονισμού, χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου ελέγχου διεύθυνσης. Ισχύει μόνο για ελέγχους διεύθυνσης που δεν περιλαμβάνουν αερόσακο.
- 4.3.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του (επί του παρόντος 04, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 04) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που ενσωματώνουν τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν γίνει στον κανονισμό τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν χορηγεί τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο ελέγχου διεύθυνσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.4 ανωτέρω.
- 4.3.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης ή της άρνησης έγκρισης τύπου ελέγχου διεύθυνσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα γίνεται στα συμβαλλόμενα στη συμφωνία μέρη που εφαρμόζουν τον κανονισμό μέσω εντύπου που θα είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1B του παρόντος κανονισμού.
- 4.3.4. Σε ευδιάκριτο και ευκόλως προσπελάσιμο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης τοποθετείται σε κάθε έλεγχο διεύθυνσης, ανάλογα με τον τύπο ελέγχου οχήματος που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.3.4.1. Κύκλο περιβάλλοντα το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό του κράτους που χορήγησε την έγκριση⁽¹⁾.
- 4.3.4.2. τον αριθμό έγκρισης που τοποθετείται κάτω από τον κύκλο.
- 4.3.4.3. Το σύμβολο R94-02 ή R137 στην περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.1 κατωτέρω.
- 4.3.5. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.4. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα της σχηματικής διάταξης των σημάτων έγκρισης.
5. Προδιαγραφές
- 5.1. Όταν το όχημα χωρίς φορτίο σε κατάσταση λειτουργίας και χωρίς ανδρικό υποβάλλεται σε δοκιμή πρόσκρουσης με εμπόδιο σε ταχύτητα 48,3 km/h (30 mph), το επάνω μέρος της κολώνας διεύθυνσης και του άξονα αυτής δεν πρέπει να μετακινείται προς τα πίσω, οριζοντίως και παραλλήλως προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος κατά περισσότερο από 12,7 cm και όχι περισσότερο από 12,7 cm καθέτως προς τα επάνω, με τις δύο αυτές διαστάσεις να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με σημείο του οχήματος που δεν επηρεάζεται από τη σύγκρουση ⁽²⁾.
- 5.1.1. Επιπλέον, τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.5. Αυτό μπορεί να αποδειχθεί με χωριστή δοκιμή μετωπικής πρόσκρουσης, έπειτα από αίτηση του κατασκευαστή και μετά την επικύρωση από την τεχνική υπηρεσία, υπό την προϋπόθεση ότι τα ηλεκτρικά στοιχεία δεν επηρεάζουν τις επιδόσεις προστασίας των επιβατών του τύπου του οχήματος, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.
- 5.1.2. Οι προδιαγραφές της παραγράφου 5.1 ανωτέρω θεωρείται ότι πληρούνται αν το όχημα που διαθέτει τέτοιο σύστημα διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές της παραγράφου 5.2.2 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 94 ή τις προδιαγραφές της παραγράφου 5.2.2.1 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 137.

⁽²⁾ Βλέπε παράρτημα 3 παράγραφος 3.1.

- 5.2. Όταν ο έλεγχος διεύθυνσης δεχτεί κρούση από ομοίωμα κορμού επί αυτού του ελέγχου στη σχετική ταχύτητα των 24,1 km/h (15 mph), η δύναμη που ασκείται στο ομοίωμα κορμού από τον έλεγχο διεύθυνσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 111 daN.
- 5.2.1. Αν ο έλεγχος διεύθυνσης διαθέτει αερόσακο τιμονιού, οι προδιαγραφές της παραγράφου 5.2 ανωτέρω θεωρείται ότι πληρούνται αν το όχημα που διαθέτει τέτοιο σύστημα διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.1.4 και 5.2.1.5 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 94 ή τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.1.1.3 και 5.2.1.1.4 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 137.
- 5.3. Όταν ο έλεγχος διεύθυνσης πλήττεται από το κρουστικό στοιχείο κατά του ελέγχου αυτού στη σχετική ταχύτητα των 24,1 km/h, σύμφωνα με τις διαδικασίες του παραρτήματος 5, η επιβράδυνση του κρουστικού στοιχείου δεν θα υπερβαίνει συνολικά τα 80 g για περισσότερα από 3 χιλιοστά του δευτερολέπτου. Η επιβράδυνση θα υπολείπεται πάντα των 120 g με C.F.C. 600 Hz.
- 5.4. Ο έλεγχος διεύθυνσης θα σχεδιάζεται, κατασκευάζεται και τοποθετείται κατά τρόπο ώστε:
- 5.4.1. Πριν τη δοκιμή σύγκρουσης που προβλέπεται στις παραγράφους 5.2 και 5.3 ανωτέρω, κανένα σημείο της επιφάνειας του ελέγχου διεύθυνσης, προς τον οδηγό, με το οποίο μπορεί να υπάρξει επαφή σε διάμετρο 165 mm δεν πρέπει να παρουσιάζει τραχύτητα ή αιχμηρές ακμές, με ακτίνα καμπύλης μικρότερη από 2,5 mm.
- Στην περίπτωση ελέγχου διεύθυνσης με αερόσακο, οι απαιτήσεις θεωρούνται ικανοποιηθείσες όταν κανένα μέρος, με το οποίο μπορεί να υπάρξει επαφή σε κύκλο διαμέτρου 165 mm, δεν περιέχει επικίνδυνες αιχμηρές γωνίες, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.18 του κανονισμού αριθ. 21, που αυξάνουν τον κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού των επιβατών.
- 5.4.1.1. Μετά από οιαδήποτε δοκιμή σύγκρουσης που αναφέρεται στις παραγράφους 5.2 και 5.3, το τμήμα της επιφάνειας του ελέγχου διεύθυνσης προς τον οδηγό δεν πρέπει να παρουσιάζει αιχμηρές ή τραχιές ακμές που ενδεχομένως να αυξάνουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα τραυματισμού του οδηγού. Μικρές ρωγμές δεν θα ληφθούν υπόψη.
- 5.4.1.1.1. Στην περίπτωση προεξοχής που αποτελείται από εξάρτημα το οποίο έχει κατασκευαστεί από εύκαμπτο υλικό σκληρότητας μικρότερης από 50 Shore A το οποίο έχει τοποθετηθεί επί άκαμπτης βάσης, η προϋπόθεση της παραγράφου 5.4.1.1 θα ισχύει μόνο για την άκαμπτη βάση.
- 5.4.2. Το όργανο ελέγχου διεύθυνσης σχεδιάζεται, κατασκευάζεται και τοποθετείται κατά τρόπο ώστε να μην περιλαμβάνει κατασκευαστικά στοιχεία ή εξαρτήματα, περιλαμβανομένου του οργάνου χειρισμού του κλάξον και των εξαρτημάτων συναρμολόγησης, ικανά να εμπλέξουν τα ενδύματα ή τα κοσμήματα του οδηγού κατά τη διάρκεια των συνήθων χειρισμών οδήγησης.
- 5.4.3. Στην περίπτωση μηχανισμών ελέγχου διεύθυνσης που δεν πρόκειται να αποτελέσουν μέρος του αρχικού εξοπλισμού, θα πρέπει να πληρούν την προδιαγραφή κατά τη δοκιμή, σύμφωνα με το παράρτημα 4 παράγραφος 2.1.3 και παράρτημα 5 παράγραφος 2.3.
- 5.4.4. Στην περίπτωση «γενικών ελέγχων διεύθυνσης», οι προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται σχετικά με:
- 5.4.4.1. το πλήρες εύρος γωνιών κολώνας, δεδομένου ότι οι δοκιμές θα πραγματοποιηθούν τουλάχιστον για τις μέγιστες και ελάχιστες γωνίες κολώνας ως προς τους εγκεκριμένους τύπους οχημάτων για τα οποία προορίζονται οι έλεγχοι·
- 5.4.4.2. την πλήρη σειρά πιθανών θέσεων του κρουστικού εργαλείου και του όγκου δοκιμής ως προς το όργανο χειρισμού διεύθυνσης, όπου εννοείται ότι η δοκιμή διεξάγεται τουλάχιστον για τη μέση θέση και για την πλήρη σειρά εγκεκριμένων τύπων οχήματος για τα οποία προορίζονται τα όργανα χειρισμού. Όταν χρησιμοποιείται κολώνα διεύθυνσης, ο τύπος αυτής θα είναι τέτοιος ώστε να ανταποκρίνεται στις συνθήκες χειρότερης περίπτωσης.
- 5.4.5. Όταν χρησιμοποιούνται προσαρμογείς για την προσαρμογή απλού τύπου ελέγχου διεύθυνσης σε μια σειρά κολώνων διεύθυνσης και είναι εμφανές ότι με τέτοιους προσαρμογείς τα χαρακτηριστικά απορρόφησης ενέργειας είναι τα ίδια, όλες οι δοκιμές μπορούν να πραγματοποιούνται με έναν τύπο προσαρμογέα.

- 5.5. Μετά τη δοκιμή που διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού, το ηλεκτρικό σύστημα κίνησης που λειτουργεί με υψηλή τάση και τα στοιχεία και τα συστήματα υψηλής τάσης που είναι γαλβανικά συνδεδεμένα στον κεντρικό αγωγό υψηλής τάσης του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 5.5.1. Προστασία από ηλεκτροπληξία
- Μετά την πρόσκρουση ικανοποιείται τουλάχιστον ένα από τα τέσσερα κριτήρια που ορίζονται στις παραγράφους 5.5.1.1 έως 5.5.1.4.2.
- Αν το όχημα διαθέτει λειτουργία αυτόματης αποσύνδεσης ή διάταξη/-άξεις που διαιρεί/-ούν γαλβανικά το κύκλωμα του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης κατά τη διάρκεια της οδήγησης, θα πρέπει να ισχύει τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια για το αποσυνδεδεμένο κύκλωμα ή για κάθε επιμέρους διαιρεμένο κύκλωμα μετά την ενεργοποίηση της λειτουργίας αποσύνδεσης.
- Ωστόσο, τα κριτήρια που καθορίζονται στην παράγραφο 5.5.1.4 δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση κατά την οποία περισσότερα από ένα πιθανά μέρη του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης δεν προστατεύεται υπό τους όρους βαθμού προστασίας IPXXB.
- Σε περίπτωση που η δοκιμή διενεργείται υπό τον όρο ότι μέρος/-η του συστήματος υψηλής τάσης δεν ενεργοποιείται/-ούνται, η προστασία από ηλεκτροπληξία αποδεικνύεται είτε από την παράγραφο 5.5.1.3 είτε από την παράγραφο 5.5.1.4 κατωτέρω για το/τα σχετικό/-ά μέρος/-η.
- Ως προς το σύστημα ζεύξης για τη φόρτιση του επαναφορτιζόμενου συστήματος αποθήκευσης ενέργειας (ΕΣΑΗΕ), το οποίο δεν είναι ενεργοποιημένο κατά τη διάρκεια της οδήγησης, πρέπει να πληρούται τουλάχιστον ένα από τα τέσσερα κριτήρια που ορίζονται στις παραγράφους 5.5.1.1 έως 5.5.1.4 κατωτέρω.
- 5.5.1.1. Απουσία υψηλής τάσης
- Οι τάσεις V_b , V_1 και V_2 των κεντρικών αγωγών υψηλής τάσης πρέπει να είναι μικρότερες ή ίσες με 30 VAC ή 60 VDC, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παραρτήματος 7.
- 5.5.1.2. Χαμηλή ηλεκτρική ενέργεια
- Η συνολική ενέργεια (TE) στους κεντρικούς αγωγούς υψηλής τάσης πρέπει να είναι μικρότερη από 2,0 Joule, όταν μετράται σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που καθορίζεται σύμφωνα με τον τύπο α) στην παράγραφο 3 του παραρτήματος 7. Εναλλακτικά, η συνολική ενέργεια (TE) μπορεί να υπολογιστεί με βάση τη μέτρηση της τάσης V_b του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και τη χωρητικότητα των πυκνωτών X (C_x) που καθορίζονται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με τον τύπο β) της παραγράφου 3 του παραρτήματος 7.
- Η ενέργεια που αποθηκεύεται στους πυκνωτές Y (TE_{y1} , TE_{y2}) πρέπει επίσης να είναι μικρότερη από 2,0 Joule. Αυτή υπολογίζεται με βάση τη μέτρηση των τάσεων του V_1 και V_2 των κεντρικών αγωγών υψηλής τάσης και των ηλεκτρικών πλαισίων (σασί) και τη χωρητικότητα των πυκνωτών Y που καθορίζονται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με τον τύπο γ) της παραγράφου 3 του παραρτήματος 7.
- 5.5.1.3. Φυσική προστασία
- Για την προστασία από την άμεση επαφή με υπό τάση μέρη υψηλής τάσης πρέπει να παρέχεται βαθμός προστασίας IPXXB.
- Επιπλέον, για την προστασία από ηλεκτροπληξία η οποία θα μπορούσε να προκύψει από έμμεση επαφή, η αντίσταση μεταξύ όλων των εκτεθειμένων αγωγίμων μερών και των ηλεκτρικών πλαισίων (σασί) πρέπει να είναι μικρότερη από 0,1 Ohm, όταν υπάρχει παροχή ρεύματος τουλάχιστον 0,2 Ampere.
- Η απαίτηση αυτή πληρούται, όταν η γαλβανική σύνδεση έχει εδραιωθεί με συγκόλληση.
- 5.5.1.4. Αντίσταση μόνωσης
- Πρέπει να πληρούνται τα κριτήρια που ορίζονται στις παραγράφους 5.5.1.4.1 και 5.5.1.4.2.
- Η μέτρηση πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παραρτήματος 7.
- 5.5.1.4.1. Σύστημα ηλεκτρικής κίνησης που αποτελείται από χωριστούς κεντρικούς αγωγούς ΣΡ και ΕΡ
- Αν οι κεντρικοί αγωγοί ΕΡ υψηλής τάσης και οι κεντρικοί αγωγοί ΣΡ υψηλής τάσης είναι γαλβανικά μονωμένοι, η τιμή της αντίστασης μόνωσης μεταξύ του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (σασί) (R_i , όπως ορίζεται στην παράγραφο 5 του παραρτήματος 7) πρέπει να είναι τουλάχιστον 100 Ω/V της τάσης λειτουργίας για κεντρικούς αγωγούς ΣΡ και τουλάχιστον 500 Ω/V της τάσης λειτουργίας για κεντρικούς αγωγούς ΕΡ.

5.5.1.4.2. Σύστημα ηλεκτρικής κίνησης που αποτελείται από συνδυασμένους κεντρικούς αγωγούς ΣΡ και ΕΡ

Αν οι κεντρικοί αγωγοί ΕΡ υψηλής τάσης και οι κεντρικοί αγωγοί ΣΡ υψηλής τάσης είναι γαλβανικά συνδεδεμένοι, η τιμή της αντίστασης μόνωσης μεταξύ του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (σασί) (R_i , όπως ορίζεται στην παράγραφο 5 του παραρτήματος 7) πρέπει να είναι τουλάχιστον 500 Ω/V της τάσης λειτουργίας.

Ωστόσο, αν ο βαθμός προστασίας IPXXB ικανοποιείται για όλους τους κεντρικούς αγωγούς ΕΡ υψηλής τάσης υψηλής τάσης ή η τάση ΕΡ είναι μικρότερη ή ίση με 30 V μετά την πρόσκρουση, η αντίσταση μόνωσης μεταξύ του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (σασί) (R_i , όπως ορίζεται στην παράγραφο 5 του παραρτήματος 7) πρέπει να είναι τουλάχιστον 100 Ω/V της τάσης λειτουργίας.

5.5.2. Διαρροή ηλεκτρολύτη

Κατά την περίοδο μεταξύ της πρόσκρουσης και έως 30 λεπτά μετά, δεν πρέπει να υπάρξει διαρροή ηλεκτρολύτη από το ΕΣΑΗΕ προς το εσωτερικό του θαλάμου επιβατών και δεν πρέπει να υπάρξει διαρροή που να υπερβαίνει το 7 τοις εκατό του ηλεκτρολύτη από το ΕΣΑΗΕ, με εξαίρεση τους συσσωρευτές έλξης ανοικτού τύπου, εκτός του θαλάμου επιβατών. Για τους συσσωρευτές έλξης ανοικτού τύπου, δεν πρέπει να υπάρξει διαρροή μεγαλύτερη του 7 τοις εκατό, με ανώτατο όριο 5,0 λίτρων, εκτός του θαλάμου επιβατών. Ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει τη συμμόρφωση σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παραρτήματος 7.

5.5.3. Συγκράτηση ΕΣΑΗΕ

Τα ΕΣΑΗΕ που είναι τοποθετημένα εντός του θαλάμου επιβατών πρέπει να παραμένουν στη θέση όπου είναι εγκατεστημένα και τα στοιχεία των ΕΣΑΗΕ πρέπει να παραμένουν εντός των ορίων των ΕΣΑΗΕ.

Κανένα ΕΣΑΗΕ το οποίο βρίσκεται εκτός του θαλάμου επιβατών για την αξιολόγηση της ηλεκτρικής ασφάλειας δεν πρέπει να τοποθετείται εντός του θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια ή μετά τη δοκιμή πρόσκρουσης.

Ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει τη συμμόρφωση σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παραρτήματος 7.

5.6. Οι προδιαγραφές των παραγράφων 5.5 έως 5.5.3 ανωτέρω θεωρείται ότι πληρούνται αν το όχημα που διαθέτει τέτοιο σύστημα διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.8 έως 5.2.8.3 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 94 ή τις προδιαγραφές των παραγράφων 5.2.8 έως 5.2.8.3 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 137.

6. Δοκιμές

6.1. Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των παραγράφων 5.1 έως 5.4 ανωτέρω θα ελεγχθεί σύμφωνα με τις μεθόδους που παρατίθενται στα παραρτήματα 3, 4 και 5 του παρόντος κανονισμού. Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.5 ανωτέρω θα ελεγχθεί σύμφωνα με τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού. Όλες οι μετρήσεις πρέπει να γίνονται βάσει του ISO 6487:1987.

6.2. Ωστόσο, η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να επιτρέψει, κατά την ευχέρειά της, τη διεξαγωγή άλλων δοκιμών, με την προϋπόθεση ότι αυτές αποδεικνύονται ισοδύναμες. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα προσαρτάται έκθεση στην τεκμηρίωση της έγκρισης, με περιγραφή των μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και των αποτελεσμάτων που προέκυψαν.

7. Τροποποιήσεις και επέκταση της έγκρισης του τύπου οχήματος και/ή του τύπου ελέγχου διεύθυνσης

7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος ή τύπου ελέγχου διεύθυνσης ή και των δύο θα κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που χορήγησε την έγκριση του τύπου οχήματος ή του τύπου ελέγχου διεύθυνσης. Η υπηρεσία αυτή δύναιται:

7.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι πιθανόν να έχουν αξιοσημείωτο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι, σε κάθε περίπτωση, το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις· ή

7.1.2. να απαιτήσει νέα έκθεση δοκιμής από την υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών τεχνική υπηρεσία.

7.2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της ανωτέρω παραγράφου 7.1, παραλλαγή του οχήματος του οποίου η μάζα σε ετοιμότητα λειτουργίας είναι μικρότερη από αυτήν του οχήματος που υποβλήθηκε στη δοκιμή έγκρισης δεν πρέπει να θεωρείται τροποποίηση του τύπου του οχήματος.

- 7.3. Η επιβεβαίωση ή άρνηση της έγκρισης, καθορίζοντας τις μεταβολές, θα κοινοποιηθεί διά της διαδικασίας που ορίζεται στα στοιχεία 4.2. ή 4.3.3 παραπάνω, στα συμβαλλόμενα στη συμφωνία μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό.
- 7.4. Η αρμόδια αρχή που εκδίδει την επέκταση έγκρισης απονέμει για κάθε επέκταση έναν αριθμό σειράς και ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα στη συμφωνία του 1958 μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης που θα είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1Α ή το παράρτημα 1Β αυτού του κανονισμού.
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
- 8.1. Κάθε όχημα ή έλεγχος διεύθυνσης που θα εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού θα έχει κατασκευαστεί κατά τρόπο ώστε να είναι σύμφωνο με τον τύπο που εγκρίθηκε πληρώντας τις προδιαγραφές που ορίζονται στις παραγράφους 5 και 6 παραπάνω.
- 8.2. Για να επιβεβαιωθεί η τήρηση των προδιαγραφών της παραγράφου 8.1, διεξάγονται κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.
- 8.3. Συγκεκριμένα, ο κάτοχος της έγκρισης πρέπει:
- 8.3.1. να εξασφαλίζει τη συνδρομή διαδικασιών αποτελεσματικού ελέγχου ποιότητας του οχήματος ή του ελέγχου διεύθυνσης·
- 8.3.2. να έχει πρόσβαση στον απαιτούμενο εξοπλισμό δοκιμών για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς κάθε εγκεκριμένο τύπο·
- 8.3.3. να εξασφαλίζει ότι καταγράφονται τα στοιχεία που προκύπτουν από τις δοκιμές και ότι τα επισυναπτόμενα έγγραφα είναι διαθέσιμα για χρονική περίοδο που καθορίζεται σε συνεννόηση με την αρχή έγκρισης τύπου·
- 8.3.4. να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε τύπου δοκιμής για να επαληθεύει και να εξασφαλίζει τη συνέπεια των χαρακτηριστικών του οχήματος ή ελέγχου διεύθυνσης επιτρέποντας παραλλαγές της βιομηχανικής παραγωγής·
- 8.3.5. να εξασφαλίζει ότι για κάθε τύπο οχήματος ή ελέγχου διεύθυνσης διεξάγονται τουλάχιστον οι δοκιμές που αφορούν τη λήψη μετρήσεων·
- 8.3.6. να εξασφαλίζει ότι κάθε σειρά δειγμάτων ή δοκιμών που αποδεικνύει την έλλειψη συμμόρφωσης με τον υπό εξέταση τύπο θα συνεπάγεται επανάληψη της δειγματοληψίας και της δοκιμής. Πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποκατασταθεί η συμμόρφωση της αντίστοιχης παραγωγής.
- 8.4. Η αρμόδια αρχή που χορήγησε την έγκριση του τύπου θα επαληθεύει ανά πάσα στιγμή τις μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης που ισχύουν για κάθε μονάδα παραγωγής.
- 8.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση, τα βιβλία δοκιμών και το ημερολόγιο παραγωγής επιδεικνύονται στον επιθεωρητή.
- 8.4.2. Ο επιθεωρητής δύναται να επιλέγει τυχαία δείγματα που θα υποβάλλονται σε δοκιμές στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων μπορεί να καθοριστεί σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ελέγχων του ίδιου του κατασκευαστή.
- 8.4.3. Όταν τα επίπεδα ποιότητας εμφανίζονται ανεπαρκή ή όταν φαίνεται απαραίτητη η επαλήθευση της εγκυρότητας των δοκιμών που διεξήχθησαν κατ' εφαρμογή της παραγράφου 8.4.2, ο επιθεωρητής θα επιλέγει δείγματα, τα οποία θα αποστέλλονται στην τεχνική υπηρεσία που διεξήγαγε τις δοκιμές έγκρισης τύπου.

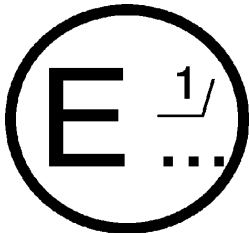
- 8.4.4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να διεξάγει οποιαδήποτε δοκιμή που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Η κανονική συχνότητα των επιθεωρήσεων που εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή θα είναι άπαξ ετησίως. Στις περιπτώσεις που τα αποτελέσματα κατά τις εν λόγω επιθεωρήσεις δεν είναι ικανοποιητικά, η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει τη λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για να αποκατασταθεί η συμμόρφωση της παραγωγής το συντομότερο δυνατόν.
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
- 9.1. Η έγκριση που χορηγείται για κάποιον τύπο οχήματος ή τύπο ελέγχου διεύθυνσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δύναται να αποσύρεται αν δεν πληρούνται οι προδιαγραφές που προβλέπονται στο σημείο 8.1 ανωτέρω ή αν κάποιο όχημα ή έλεγχος διεύθυνσης που έχει επιλεγεί έχει αποτύχει στους ελέγχους που προβλέπονται στο σημείο 8.2 ανωτέρω.
- 9.2. Όταν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλεί έγκριση που είχε προηγουμένως χορηγήσει, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, σύμφωνα με το πρότυπο του παραρτήματος 1Α ή του παραρτήματος 1Β του παρόντος κανονισμού κατά περίπτωση).
10. Οδηγίες
- Στην περίπτωση τύπου ελέγχου διεύθυνσης που παρέχεται ξεχωριστά από κάποιο όχημα, οι οδηγίες συσκευασίας και εγκατάστασης πρέπει να δηλώνουν σαφώς τον τύπο οχήματος για τον οποίο προορίζεται.
11. Οριστική παύση της παραγωγής
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει πλήρως την κατασκευή κάποιου τύπου οχήματος ή τύπου ελέγχου διεύθυνσης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, θα ενημερώνει την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Κατά την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η αρχή αυτή θα ενημερώσει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα στη συμφωνία του 1958 μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό μέσω εντύπου κοινοποίησης που θα είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1Α ή παράρτημα 1Β του παρόντος κανονισμού (κατά περίπτωση).
12. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών που είναι αρμόδιες για τις εγκρίσεις τύπου
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό οφείλουν να κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα εκδιδόμενα σε άλλες χώρες έντυπα τα οποία πιστοποιούν την έγκριση ή την επέκταση και την απόρριψη ή την ανάκληση της έγκρισης.
13. Μεταβατικές διατάξεις
- 13.1. Από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της σειράς τροπολογιών 03 του παρόντος κανονισμού, κανένα εκ των συμβαλλόμενων μερών δεν θα αρνείται αιτήσεις για έγκριση οι οποίες υποβάλλονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ως έχει τροποποιηθεί από τη σειρά τροπολογιών 03.
- 13.2. Από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροπολογιών 04, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν πρέπει να αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροπολογιών 04.
- 13.3. Έγκριση τύπου οχήματος
- 13.3.1. Με τη λήξη περιόδου 36 μηνών από την επίσημη ημερομηνία θέσης σε ισχύ ως αναφέρεται στην παράγραφο 13.1 ανωτέρω, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό θα χορηγήσουν έγκριση τύπου για οχήματα εμπρόσθιου ελέγχου κατηγορίας M₁ και οχήματα κατηγορίας N₁ με βάρος που δεν υπερβαίνει τους 1,5 τόνους, μόνο αν ο τύπος οχήματος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροπολογιών 03, με την εξαίρεση των διατάξεων που παρατίθενται στην παράγραφο 5.1 του παρόντος κανονισμού αναφορικά με τη μέγιστη κάθετη μετατόπιση της κολώνας διεύθυνσης, οι οποίες θα ισχύσουν για νέες εγκρίσεις μόνο κατόπιν περαιτέρω δωδεκάμηνης περιόδου.

- 13.3.2. Με τη λήξη περιόδου 48 μηνών μετά την επίσημη ημερομηνία θέσης σε ισχύ που αναφέρεται στην παράγραφο 13.1 ανωτέρω, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό θ' α χορηγήσουν έγκριση τύπου σε οχήματα κατηγορίας M₁ που δεν συνιστούν οχήματα εμπρόσθιου ελέγχου, μόνο αν ο τύπος οχήματος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροπολογιών 03.
- 13.3.3. Με τη λήξη περιόδου 60 μηνών μετά την επίσημη ημερομηνία θέσης σε ισχύ που αναφέρεται στην παράγραφο 13.1 ανωτέρω, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό δύνανται να αρνηθούν την αναγνώριση εγκρίσεων του τύπου οχήματος, οι οποίες δεν έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τη σειρά τροπολογιών 03 του παρόντος κανονισμού.
- 13.3.4. Με έναρξη 24 μήνες μετά την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν έγκριση τύπου μόνο αν ο προς έγκριση τύπος οχήματος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 04.
- Ωστόσο, στην περίπτωση οχημάτων με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης που λειτουργούν με υψηλή τάση, χορηγείται πρόσθετη περίοδος 12 μηνών εφόσον ο κατασκευαστής αποδείξει, με τρόπο ικανοποιητικό για την τεχνική υπηρεσία, ότι το όχημα παρέχει επίπεδα ασφάλειας ισοδύναμα με τα απαιτούμενα από τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 04.
- 13.3.5. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν πρέπει να αρνούνται τη χορήγηση επέκτασης έγκρισης τύπου σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού, αν η επέκταση αυτή δεν συνεπάγεται καμία αλλαγή στο σύστημα πρόωσης του οχήματος. Ωστόσο, με έναρξη 48 μήνες μετά την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04, δεν πρέπει να χορηγούνται επεκτάσεις εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων για οχήματα με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης που λειτουργούν με υψηλή τάση.
- 13.3.6. Αν, τη στιγμή έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04 του παρόντος κανονισμού, υπάρχουν εθνικές απαιτήσεις για την αντιμετώπιση των διατάξεων ασφάλειας οχημάτων με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης που λειτουργούν με υψηλή τάση, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνούνται την εθνική έγκριση των εν λόγω οχημάτων που δεν πληρούν τις εθνικές απαιτήσεις, εκτός αν τα εν λόγω οχήματα είναι εγκεκριμένα σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 04 του παρόντος κανονισμού.
- 13.3.7. Με έναρξη 48 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 04 του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής ή περιφερειακής έγκρισης τύπου και μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής ή περιφερειακής ταξινόμησης (πρώτη θέση σε κυκλοφορία) οχήματος με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης που λειτουργεί με υψηλή τάση το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις της σειράς τροποποιήσεων 04 του παρόντος κανονισμού.
- 13.3.8. Οι εγκρίσεις τύπου οχημάτων βάσει της σειράς τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού που δεν επηρεάζονται από τη σειρά τροποποιήσεων 04 παραμένουν σε ισχύ, και τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον κανονισμό θα εξακολουθήσουν να τις αποδέχονται.
- 13.4. Εγκρίσεις τύπου ελέγχου διεύθυνσης
- 13.4.1. Ακόμη και μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της σειράς τροποποιήσεων 04, οι εγκρίσεις τύπου ελέγχου διεύθυνσης σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του κανονισμού εξακολουθούν να ισχύουν και τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον κανονισμό εξακολουθούν να τις αποδέχονται, ενώ τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου βάσει της σειράς τροποποιήσεων 03.
- 13.4.2. Από την επίσημη ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Παραρτήματος 2 της σειράς τροπολογιών 03, τα συμβαλλόμενα μέρη δεν θα χορηγούν μεμονωμένες εγκρίσεις του τύπου ελέγχου διεύθυνσης που περιλαμβάνουν αερόσακο.
- 13.4.3. Από την επίσημη ημερομηνία θέσης σε ισχύ του προσαρτήματος 2 της σειράς τροπολογιών 03, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αρνηθούν τη χορήγηση μεμονωμένων εγκρίσεων του τύπου ελέγχου διεύθυνσης που περιλαμβάνουν αερόσακο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Α

Κοινοποίηση

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 x 297 mm)]



Εκδίδεται από:

Όνομα διοικητικής αρχής

.....
.....
.....

- αφορά (²): Χορήγηση έγκρισης
- Επέκταση έγκρισης
- Απόρριψη έγκρισης
- Ανάκληση έγκρισης
- Οριστική παύση της παραγωγής

τύπου οχήματος ως προς την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 12.

Αριθ. Έγκρισης: Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του οχήματος
2. Τύπος οχήματος
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Επωνυμία και διεύθυνση του τυχόν αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Συνοπτική περιγραφή του μηχανισμού διεύθυνσης και των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος που συμβάλλουν στην προστασία του οδηγού από την επαφή με τον μηχανισμό διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης.....
6. Μάζα του οχήματος κατά τη δοκιμή.....
 Εμπρόσθιος άξονας:
 Οπίσθιος άξονας:
 Σύνολο:
7. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος προς έγκριση
8. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης
9. Ημερομηνία αναφοράς που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία.....
10. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία.....
11. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε (²):

(¹) Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/αρνήθηκε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις έγκρισης στον παρόντα κανονισμό).
 (²) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει

12. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα.....
 13. Τόπος
 14. Ημερομηνία
 15. Υπογραφή
 16. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτεται ο κατάλογος των εγγράφων τα οποία κατατέθηκαν στην αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και διατίθενται κατόπιν αίτησης.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1B

Κοινοποίηση

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 x 297 mm)]



Εκδίδεται από:

Όνομα διοικητικής αρχής

.....
.....
.....

- αφορά (?): Χορήγηση έγκρισης
- Επέκταση έγκρισης
- Απόρριψη έγκρισης
- Ανάκληση έγκρισης
- Οριστική παύση της παραγωγής

τύπου ελέγχου διεύθυνσης ως προς την προστασία του οδηγού από την κρούση έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 12.

Αριθ. Έγκρισης: Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του ελέγχου διεύθυνσης
2. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
3. Εάν υπάρχει, επωνυμία και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή
4. Τύπος (τύποι) οχήματος στον οποίο πρόκειται να τοποθετηθεί το όργανο ελέγχου
5. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος διεύθυνσης και των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος που συμβάλλουν στην προστασία του οδηγού από την κρούση έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης
6. Το όργανο συστήματος διεύθυνσης υπεβλήθη για έγκριση την
7. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης
8. Ημερομηνία αναφοράς που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία
9. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία
10. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε (?):
11. Θέση του σήματος ή σημάτων έγκρισης στο σύστημα ελέγχου διεύθυνσης
12. Τόπος

(¹) Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/αρνήθηκε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις έγκρισης στον παρόντα κανονισμό).
 (?) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει

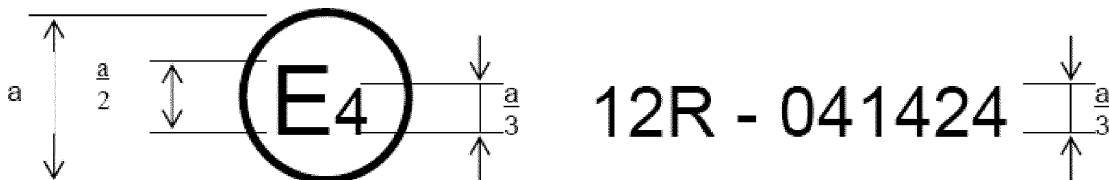
13. Ημερομηνία
 14. Υπογραφή
 15. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτεται ο κατάλογος των εγγράφων τα οποία κατατέθηκαν στην αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και διατίθενται κατόπιν αίτησης.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παράγραφο 4.2.4 του παρόντος κανονισμού)

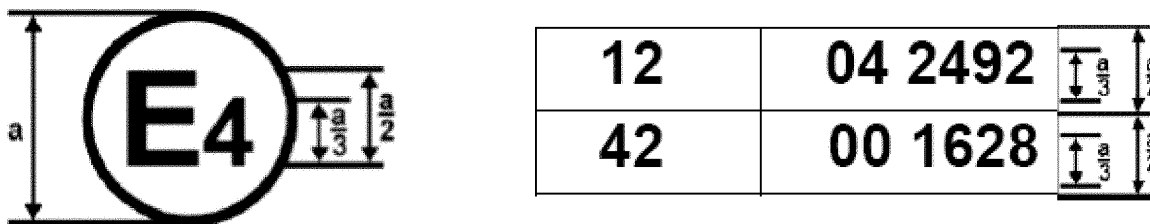


a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης που είναι τοποθετημένο σε ένα όχημα υποδηλώνει ότι ο εν λόγω τύπος οχήματος έχει εγκριθεί, ως προς την προστασία του οδηγού σε περίπτωση πρόσκρουσης επάνω στο μηχανισμό διεύθυνσης, στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 12. Ο αριθμός έγκρισης δηλώνει ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 12, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 04.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.2.5 του παρόντος κανονισμού)

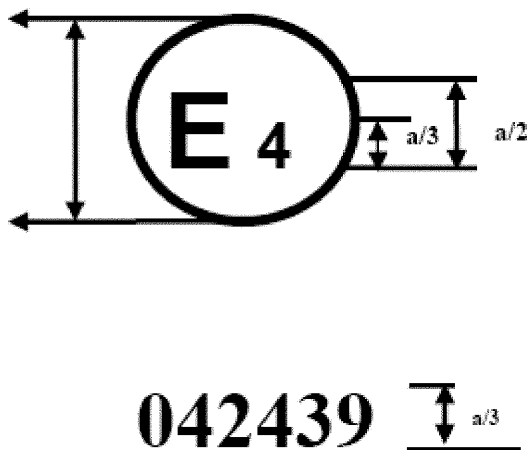


a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 12 και 42⁽¹⁾. Οι αριθμοί έγκρισης δείχνουν ότι, στις ημερομηνίες κατά τις οποίες χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 12 περιελάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 04 και ο κανονισμός αριθ. 42 ήταν στην αρχική του μορφή.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Γ

(βλέπε παράγραφο 4.3.4 του παρόντος κανονισμού)



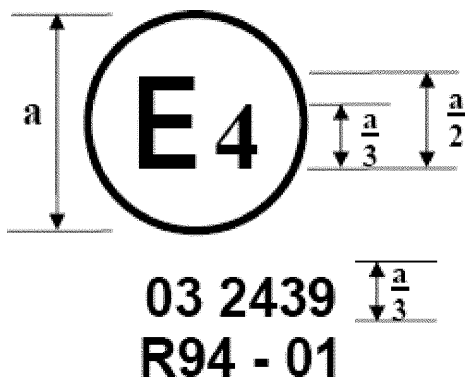
a = 8 mm τουλάχιστον

(¹) Ο δεύτερος αριθμός αναφέρεται μόνο ενδεικτικά

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης που είναι τοποθετημένο σε έλεγχο διεύθυνσης υποδηλώνει ότι ο εν λόγω τύπος ελέγχου διεύθυνσης έχει εγκριθεί, ως προς την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης, στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το σχετικό τμήμα του κανονισμού αριθ. 12, ως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροπολογιών 04.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Δ

(βλέπε παράγραφο 4.3.4.3 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης που είναι τοποθετημένο σε έλεγχο διεύθυνσης υποδηλώνει ότι ο εν λόγω τύπος ελέγχου διεύθυνσης έχει εγκριθεί, ως προς την προστασία του οδηγού έναντι του μηχανισμού διεύθυνσης στην περίπτωση σύγκρουσης, στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 5.2.1. ή/και 5.3.1. του κανονισμού αριθ. 12, ως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροπολογιών 03.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης σε εμπόδιο

1. Σκοπός
Σκοπός αυτής της δοκιμής είναι να επιβεβαιωθεί αν το όχημα πληροί τις προδιαγραφές που παρατίθενται στην παράγραφο 5.1.
2. Εγκαταστάσεις, διαδικασίες και όργανα μετρήσεων
 - 2.1. Πεδίο δοκιμής
Ο χώρος όπου διενεργείται η δοκιμή πρέπει να έχει αρκετή έκταση ώστε να επιτρέπει τη διεύθυνση του διαδρόμου εκσφενδόνισης των οχημάτων, του φράγματος και των αναγκαίων τεχνικών εγκαταστάσεων για τη δοκιμή. Το τελευταίο τμήμα του στίβου επιτάχυνσης, σε απόσταση τουλάχιστον 5 m από το εμπόδιο, πρέπει να είναι οριζόντιο (με κλίση μικρότερη από 3 % όπως μετράται για απόσταση ενός μέτρου), ισοπέδο και ομαλό.
 - 2.2. Φράγμα
Το εμπόδιο συνίσταται σε όγκο ενισχυμένου σκυροδέματος πλάτους τουλάχιστον 3 μέτρων στο εμπρόσθιο μέρος και ύψους τουλάχιστον 1,5 μέτρου. Το εμπόδιο πρέπει να έχει τέτοιο πάχος ώστε να ζυγίζει τουλάχιστον 70 τόνους. Η μετωπική επιφάνεια πρέπει να είναι επίπεδη, κατακόρυφη, κάθετη προς τον άξονα του στίβου επιτάχυνσης. Θα καλύπτεται με σανίδες κόντρα πλακέ πάχους 20 ± 2 mm, σε καλή κατάσταση. Μεταξύ της σανίδας από κόντρα πλακέ και του εμποδίου μπορεί να τοποθετηθεί δομή επί χαλύβδινου ελάσματος με πάχος τουλάχιστον 25 mm. Παρομοίως μπορεί να χρησιμοποιηθεί εμπόδιο με διαφορετικά χαρακτηριστικά, με την προϋπόθεση ότι η περιοχή της επιφάνειας σύγκρουσης είναι μεγαλύτερη από τη μετωπική περιοχή σύγκρουσης του οχήματος υπό δοκιμή και με την προϋπόθεση ότι παρέχει ισοδύναμα αποτελέσματα.
 - 2.3. Πρόωση του οχήματος
Κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης το όχημα δεν πρέπει να υφίσταται πλέον την επίδραση οποιασδήποτε πρόσθετης διάταξης διεύθυνσης ή πρόωσης. Πρέπει να φτάσει στο εμπόδιο ακολουθώντας πορεία κάθετη προς τον τοίχο πρόσκρουσης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη ανοχή για την απόκλιση μεταξύ της κάθετης μέσης γραμμής του εμπρόσθιου τμήματος του οχήματος και της κάθετης μέσης γραμμής του τοίχου πρόσκρουσης είναι ± 30 cm.
 - 2.4. Κατάσταση του οχήματος
 - 2.4.1. Για τους σκοπούς της δοκιμής, το όχημα είτε θα διαθέτει όλα τα τυπικά στοιχεία και εξοπλισμό που περιέχεται στη μάζα κενού οχήματος είτε θα βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση που να πληροί αυτή την προδιαγραφή, όσον αφορά τα σχετικά με τον θάλαμο επιβατών στοιχεία και εξοπλισμό και την κατανομή της μάζας του οχήματος συνολικά, σε κατάσταση λειτουργίας.
Κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή, κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 5.1 αυτού του κανονισμού, η δοκιμή μπορεί να διεξαχθεί με ανδρείκελα, με την προϋπόθεση ότι δεν εμποδίζουν σε καμία περίπτωση την κίνηση του μηχανισμού διεύθυνσης. Η μάζα των ανδρείκελων δεν θα ληφθεί υπόψη για τους σκοπούς της δοκιμής.
 - 2.4.2. Αν η οδήγηση του οχήματος πραγματοποιείται με εξωτερικά μέσα, το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμων θα είναι πλήρες τουλάχιστον κατά το 90 % της χωρητικότητάς του με άφλεκτο υλικό με πυκνότητα μεταξύ 0.7 και 1.
Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στη χρήση υδρογόνου ως καυσίμου.
Όλα τα λοιπά συστήματα (δεξαμενή υγρών φρένων, ψυγείο κ.λπ.), μπορούν να είναι κενά.
 - 2.4.3. Εάν το όχημα ωθείται με τον δικό του κινητήρα, η δεξαμενή καυσίμου είναι πλήρης κατά τουλάχιστον 90 %. Όλες οι λοιπές δεξαμενές θα πληρούνται σε ποσοστό ίσο με τη χωρητικότητά τους.
Θα πρέπει να επιτρέπεται, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του κατασκευαστή και της τεχνικής υπηρεσίας, να τροποποιηθεί το σύστημα καυσίμου, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί η κατάλληλη ποσότητα καυσίμου για τη λειτουργία του κινητήρα ή του συστήματος μετατροπής ηλεκτρικής ενέργειας.
Σε τέτοια περίπτωση, η πλήρωση της δεξαμενής καυσίμου δεν θα υπερβαίνει το 90 % της χωρητικότητάς της με άφλεκτο υγρό πυκνότητας μεταξύ 0,7 και 1.
Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στις δεξαμενές καυσίμου υδρογόνου.
 - 2.4.4. Προσαρμογή ηλεκτρικού συστήματος κίνησης

- 2.4.4.1. Το ΕΣΑΗΕ πρέπει να λειτουργεί σε οποιαδήποτε κατάσταση φόρτισης, κάτι που επιτρέπει την κανονική λειτουργία του συστήματος κίνησης, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή.
- 2.4.4.2. Το ηλεκτρικό σύστημα κίνησης πρέπει να ενεργοποιείται με ή χωρίς τη λειτουργία των αρχικών πηγών ηλεκτρικής ενέργειας (π.χ. ηλεκτρογεννήτρια, ΕΣΑΗΕ ή σύστημα μετατροπής ηλεκτρικής ενέργειας)· ωστόσο:
- 2.4.4.2.1. Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ της τεχνικής υπηρεσίας και του κατασκευαστή, επιτρέπεται να διενεργείται η δοκιμή με το σύνολο ή μέρη του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης που δεν ενεργοποιούνται εφόσον δεν υπάρχει αρνητική επίδραση επί του αποτελέσματος της δοκιμής. Για τα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης που δεν ενεργοποιούνται, η προστασία από ηλεκτροπληξία πρέπει να αποδεικνύεται είτε από τη φυσική προστασία είτε από την αντίσταση μόνωσης και κατάλληλα συμπληρωματικά στοιχεία.
- 2.4.4.2.2. Σε περίπτωση που παρέχεται αυτόματη αποσύνδεση, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, πρέπει να επιτρέπεται να διενεργείται η δοκιμή με ενεργοποίηση της αυτόματης αποσύνδεσης. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να αποδεικνύεται ότι η αυτόματη αποσύνδεση θα λειτουργούσε κατά τη δοκιμή πρόσκρουσης. Αυτό περιλαμβάνει την ειδοποίηση αυτόματης ενεργοποίησης, καθώς και τον γαλβανικό διαχωρισμό, σύμφωνα με τις συνθήκες που παρατηρούνται κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης.
- 2.4.5. Εφόσον το επιθυμεί ο κατασκευαστής, η τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών δύναται να επιτρέψει τη χρήση του ίδιου οχήματος που χρησιμοποιήθηκε στις προβλεπόμενες σε άλλους κανονισμούς δοκιμές (συμπεριλαμβανομένων δοκιμών ικανών να επηρεάσουν τη δομή του) και στις δοκιμές που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
- 2.4.6. Αν το τιμόνι είναι ρυθμιζόμενο, πρέπει να τοποθετηθεί στην κανονική θέση που αναφέρει ο κατασκευαστής ή, αν δεν υπάρχει ένδειξη από τον κατασκευαστή, στο μέσο μεταξύ των οριακών τιμών ρύθμισης.
- 2.5. Ταχύτητα σύγκρουσης
Η ταχύτητα σύγκρουσης πρέπει να είναι μεταξύ 48,3 km/h (30 mph) και 53,1 km/h (33 mph). Ωστόσο, αν η δοκιμή έχει διεξαχθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα σύγκρουσης και το όχημα πληρούσε τις προδιαγραφές, η δοκιμή θα θεωρείται ικανοποιητική.
- 2.6. Όργανα μέτρησης
Η ακρίβεια του οργάνου μέτρησης το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 2.5 ανωτέρω και χρησιμοποιείται για την καταγραφή της ταχύτητας πρέπει να είναι $\pm 1\%$.
3. Αποτελέσματα
- 3.1. Για να προσδιοριστεί η οπίσθια και ανοδική κίνηση του ελέγχου διεύθυνσης, θα καταγραφεί ⁽¹⁾ στη διάρκεια της πρόσκρουσης η απόκλιση της απόστασης, η οποία μετράται οριζοντίως ⁽²⁾ και παραλλήλως προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος, καθώς και καθέτως, στη διεύθυνση κατακόρυφα προς αυτόν τον άξονα, μεταξύ της κορυφής της κολώνας διεύθυνσης (και άξονα) και κάποιου σημείου στο όχημα που δεν επηρεάζεται από τη σύγκρουση. Η μεγαλύτερη τιμή αυτής της απόκλισης που εξάγεται από την καταγραφή θα λαμβάνεται ως η οπίσθια και ανοδική κίνηση.
- 3.2. Μετά τη δοκιμή, η ζημιά που προκλήθηκε στο όχημα περιγράφεται σε έγγραφη έκθεση· πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία φωτογραφία καθεμιάς από τις κατωτέρω όψεις του οχήματος:
- 3.2.1. πλευρές (δεξιά και αριστερή),
- 3.2.2. εμπρός
- 3.2.3. κάτω μέρος,
- 3.2.4. Προσβεβλημένη περιοχή στο εσωτερικό του χώρου επιβατών.

⁽¹⁾ Η καταγραφή αυτή μπορεί να αντικατασταθεί από μέγιστες μετρήσεις.

⁽²⁾ «Οριζοντίως» σημαίνει, ως προς τον θάλαμο επιβατών, όταν το όχημα είναι ακίνητο πριν τη δοκιμή και όχι στο χώρο στη διάρκεια κίνησης του οχήματος ως προς το έδαφος, και «καθέτως» σημαίνει κατακόρυφα προς τον οριζόντιο άξονα και ανοδικά.

4. Διορθωτικοί συντελεστές

4.1. Ενδείξεις

V Καταγεγραμμένη ταχύτητα σε km/h·

m_0 Μάζα πρωτοτύπου στην κατάσταση που περιγράφεται στην παράγραφο 2.4 του παρόντος παραρτήματος·

m_1 Μάζα πρωτοτύπου με διάταξη δοκιμών·

D_0 Απόκλιση στην απόσταση που μετρήθηκε στη διάρκεια της σύγκρουσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 3.1 του παρόντος παραρτήματος·

D_1 Απόκλιση στην απόσταση που χρησιμοποιήθηκε για τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων της δοκιμής·

K_1 = μεγαλύτερο του $\frac{(48,3)^2}{m_0}$ και 0,83·

K_2 = μεγαλύτερο του $\frac{V}{m_1}$ και 0,8.

4.2. Η διορθωμένη απόκλιση D_1 που χρησιμοποιείται για έλεγχο της συμμόρφωσης του πρωτοτύπου με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού υπολογίζεται βάσει του ακόλουθου τύπου:

$$D1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3. Δεν χρειάζεται δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης σε φράγμα στην περίπτωση πανομοιότυπου οχήματος με το πρωτότυπο ως προς τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στην παράγραφο 2.2 του παρόντος κανονισμού, αλλά η μάζα m_1 του οποίου είναι μεγαλύτερη από m_0 , αν η m_1 είναι μικρότερη από 1,25 m_0 και αν η διορθωμένη απόκλιση D_2 που λαμβάνεται από την απόκλιση D_1 μέσω του τύπου $D_2 = \frac{m_1 \cdot D_1}{m_0}$ είναι τέτοια ώστε να υποδηλώνει ότι το νέο όχημα εξακολουθεί να πληροί τις προδιαγραφές της παραγράφου 5 του παρόντος κανονισμού.

5. Ισοδύναμες διαδικασίες

5.1. Η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να επιτρέψει, κατά την ευχέρειά της, τη διεξαγωγή εναλλακτικών δοκιμών, με την προϋπόθεση ότι αυτές αποδεικνύονται ισοδύναμες. Στην τεκμηρίωση έγκρισης προσαρτάται πρακτικό που θα περιγράφει τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε και τα αποτελέσματα που εξήχθησαν ή την αιτία για τη μη διεξαγωγή της δοκιμής.

5.2. Το βάρος απόδειξης της ισοδυναμίας της εναλλακτικής μεθόδου αναλαμβάνει ο κατασκευαστής ή ο εκπρόσωπος αυτού που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει μια τέτοια μέθοδο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Δοκιμή ομοιώματος κορμού

1. Σκοπός

Σκοπός αυτής της δοκιμής είναι να επιβεβαιωθεί αν το όχημα πληροί τις προδιαγραφές που παρατίθενται στην παράγραφο 5.2 του παρόντος κανονισμού.

2. Εγκαταστάσεις, διαδικασίες και όργανα μετρήσεων

2.1. Στήριξη του ελέγχου διεύθυνσης

2.1.1. Ο έλεγχος τοποθετείται στο εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος το οποίο λαμβάνεται με εγκάρσια κοπή του αμαξώματος στο επίπεδο των εμπρόσθιων καθισμάτων και πιθανώς με αφαίρεση της οροφής, του υαλοπίνακα και των θυρών. Το τμήμα αυτό στηρίζεται σταθερά στον πάγκο δοκιμής, ώστε να μην κινείται υπό την επίδραση του ομοιώματος κορμού.

Η ανοχή στη γωνία τοποθέτησης ελέγχου είναι ± 2 μοίρες από τη γωνία του σχεδιασμού.

2.1.2. Ωστόσο, κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή και με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας, ο έλεγχος διεύθυνσης μπορεί να τοποθετηθεί σε πλαίσιο που προσομοιάζει τη στήριξη του μηχανισμού διεύθυνσης, με την προϋπόθεση ότι, σε σύγκριση με το πραγματικό σύνολο «τμήματος εμπρόσθιου κορμού/μηχανισμού διεύθυνσης», το σύνολο «πλαισίου/μηχανισμού διεύθυνσης» έχει:

2.1.2.1. την ίδια γεωμετρική διάταξη,

2.1.2.2. μεγαλύτερη ακαμψία.

2.1.3. Η τοποθέτηση του ελέγχου διεύθυνσης πραγματοποιείται μόνο όταν είναι επιθυμητή η έγκριση ελέγχου διεύθυνσης.

Ο έλεγχος διεύθυνσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πλήρης με την επένδυσή του. Ο έλεγχος διεύθυνσης πρέπει να διαθέτει ελάχιστο χώρο πρόσκρουσης 100 mm μεταξύ ελέγχου διεύθυνσης και πάγκου δοκιμής. Ο άξονας διεύθυνσης βρίσκεται σταθερά τοποθετημένος στον πάγκο δοκιμής ώστε ο άξονας διεύθυνσης να παραμένει ακίνητος υπό την επίδραση της σύγκρουσης (βλέπε εικ. 1 του παραρτήματος 5).

2.2. Τοποθέτηση του μηχανισμού διεύθυνσης για τις δοκιμές

2.2.1. Κατά τη διάρκεια της πρώτης δοκιμής, ο έλεγχος διεύθυνσης περιστρέφεται τόσο ώστε η πιο άκαμπτη ακτίνα του να βρίσκεται κάθετη προς το σημείο επαφής με το ομοίωμα κορμού. Αν ο έλεγχος διεύθυνσης είναι το τιμόνι, η δοκιμή επαναλαμβάνεται με το πιο εύκαμπτο σημείο του τιμονιού σε κάθετη διεύθυνση προς το σημείο επαφής. Εάν το τιμόνι είναι ρυθμιζόμενο, και οι δύο δοκιμές πραγματοποιούνται με το τιμόνι στην κανονική θέση που υποδεικνύει ο κατασκευαστής ή, σε αντίθετη περίπτωση, στο μέσο της διαδρομής μεταξύ των άκρων του εύρους ρύθμισης.

2.2.2. Αν το όχημα διαθέτει διάταξη για τη ρύθμιση της κλίσης και θέσης του τιμονιού, η δοκιμή πραγματοποιείται με το τιμόνι στην κανονική θέση χρήσης που υποδεικνύει ο κατασκευαστής και θα θεωρείται αντιπροσωπευτική από το εργαστήριο όσον αφορά την απορρόφηση ενέργειας.

2.2.3. Αν ο έλεγχος διεύθυνσης διαθέτει αερόσακο τιμονιού, η δοκιμή πραγματοποιείται με τον αερόσακο διογκωμένο. Κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή και με τη συγκατάθεση της τεχνικής υπηρεσίας, η δοκιμή μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς διόγκωση του αερόσακου.

2.3. Ομοίωμα κορμού

Το ομοίωμα κορμού έχει το σχήμα, διαστάσεις, μάζα και χαρακτηριστικά που παρουσιάζονται στο προσάρτημα αυτού του παραρτήματος.

- 2.3.1. Ακολουθούν μη υποχρεωτικές πρόσθετες κατευθυντήριες γραμμές για τις μηχανικές ιδιότητες του κορμού:
- α) Ρυθμός φόρτισης κατά τη μέτρηση της ακαμψίας: 250 ± 50 mm/min·
 - β) Κέντρο βάρους: $551,2 \pm 6$ mm από την κορυφή του κορμού·
 - γ) Σημείο αδράνειας περί εγκάρσιου άξονα του κέντρου βάρους:
 $2,26 \pm 0,23$ kg x m².
- 2.4. Μέτρηση δυνάμεων
- 2.4.1. Πραγματοποιούνται μετρήσεις της μέγιστης δύναμης που επιδρά οριζοντίως και παραλλήλως του διαμήκου άξονα του οχήματος στο ομοίωμα κορμού, ως αποτέλεσμα της σύγκρουσης με τον έλεγχο διεύθυνσης.
- 2.4.2. Αυτή η δύναμη μπορεί να μετρηθεί αμέσως ή εμμέσως ή να υπολογιστεί από τις τιμές που καταγράφονται στη διάρκεια της δοκιμής.
- 2.5. Πρόωση του ομοιώματος κορμού
- 2.5.1. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιαδήποτε μέθοδος πρόωσης, με την προϋπόθεση ότι όταν το ομοίωμα κορμού προσκρούει στον έλεγχο διεύθυνσης, δεν υπάρχει καμία σύνδεση με τη διάταξη πρόωσης. Το ομοίωμα κορμού προσκρούει στον έλεγχο μετά από σχεδόν ευθεία πορεία παράλληλη προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος.
- 2.5.2. Το σημείο H του ομοιώματος κορμού που υποδεικνύεται με ειδικό σήμα ρυθμίζεται ούτως ώστε πριν τη σύγκρουση να βρίσκεται σε οριζόντιο επίπεδο περνώντας από το σημείο R όπως υποδεικνύει ο κατασκευαστής του οχήματος.
- 2.6. Ταχύτητα
- Το ομοίωμα κορμού θα προσκρούει στον έλεγχο διεύθυνσης με ταχύτητα $24,1$ km/h $+1,2$ (15 mph $+0,8$). Ωστόσο, αν η δοκιμή έχει διεξαχθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα σύγκρουσης και ο έλεγχος πληρούσε τις προδιαγραφές, η δοκιμή θεωρείται ικανοποιητική.
- 2.7. Όργανα μέτρησης
- 2.7.1. Τα όργανα που χρησιμοποιούνται για την καταγραφή των παραμέτρων οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 5.2 του παρόντος κανονισμού επιτρέπουν τη διεξαγωγή μετρήσεων με την ακόλουθη ακρίβεια:
- 2.7.1.1. Ταχύτητα του ομοιώματος κορμού: εντός 2 %·
 - 2.7.1.2. Καταγραφή του χρόνου: εντός 1/1 000 του δευτερολέπτου·
 - 2.7.1.3. Η έναρξη της σύγκρουσης (μηδενικό σημείο) τη στιγμή της πρώτης επαφής του ομοιώματος κορμού με τον έλεγχο διεύθυνσης προσδιορίζεται στις εγγραφές και τις ταινίες που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των αποτελεσμάτων της δοκιμής.
- 2.7.2. Μέτρηση δύναμης
- Τα χρησιμοποιούμενα όργανα πρέπει να πληρούν το πρότυπο ISO 6487: 1987, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.
- 2.7.2.1. Με αισθητήρες φορτίου στο σύστημα διεύθυνσης:
Η κλάση εύρους διαύλου είναι 1 960 daN (2 000 kg) και η κλάση συχνοτήτων διαύλου 600.

2.7.2.2. Με επιταχυνσιόμετρα ή μορφοτροπείς φόρτου που εισάγονται στον δοκιμαστικό όγκο: Δύο επιταχυνσιόμετρα απλής διεύθυνσεως τοποθετούνται συμμετρικά στο εγκάρσιο επίπεδο του κέντρου βάρους του δοκιμαστικού όγκου. Η κλάση εύρους διαύλου είναι 60 g και η κλάση συχνότητων διαύλου 180. Επιτρέπονται άλλες μέθοδοι όσον αφορά τον αριθμό και τοποθέτηση των επιταχυνσιόμετρων, όπως διαίρεση της διάταξης δοκιμής σε μεμονωμένα τμήματα στο κέντρο βάρους των οποίων τοποθετούνται τα επιταχυνσιόμετρα για να μετρηθεί η επιτάχυνση οριζοντίως και παραλλήλως του διαμήκους άξονα του οχήματος.

Η δύναμη που προκύπτει είναι η δύναμη που αντιστοιχεί στο μέγιστο σύνολο δυνάμεων που υπολογίζονται ή μετρούνται αμέσως για κάθε τμήμα του ομοιώματος κορμού.

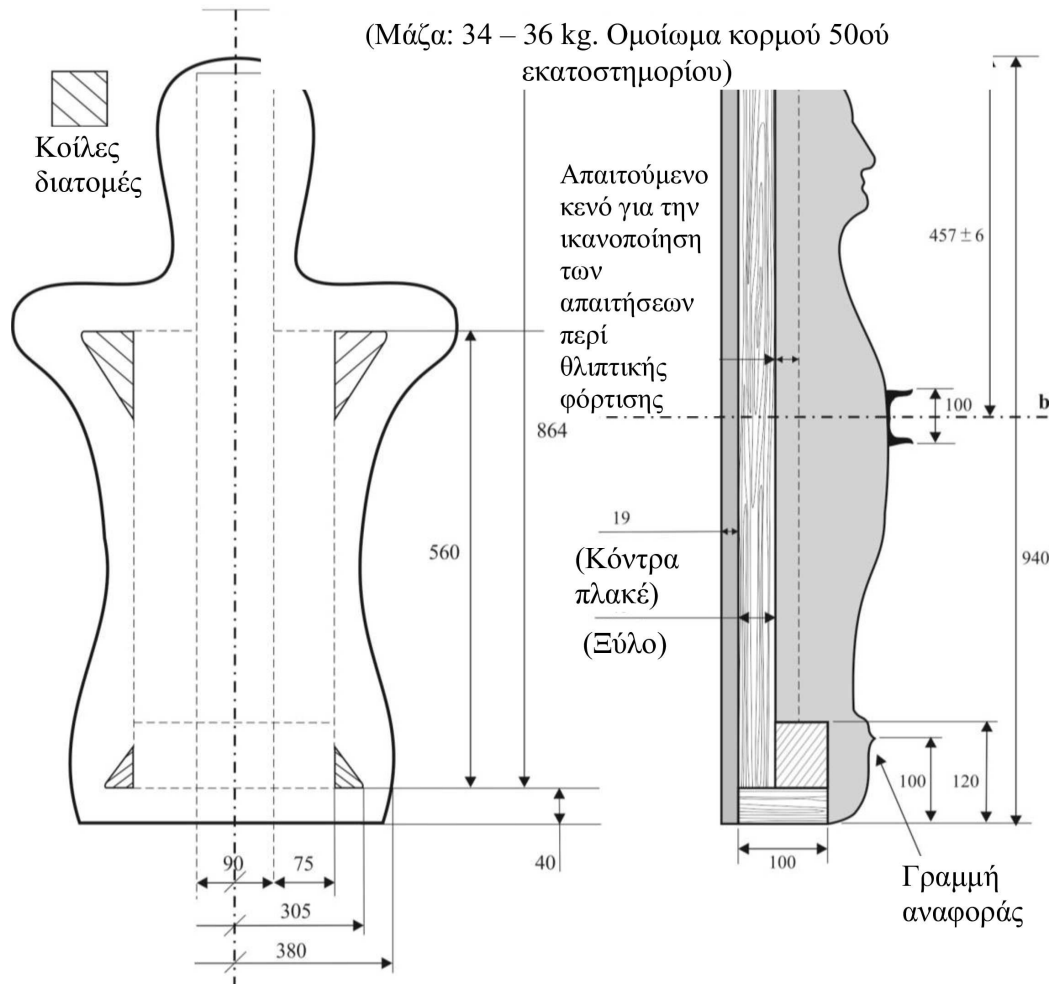
2.8. Θερμοκρασία περιβάλλοντος: σταθεροποιημένη στους $20\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 5\text{ }^{\circ}\text{C}$.

3. Αποτελέσματα

3.1. Μετά τη δοκιμή, το πλήγμα που έχει δεχτεί ο μηχανισμός διεύθυνσης διαπιστώνεται και περιγράφεται σε γραπτή έκθεση· πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον μία φωτογραφία πλευρικής όψης και μία εμπρόσθιας της περιοχής «ελέγχου διεύθυνσης/κολώνας διεύθυνσης/πίνακα οργάνων».

3.2. Η μέγιστη τιμή της δύναμης μετράται ή υπολογίζεται όπως υποδεικνύεται στην παράγραφο 2.4.

Παράρτημα 4 – Προσάρτημα
Ομοίωμα κορμού

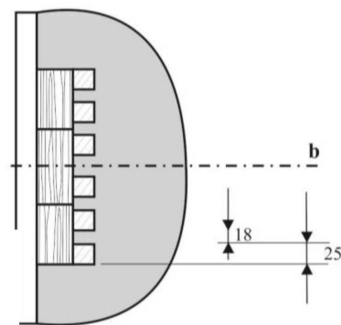


Βαθμός ελαστικότητας: 105 - 140 N/mm

Ο θώρακας βαρύνεται με ράβδο 100 mm όπως παρουσιάζεται, 90° ως προς τον διαμήκη άξονα του ομοιώματος και παράλληλα προς την πλάκα στήριξης. Το φορτίο μετράται όταν η ράβδος έχει μετατοπιστεί κατά 12,7 mm εντός του ομοιώματος κορμού.

Ελαστικό υλικό που προσαρτάται και προσδένεται στην πλάκα στήριξης.

Όλες οι διαστάσεις δίνονται σε χιλιοστά (mm).



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής

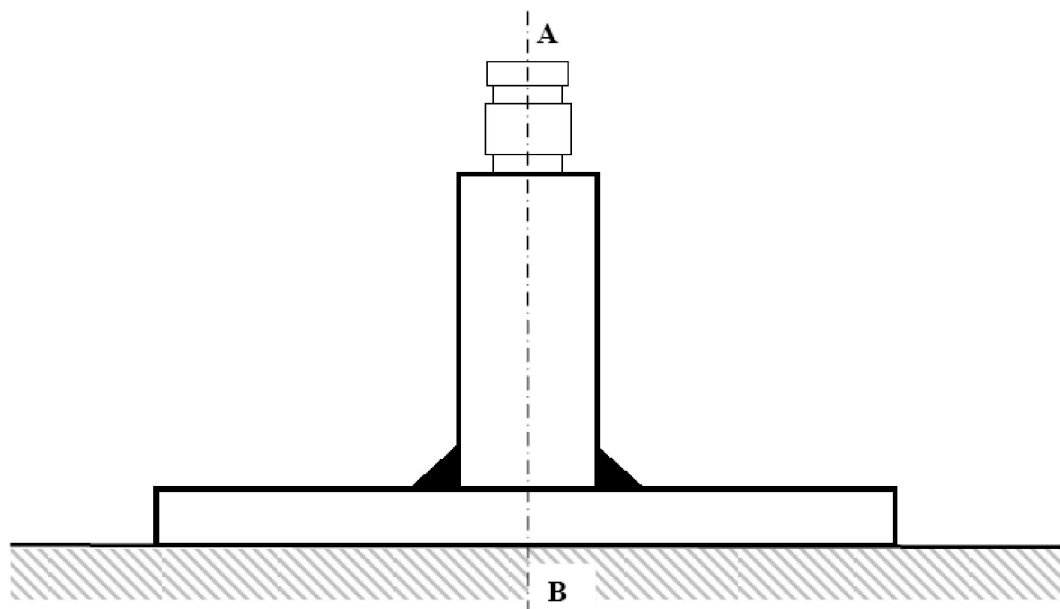
1. Σκοπός
Σκοπός αυτής της δοκιμής είναι να επιβεβαιωθεί αν ο έλεγχος διεύθυνσης πληροί τις προδιαγραφές που παρατίθενται στην παράγραφο 5.3 του παρόντος κανονισμού.
2. Εγκαταστάσεις, διαδικασίες και όργανα μετρήσεων
 - 2.1. Γενικές παρατηρήσεις
 - 2.1.1. Ο έλεγχος διεύθυνσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πλήρης με την επένδυσή του.
 - 2.1.2. Αν ο έλεγχος διεύθυνσης διαθέτει αερόσακο τιμονιού, η δοκιμή πραγματοποιείται με τον αερόσακο διογκωμένο. Κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή και με τη συγκατάθεση της τεχνικής υπηρεσίας, η δοκιμή μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς διόγκωση του αερόσακου.
 - 2.2. Η τοποθέτηση του ελέγχου διεύθυνσης πραγματοποιείται όταν είναι επιθυμητή η έγκριση ελέγχου διεύθυνσης σε σχέση με την έγκριση του οχήματος.
 - 2.2.1. Ο έλεγχος τοποθετείται στο εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος το οποίο λαμβάνεται με εγκάρσια κοπή του αμαξώματος στο επίπεδο των εμπρόσθιων καθισμάτων και πιθανώς με αφαίρεση της οροφής, του υαλοπίνακα και των θυρών.
Το τμήμα αυτό στηρίζεται σταθερά στον πάγκο δοκιμής, ώστε να μην κινείται υπό την επίδραση του ομοιώματος κεφαλής.
Η ανοχή στη γωνία τοποθέτησης ελέγχου είναι ± 2 μοίρες από τη γωνία του σχεδιασμού.
 - 2.2.2. Ωστόσο, κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή και με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας, ο έλεγχος διεύθυνσης μπορεί να τοποθετηθεί σε πλαίσιο που προσομοιάζει τη στήριξη του μηχανισμού διεύθυνσης, με την προϋπόθεση ότι, σε σύγκριση με το πραγματικό σύνολο "τμήματος εμπρόσθιου κορμού/μηχανισμού διεύθυνσης", το σύνολο «πλαίσιο/μηχανισμού διεύθυνσης» έχει:
 - 2.2.2.1. την ίδια γεωμετρική διάταξη,
 - 2.2.2.2. μεγαλύτερη ακαμψία.
 - 2.3. Η τοποθέτηση του ελέγχου διεύθυνσης θα πραγματοποιείται μόνο όταν είναι επιθυμητή η έγκριση ελέγχου διεύθυνσης.
Ο έλεγχος διεύθυνσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πλήρης με την επένδυσή του. Ο έλεγχος διεύθυνσης πρέπει να διαθέτει ελάχιστο χώρο πρόσκρουσης 100 mm μεταξύ ελέγχου διεύθυνσης και πάγκου δοκιμής. Ο άξονας διεύθυνσης βρίσκεται σταθερά τοποθετημένος στον πάγκο δοκιμής ώστε ο άξονας διεύθυνσης να παραμένει ακίνητος υπό την επίδραση της σύγκρουσης (βλέπε εικ. 1).
 - 2.3.1. Ωστόσο, κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή, η δοκιμή μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 2.2 ανωτέρω. Σε τέτοια περίπτωση, η έγκριση θα είναι έγκυρη μόνο για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
3. Συσκευή δοκιμής
 - 3.1. Η διάταξη αυτή αποτελείται από πλήρως κατευθυνόμενο γραμμικό, άκαμπτο κρουστικό στοιχείο μάζας 6,8 kg. Η επιφάνεια κρούσης είναι ημισφαιρική, με διάμετρο 165 mm.
 - 3.2. Το ομοίωμα κεφαλής πρέπει να εξοπλίζεται με δύο επιταχυνσιόμετρα, που να παρέχουν τη δυνατότητα μέτρησης των τιμών κατά τη διεύθυνση κρούσης.

- 3.3. Όργανα μέτρησης
 - 3.3.1. Τα όργανα μέτρησης πρέπει να πληρούν το πρότυπο ISO 6487: 1987. Επιπλέον, πρέπει να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
 - 3.3.2. Επιτάχυνση
Κλάση εύρους διαύλου 150 g CAC
Κλάση συχνοτήτων διαύλου 600 Hz CFC.
 - 3.3.3. Ταχύτητα
Ακρίβεια: $\pm 1 \%$
 - 3.3.4. Καταγραφή χρόνου
Τα όργανα πρέπει να επιτρέπουν την καταγραφή της δράσης σε όλη τη διάρκεια και η ακρίβεια των ενδείξεων να αντιστοιχεί στο ένα χιλιοστό του δευτερολέπτου. Η έναρξη της σύγκρουσης τη στιγμή της πρώτης επαφής μεταξύ του κρουστικού στοιχείου και του ελέγχου διεύθυνσης πρέπει να σημειώνεται στις καταγραφές που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της δοκιμής.
4. Διαδικασία δοκιμής
 - 4.1. Το επίπεδο του ελέγχου διεύθυνσης τίθεται κάθετα προς τη διεύθυνση της κρούσης.
 - 4.2. Υποβάλλονται σε κρούση το μέγιστο τέσσερις και τουλάχιστον τρεις θέσεις κάθε τύπου τιμονιού. Για κάθε σύγκρουση χρησιμοποιείται νέος έλεγχος διεύθυνσης. Στις διαδοχικές κρούσεις ο αξονικός άξονας του κρουστικού στοιχείου βρίσκεται σε ευθυγράμμιση με ένα από τα ακόλουθα σημεία:
 - 4.2.1. Το κέντρο του ομφαλού του ελέγχου διεύθυνσης.
 - 4.2.2. Τη σύνδεση της σκληρότερης ή καλύτερα στηριζόμενης ακτίνας στην εσωτερική ακμή της επένδυσης ελέγχου διεύθυνσης.
 - 4.2.3. Το μέσο σημείο της βραχύτερης περιοχής της επένδυσης του ελέγχου διεύθυνσης χωρίς υποστήριξη, η οποία δεν περιέχει ακτίνα στη σύγκρουση με το ομοίωμα κεφαλής.
 - 4.2.4. Κατά την ευχέρεια της αρχής έγκρισης τύπου, την πιο ευάλωτη θέση στον έλεγχο διεύθυνσης.
 - 4.3. Το κρουστικό στοιχείο φτάνει στον έλεγχο διεύθυνσης με ταχύτητα 24,1 km/h. Η ταχύτητα αυτή επιτυγχάνεται είτε με απλή ενέργεια πρόωσης είτε χρησιμοποιώντας επιπλέον διάταξη πρόωσης.
5. Αποτελέσματα
 - 5.1. Στις δοκιμές που διεξάγονται σύμφωνα με τις ανωτέρω διαδικασίες, το ποσοστό επιβράδυνσης του κρουστικού στοιχείου λαμβάνεται ως ο παράλληλος μέσος όρος των ενδείξεων των δύο επιβραδυνσιόμετρων.
6. Ισοδύναμες διαδικασίες
 - 6.1. Η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να επιτρέψει, κατά την ευχέρειά της, τη διεξαγωγή εναλλακτικών δοκιμών, με την προϋπόθεση ότι αυτές αποδεικνύονται ισοδύναμες. Στην τεκμηρίωση της έγκρισης προσαρτάται έκθεση, με περιγραφή των μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και των αποτελεσμάτων που προέκυψαν.

- 6.2. Το βάρος απόδειξης της ισοδυναμίας της εναλλακτικής μεθόδου αναλαμβάνει ο κατασκευαστής ή ο εκπρόσωπος αυτού που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει μια τέτοια μέθοδο.

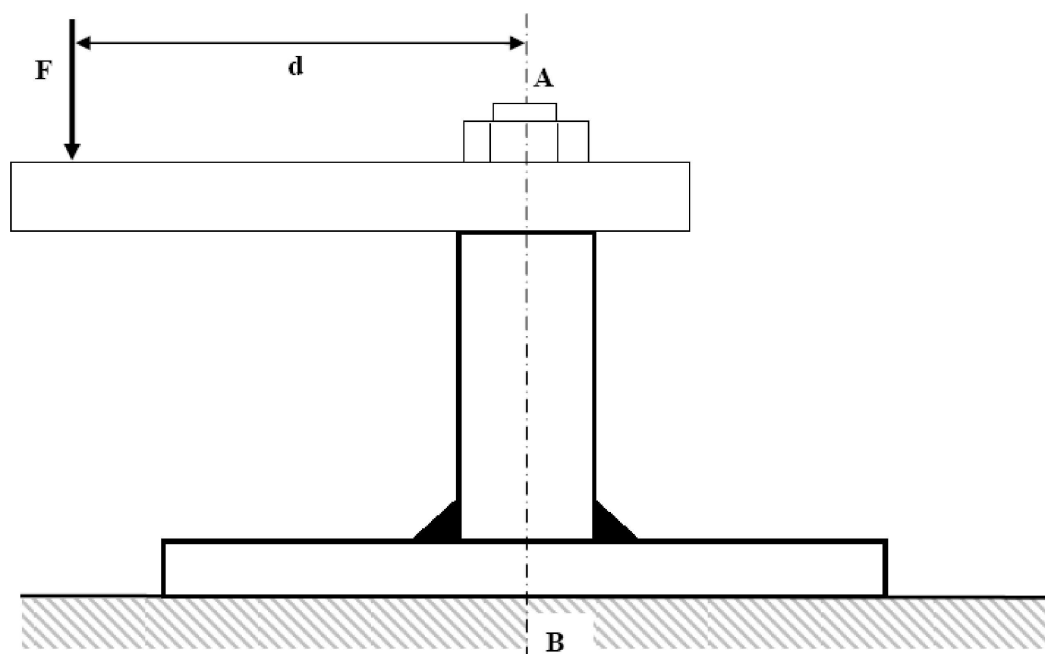
Διάγραμμα 1α:

Διάταξη δοκιμής



Εικ. 1β:

Μέτρηση της ακαμψίας της διάταξης δοκιμής



$$F = 800 \text{ daN} \cdot d = 0,2 \text{ μέτρα}$$

Υπό φόρτιση 800 daN που παράγει 160mdaN σε σχέση με το σημείο «B», η μετατόπιση του σημείου «A» προς οποιαδήποτε διεύθυνση πρέπει να είναι μικρότερη από 2mm

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «H» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθήμενων στα μηχανοκίνητα οχήματα ⁽¹⁾

Προσάρτημα 1 - Περιγραφή της τριδιάστατης μηχανής προσδιορισμού του σημείου «H» (Μηχανή 3-D H) ⁽¹⁾

Προσάρτημα 2 - Τριδιάστατο σύστημα αναφοράς ⁽¹⁾

Προσάρτημα 3 - Δεδομένα αναφοράς για τις θέσεις καθήμενων ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Η διαδικασία περιγράφεται στο παράρτημα 1 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (RE.3) (έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Διαδικασίες δοκιμής για την προστασία των επιβατών οχημάτων που λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια από υψηλή τάση και διαρροή ηλεκτρολύτη

Το παρόν παράρτημα περιγράφει τις διαδικασίες δοκιμής για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.5 σχετικά με την ασφάλεια έναντι του ηλεκτρικού ρεύματος. Για παράδειγμα, οι μετρήσεις με μεγαωμόμετρο ή με παλμογράφο αποτελούν κατάλληλη μέθοδο, εναλλακτική της διαδικασίας που περιγράφεται κατωτέρω για τη μέτρηση της αντίστασης μόνωσης. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να είναι αναγκαία η απενεργοποίηση του συστήματος παρακολούθησης της αντίστασης μόνωσης επί του οχήματος.

Πριν από τη δοκιμή πρόσκρουσης του οχήματος, πρέπει να μετρηθεί και να καταγραφεί η τάση του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης (V_b) (βλέπε σχήμα 1), έτσι ώστε να επιβεβαιωθεί ότι βρίσκεται εντός των ορίων της τάσης λειτουργίας του οχήματος, όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

1. Διάταξη της δοκιμής και εξοπλισμός

Αν χρησιμοποιείται λειτουργία αποσύνδεσης υψηλής τάσης, πρέπει να ληφθούν μετρήσεις και από τις δύο πλευρές της διάταξης που εκτελεί τη λειτουργία αποσύνδεσης.

Ωστόσο, αν η αποσύνδεση υψηλής τάσης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του ΕΣΑΗΕ ή του συστήματος μετατροπής ενέργειας και του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης του ΕΣΑΗΕ ή το σύστημα μετατροπής ενέργειας προστατεύεται σύμφωνα με τον βαθμό προστασίας IPXXB μετά τη δοκιμή πρόσκρουσης, μπορούν να ληφθούν μετρήσεις μόνο μεταξύ της διάταξης που εκτελεί τη λειτουργία αποσύνδεσης και των ηλεκτρικών φορτίων.

Το βολτόμετρο που χρησιμοποιείται στη δοκιμή αυτή μετρά τις τιμές ΣΡ και έχει εσωτερική αντίσταση τουλάχιστον 10 ΜΩ.

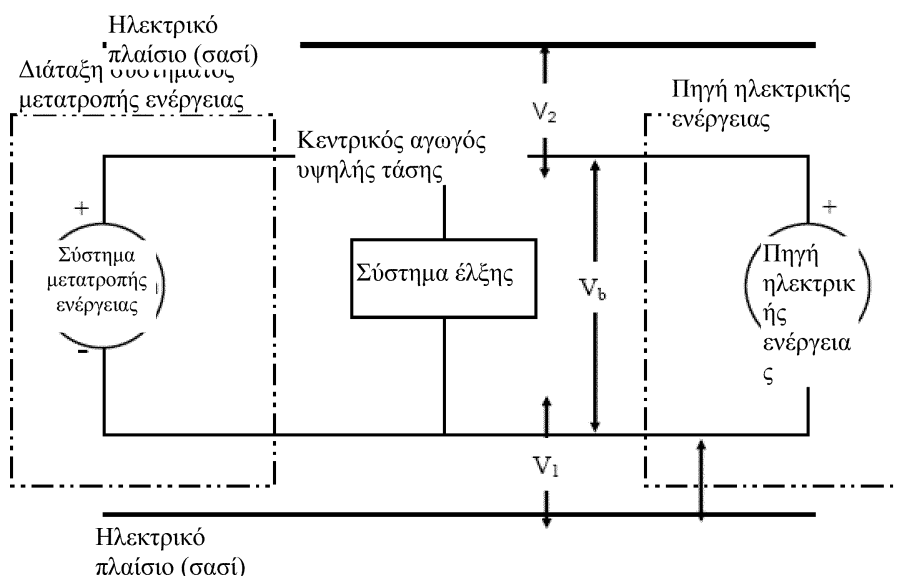
2. Για τη μέτρηση της τάσης μπορούν να χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες οδηγίες.

Μετά τη δοκιμή πρόσκρουσης, προσδιορισμός των κεντρικών αγωγών υψηλής τάσης (V_b , V_1 , V_2) (βλέπε σχήμα 1).

Η μέτρηση της τάσης πραγματοποιείται όχι νωρίτερα από 5 δευτερόλεπτα, αλλά, το αργότερο, εντός 60 δευτερολέπτων μετά την πρόσκρουση.

Αυτή η διαδικασία δεν εφαρμόζεται αν η δοκιμή διενεργείται υπό τον όρο ότι δεν ενεργοποιείται το ηλεκτρικό σύστημα κίνησης.

Σχήμα 1

Μέτρηση των V_b , V_1 , V_2 

3. Διαδικασία αξιολόγησης για χαμηλή ηλεκτρική ενέργεια

Πριν από την πρόσκρουση, ένας διακόπτης S_1 και μια γνωστή αντίσταση εκφόρτισης R_c συνδέονται εν παραλλήλω στον σχετικό πυκνωτή (βλέπε σχήμα 2).

Όχι νωρίτερα από 5 δευτερόλεπτα και όχι αργότερα από 60 δευτερόλεπτα μετά την πρόσκρουση, ο διακόπτης S_1 κλείνει, ενώ η τάση V_b και το ρεύμα I_e μετρώνται και καταγράφονται. Το γινόμενο της τάσης V_b επί το ρεύμα I_e ολοκληρώνεται στη χρονική περίοδο που αρχίζει τη στιγμή κατά την οποία κλείνει ο διακόπτης S_1 (t_c) έως ότου η τάση V_b πέφτει κάτω από το κατώτατο όριο υψηλής τάσης 60 V ΣΡ (t_h). Το προκύπτον ολοκλήρωμα ισούται με τη συνολική ενέργεια (TE) σε joule.

a)
$$TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e dt$$

Όταν η τάση V_b μετράται σε κάποια χρονική στιγμή μεταξύ των 5 δευτερολέπτων και των 60 δευτερολέπτων μετά την πρόσκρουση και η χωρητικότητα των πυκνωτών X (C_x) καθορίζεται από τον κατασκευαστή, η συνολική ενέργεια (TE) υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

β)
$$TE = 0,5 \times C_x \times (V_b^2 - 3\ 600)$$

Όταν πραγματοποιείται μέτρηση των V_1 και V_2 (βλέπε σχήμα 1) σε χρονική στιγμή μεταξύ 5 δευτερολέπτων και 60 δευτερολέπτων μετά την πρόσκρουση και οι χωρητικότητες των πυκνωτών Y (C_{y1} , C_{y2}) καθορίζονται από τον κατασκευαστή, η συνολική ενέργεια (TE_{y1} , TE_{y2}) υπολογίζεται σύμφωνα με τους ακόλουθους τύπους:

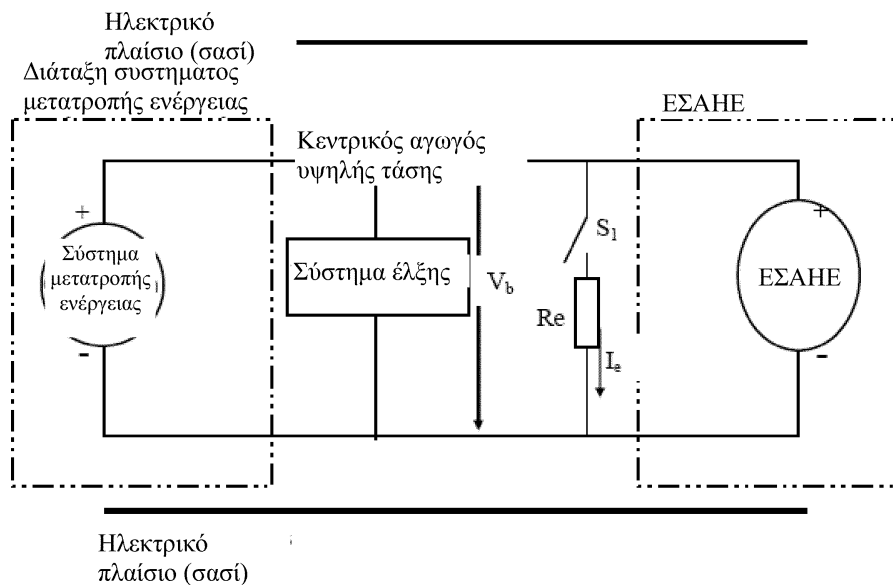
γ)
$$TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1^2 - 3\ 600)$$

$$TE_{y2} = 0,5 \times C_{y2} \times (V_2^2 - 3\ 600)$$

Αυτή η διαδικασία δεν εφαρμόζεται αν η δοκιμή διενεργείται υπό τον όρο ότι δεν ενεργοποιείται το ηλεκτρικό σύστημα κίνησης.

Σχήμα 2

Π.χ. μέτρηση της ενέργειας του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης που αποθηκεύεται στους πυκνωτές X



4. Φυσική προστασία

Μετά τη δοκιμή πρόσκρουσης του οχήματος, τυχόν μέρη που περιβάλλουν τα στοιχεία υψηλής τάσης ανοίγονται, αποσυναρμολογούνται ή απομακρύνονται, χωρίς τη χρήση εργαλείων. Όλα τα υπόλοιπα περιβάλλοντα μέρη θεωρούνται μέρος της φυσικής προστασίας.

Ο δάκτυλος δοκιμής που περιγράφεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 εισάγεται σε τυχόν κενά ή ανοίγματα της φυσικής προστασίας με δύναμη δοκιμής 10 N ± 10 τοις εκατό για την αξιολόγηση της ασφάλειας έναντι του ηλεκτρικού ρεύματος. Αν υπάρχει μερική ή πλήρης διείσδυση στη φυσική προστασία από τον δάκτυλο δοκιμής, ο δάκτυλος δοκιμής τοποθετείται σε κάθε δυνατή θέση, όπως ορίζεται κατωτέρω.

Ξεκινώντας από την όρθια θέση, και οι δύο αρθρώσεις του δακτύλου δοκιμής κάμπτονται διαδοχικά υπό γωνία έως 90 μοίρες σε σχέση με τον άξονα του παρακείμενου τμήματος του δακτύλου και τοποθετούνται σε κάθε δυνατή θέση.

Τα εσωτερικά πλέγματα θεωρούνται μέρος του περιβλήματος.

Μια παροχή χαμηλής τάσης (όχι κάτω των 40 V και όχι πάνω από 50 V) εν σειρά με κατάλληλο λαμπτήρα πρέπει να συνδέεται, εφόσον είναι απαραίτητο, μεταξύ του δακτύλου δοκιμής και των υπό τάση μερών υψηλής τάσης εντός του πλέγματος ή του περιβλήματος.

4.1. Όροι αποδοχής

Οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.5.1.3 θεωρείται ότι πληρούνται αν ο δάκτυλος δοκιμής που περιγράφεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 δεν μπορεί να έλθει σε επαφή με τα υπό τάση μέρη υψηλής τάσης.

Αν απαιτείται, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ένα κάτοπτρο ή ένα ινοσκόπιο για να ελεγχθεί κατά πόσον ο δάκτυλος δοκιμής έρχεται σε επαφή με τα υπό τάση μέρη υψηλής τάσης.

Αν αυτή η απαίτηση επαληθεύεται από ένα κύκλωμα σήματος μεταξύ του δακτύλου δοκιμής και των υπό τάση μερών υψηλής τάσης, ο λαμπτήρας δεν πρέπει να ανάβει.

5. Αντίσταση μόνωσης

Η αντίσταση μόνωσης μεταξύ του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (σασί) αποδεικνύεται είτε με μέτρηση είτε με συνδυασμό μέτρησης και υπολογισμού.

Αν η αντίσταση μόνωσης αποδεικνύεται με μέτρηση, θα πρέπει να τηρούνται οι ακόλουθες οδηγίες.

Μέτρηση και καταγραφή της τάσης (V_b) μεταξύ της αρνητικής και της θετικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης (βλέπε σχήμα 1).

Μέτρηση και καταγραφή της τάσης (V_1) μεταξύ της αρνητικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (βλέπε σχήμα 1):

μέτρηση και καταγραφή της τάσης (V_2) μεταξύ της θετικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (βλέπε σχήμα 1):

Αν η V_1 είναι μεγαλύτερη από ή ίση με τη V_2 , εισάγεται γνωστή τυποποιημένη αντίσταση (R_0) μεταξύ της αρνητικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (σασί). Αφού εισάγετε την R_0 , μετρήστε την τάση (V_1') μεταξύ της αρνητικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου του οχήματος (βλέπε σχήμα 3). Υπολογίζεται η αντίσταση μόνωσης (R_i) σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

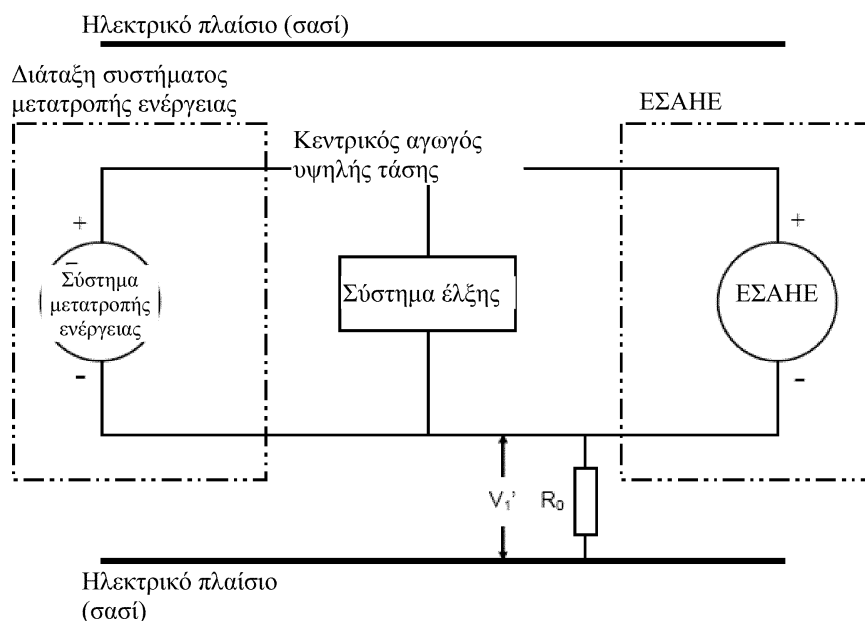
$$R_i = R_0 \cdot (V_b / V_1' - V_b / V_1) \text{ or } R_i = R_0 \cdot V_b \cdot (1 / V_1' - 1 / V_1)$$

Διαιρέστε το αποτέλεσμα R_i , που είναι η τιμή της αντίστασης μόνωσης σε ohm (Ω), με την τάση λειτουργίας του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης σε volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{τάση λειτουργίας (V)}$$

Σχήμα 3

Μέτρηση του V_1'



Αν η V_2 είναι μεγαλύτερη από τη V_1 , εισάγεται γνωστή τυποποιημένη αντίσταση (R_o) μεταξύ της θετικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (σασί). Αφού εισάγετε την R_o , μετρήστε την τάση (V_2') μεταξύ της θετικής πλευράς του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης και του ηλεκτρικού πλαισίου (βλέπε σχήμα 4).

Υπολογίζεται η αντίσταση μόνωσης (R_i) σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

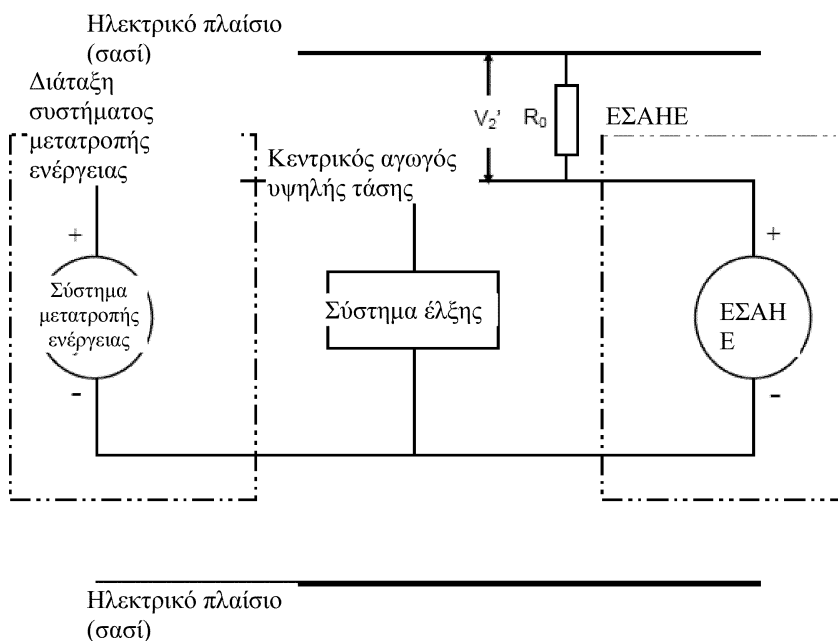
$$R_i = R_o \cdot (V_b/V_2' - V_b/V_2) \text{ or } R_i = R_o \cdot V_b \cdot (1/V_2' - 1/V_2)$$

Διαιρέστε το αποτέλεσμα R_i , που είναι η τιμή της αντίστασης μόνωσης σε ohm (Ω), με την τάση λειτουργίας του κεντρικού αγωγού υψηλής τάσης σε volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{τάση λειτουργίας (V)}$$

Σχήμα 4

Μέτρηση του V_2'



Σημείωση: Η γνωστή αντίσταση R_o (σε Ω) πρέπει να είναι η τιμή της ελάχιστης απαιτούμενης αντίστασης μόνωσης (σε Ω/V), πολλαπλασιασμένη με την τάση λειτουργίας του οχήματος συν/πλην 20 τοις εκατό (σε V). Η R_o δεν απαιτείται να έχει επακριβώς αυτή την τιμή, καθώς οι εξισώσεις ισχύουν για οποιαδήποτε R_o . ωστόσο, μία τιμή R_o σε αυτό το εύρος πρέπει να παρέχει καλή ανάλυση για τις μετρήσεις τάσης.

6. Διαρροή ηλεκτρολύτη

Αν κρίνεται αναγκαίο, χρησιμοποιείται κατάλληλη επένδυση για τη φυσική προστασία, έτσι ώστε να επιβεβαιωθεί οποιαδήποτε διαρροή ηλεκτρολύτη από το ΕΣΑΗΕ μετά τη δοκιμή πρόσκρουσης.

Κάθε διαρροή υγρών θεωρείται διαρροή ηλεκτρολύτη, εκτός αν ο κατασκευαστής παρέχει τα μέσα για τη διάκριση μεταξύ των διαφόρων διαρροών υγρών.

7. Συγκράτηση ΕΣΑΗΕ

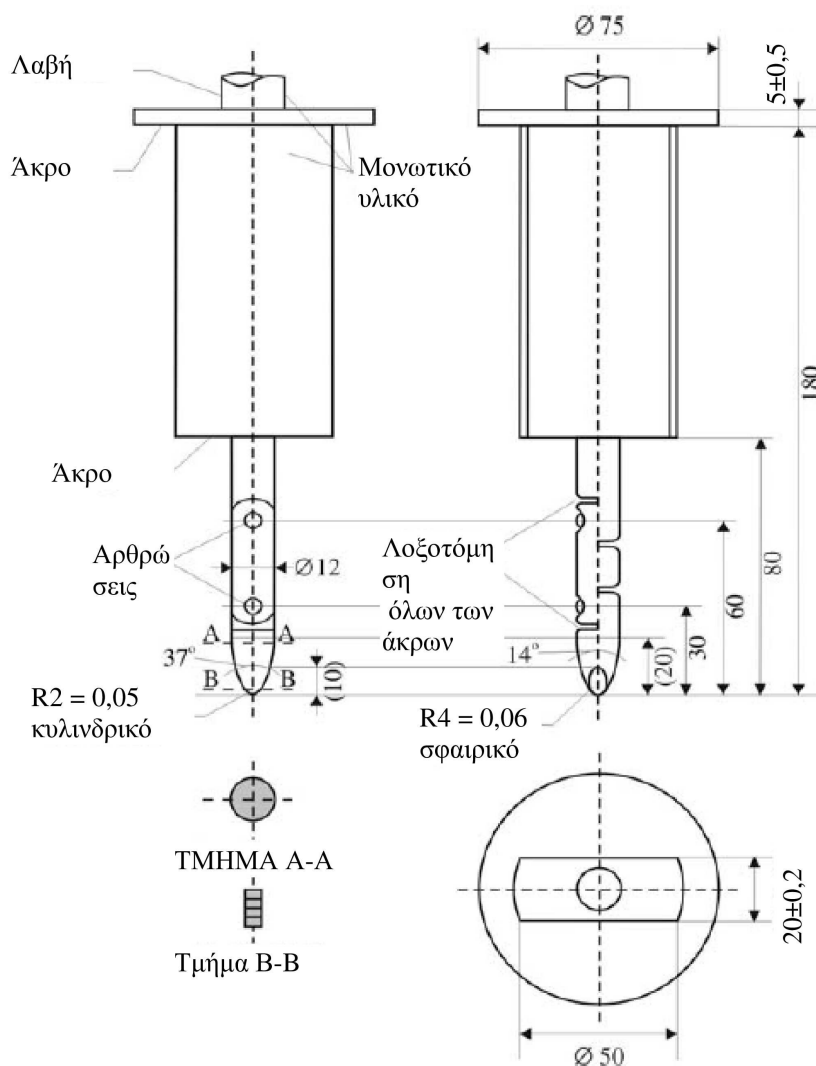
Η συμμόρφωση διαπιστώνεται με οπτικό έλεγχο.

Παράρτημα 7 – Προσάρτημα 1

Δάκτυλος δοκιμής (βαθμός IPXXB)

Σχήμα 1

Δακτύλιος δοκιμής



Υλικό: μέταλλο, εκτός αν προσδιορίζεται διαφορετικά

Γραμμικές διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα

Ανοχές στις διαστάσεις χωρίς συγκεκριμένη ανοχή:

α) Σε γωνίες: 0/-10°

β) Σε γραμμικές διαστάσεις: έως 25 mm: 0/-0,05 mm· πάνω από 25 mm: ±0,2 mm

Και οι δύο αρθρώσεις επιτρέπουν κίνηση στο ίδιο επίπεδο και προς την ίδια κατεύθυνση υπό γωνία 90° με ανοχή 0 έως +10°.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 1/2020 ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

της 12ης Ιουνίου 2020

για την τροποποίηση της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας [2020/1022]

Η ΜΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας ⁽¹⁾ (στο εξής: η συμφωνία αποχώρησης), και ιδίως το άρθρο 164 παράγραφος 5 στοιχείο δ),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 164 παράγραφος 5 στοιχείο δ) της συμφωνίας αποχώρησης εξουσιοδοτεί τη μικτή επιτροπή που συγκροτήθηκε βάσει του άρθρου 164 παράγραφος 1 της εν λόγω συμφωνίας (στο εξής: η μικτή επιτροπή) να εκδίδει αποφάσεις για την τροποποίηση της συμφωνίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι αυτές οι τροποποιήσεις είναι αναγκαίες για τη διόρθωση σφαλμάτων, παραλείψεων ή άλλων ελαττωμάτων, ή για την αντιμετώπιση καταστάσεων απρόβλεπτων κατά τον χρόνο υπογραφής της συμφωνίας, και υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αποφάσεις δεν τροποποιούν τα ουσιώδη στοιχεία της συμφωνίας. Σύμφωνα με το άρθρο 166 παράγραφος 2 της συμφωνίας αποχώρησης, οι αποφάσεις που λαμβάνει η μικτή επιτροπή είναι δεσμευτικές για την Ένωση και το Ηνωμένο Βασίλειο. Η Ένωση και το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή αυτές τις αποφάσεις, οι οποίες παράγουν τα ίδια έννομα αποτελέσματα με τη συμφωνία αποχώρησης.
- (2) Για λόγους ασφάλειας δικαίου και για να αποτυπωθούν οι αναγκαίες προσαρμογές λόγω της μεταγενέστερης ημερομηνίας έναρξης ισχύος της συμφωνίας αποχώρησης από αυτήν που είχε αρχικά προβλεφθεί, τα άρθρα 135, 137, 143, 144 και 150 της συμφωνίας θα πρέπει να τροποποιηθούν,
- (3) Το άρθρο 145 της συμφωνίας αποχώρησης παραλείπει διατάξεις που διέπουν τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο του Ταμείου Έρευνας για τον Άνθρακα και τον Χάλυβα που χορηγήθηκαν πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου στους δικαιούχους που είναι εγκατεστημένοι στο Ηνωμένο Βασίλειο. Ως εκ τούτου, το άρθρο 145 της συμφωνίας αποχώρησης θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διορθωθεί αυτό το ελάττωμα και να παρασχεθεί ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τις εν εξελίξει επιχορηγήσεις,
- (4) Το μέρος I του παραρτήματος I της συμφωνίας αποχώρησης θα πρέπει να τροποποιηθεί με την προσθήκη δύο αποφάσεων της διοικητικής επιτροπής για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης που δεν περιλαμβάνονται στο μέρος I του παραρτήματος I της συμφωνίας αποχώρησης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η συμφωνία αποχώρησης τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 135, στον τίτλο, οι λέξεις «των προϋπολογισμών της Ένωσης για τα έτη 2019 και 2020» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του προϋπολογισμού της Ένωσης για το έτος 2020» και στην παράγραφο 1, οι λέξεις «τα έτη 2019 και» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το έτος» και οι λέξεις «των προϋπολογισμών» αντικαθίσταται από τις λέξεις «του προϋπολογισμού».
- 2) Στο άρθρο 137, στον τίτλο και στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1, οι λέξεις «το 2019 και» διαγράφονται.
- 3) Το άρθρο 143 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
 - α) στο δεύτερο εδάφιο η ημερομηνία «31 Ιουλίου 2019» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31 Ιουλίου 2020».

⁽¹⁾ ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

β) το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στους ενοποιημένους λογαριασμούς της Ένωσης που αφορούν το έτος 2020, οι καταβληθείσες πληρωμές για τις προβλέψεις που αναφέρονται στο στοιχείο β) του δεύτερου εδαφίου από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας συμφωνίας έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, γνωστοποιούνται για τις ίδιες χρηματοοικονομικές πράξεις που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο αλλά αποφασίζονται κατά ή μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας συμφωνίας.»

4) Στο άρθρο 144 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο η ημερομηνία «31 Ιουλίου 2019» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31 Ιουλίου 2020».

5) Στο άρθρο 145 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Όσον αφορά τα έργα στο πλαίσιο του Ταμείου Έρευνας για τον Άνθρακα και τον Χάλυβα, που συστάθηκε με το πρωτόκολλο 37 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο συμφωνιών επιχορήγησης που υπογράφονται πριν τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης εξακολουθεί να εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, μέχρι το κλείσιμο των έργων. Στο εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης περιλαμβάνονται ειδικότερα οι ακόλουθες διατάξεις, και τυχόν τροποποιήσεις των διατάξεων αυτών, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έκδοσης, έναρξης ισχύος ή εφαρμογής της τροποποίησης:

α) οι αποφάσεις 2003/76/ΕΚ, 2003/77/ΕΚ και 2008/376/ΕΚ του Συμβουλίου·

β) οι πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 138 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ), δ) και ε).»

6) Το άρθρο 150 τροποποιείται ως ακολούθως:

α) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως ακολούθως:

i) στην τέταρτη πρόταση, η ημερομηνία «15 Δεκεμβρίου» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «15 Οκτωβρίου» και το έτος «2019» αντικαθίσταται από το έτος «2020»·

ii) στην πέμπτη πρόταση η ημερομηνία «15 Δεκεμβρίου 2030» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «15 Οκτωβρίου 2031»·

β) η παράγραφος 8 τροποποιείται ως ακολούθως:

i) στο πρώτο εδάφιο το έτος «2019» αντικαθίσταται από το έτος «2020»·

ii) στην πρώτη πρόταση του δεύτερου εδαφίου το έτος «2020» αντικαθίσταται από το έτος «2021»·

7) Στο μέρος I του παραρτήματος I της συμφωνίας αποχώρησης προστίθενται οι ακόλουθες πράξεις:

— Κάτω από τον τίτλο «Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων (σειρά Ε): Απόφαση αριθ. Ε7 της διοικητικής επιτροπής για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη συνεργασία και την ανταλλαγή δεδομένων έως ότου η ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για την κοινωνική ασφάλιση (EESSI) εφαρμοστεί πλήρως στα κράτη μέλη·

— Κάτω από τον τίτλο «Οικογενειακές παροχές (σειρά F): Απόφαση αριθ. F3 της διοικητικής επιτροπής για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 68 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 883/2004 όσον αφορά τη μέθοδο υπολογισμού του διαφορικού συμπληρώματος.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 2020.

Για τη μικτή επιτροπή
Οι συμπρόεδροι

Maroš ŠEFČOVIČ

Michael GOVE

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



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL