

Επίσημη Εφημερίδα L 324 της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

62ο έτος

13 Δεκεμβρίου 2019

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2019/2135 του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2019 για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά την τρίτη συνεδρίαση της διάσκεψης των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης της Μιναμάτα για τον υδράργυρο, σε σχέση με την έκδοση απόφασης για τη σταδιακή κατάργηση των οδοντιατρικών αμαλγαμάτων και για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της εν λόγω σύμβασης 1
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2019/2136 του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2019 με την οποία εγκρίνεται η έναρξη διαπραγματεύσεων για την τροποποίηση της διεθνούς συμφωνίας του 1992 για τη ζάχαρη 3
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2019/2137 του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2019 με την οποία διαπιστώνεται ότι δεν έχουν ληφθεί αποτελεσματικά μέτρα από τη Ρουμανία σε εφαρμογή της σύστασης του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019 5
- ★ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/2138 του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2019 για την τροποποίηση της απόφασης 2007/441/ΕΚ που επιτρέπει στην Ιταλική Δημοκρατία να εφαρμόσει μέτρα κατά παρέκκλιση του άρθρου 26 παράγραφος 1 στοιχείο α) και του άρθρου 168 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας 7
- ★ Απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2019/2139 του Συμβουλίου της 10ης Δεκεμβρίου 2019 για τον διορισμό δύο μελών της επιτροπής ανεξάρτητων διακεκριμένων προσωπικοτήτων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1141/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το καθεστώς και τη χρηματοδότηση των ευρωπαϊκών πολιτικών κομμάτων και των ευρωπαϊκών πολιτικών ιδρυμάτων 9
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2019/2140 της Επιτροπής της 21ης Οκτωβρίου 2019 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.52194 – 2019/C (πρώην 2018/FC) — Σλοβακική Δημοκρατία — Σλοβακικός φόρος κύκλου εργασιών στο λιανικό εμπόριο [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2019) 7474] ⁽¹⁾ 11

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 14 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας [2019/2141] 14

⁽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.

★ Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 145 - Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, τις αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX και τις θέσεις καθημένων i-Size [2019/2142]	47
---	----

Διορθωτικά

★ Διορθωτικό στην οδηγία 2013/59/Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 5ης Δεκεμβρίου 2013, για τον καθορισμό βασικών προτύπων ασφαλείας για την προστασία από τους κινδύνους που προκύπτουν από ιοντίζουσες ακτινοβολίες και την κατάργηση των οδηγιών 89/618/Ευρατόμ, 90/641/Ευρατόμ, 96/29/Ευρατόμ, 97/43/Ευρατόμ και 2003/122/Ευρατόμ (ΕΕ L 013 της 17.1.2014)	80
★ Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1966 της Επιτροπής της 27ης Νοεμβρίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση και τη διόρθωση των παραρτημάτων II, III και V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα καλλυντικά προϊόντα (ΕΕ L 307 της 28.11.2019)	81

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/2135 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 2019

για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά την τρίτη συνεδρίαση της διάσκεψης των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης της Μιναμάτα για τον υδράργυρο, σε σχέση με την έκδοση απόφασης για τη σταδιακή κατάργηση των οδοντιατρικών αμαλαγμάτων και για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της εν λόγω σύμβασης

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σύμβαση της Μιναμάτα για τον υδράργυρο ⁽¹⁾ («η σύμβαση») συνήφθη από την Ένωση μέσω της απόφασης (ΕΕ) 2017/939 του Συμβουλίου ⁽²⁾ και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Αυγούστου 2017.
- (2) Δυνάμει της απόφασης MC-1/1 σχετικά με τον εσωτερικό κανονισμό, που εκδόθηκε από τη διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης κατά την πρώτη συνεδρίασή της, τα συμβαλλόμενα μέρη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να καταλήξουν σε συμφωνία με συναίνεση όσον αφορά όλα τα ζητήματα ουσίας.
- (3) Η διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης, κατά την τρίτη συνεδρίασή της στις 25-29 Νοεμβρίου 2019 (COP3), αναμένεται να εκδώσει απόφαση («η προτεινόμενη απόφαση») σχετικά με τη σταδιακή κατάργηση των οδοντιατρικών αμαλαγμάτων και την τροποποίηση του παραρτήματος Α της σύμβασης.
- (4) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στην COP3, δεδομένου ότι η προτεινόμενη απόφαση, αν εκδοθεί, θα παραγάγει έννομα αποτελέσματα, διότι τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης θα πρέπει να λάβουν μέτρα για την εφαρμογή της σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, ή και στα δύο.
- (5) Η προτεινόμενη απόφαση προβλέπει την απαγόρευση, από το 2022, της παρασκευής, εισαγωγής και εξαγωγής οδοντιατρικών αμαλαγμάτων όταν προορίζονται για τη θεραπεία νεογλών δοντιών, και δοντιών παιδιών κάτω των 15 ετών και εγκύων ή θηλαζουσών γυναικών. Η προτεινόμενη απόφαση προβλέπει την επέκταση αυτής της απαγόρευσης, από το 2025, στην παρασκευή, εισαγωγή και εξαγωγή οδοντιατρικών αμαλαγμάτων για όλες τις άλλες χρήσεις, εκτός εάν δεν υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές χωρίς υδράργυρο. Η προτεινόμενη απόφαση προβλέπει την τροποποίηση του παραρτήματος Α της σύμβασης ως μέσο για την ενσωμάτωση αυτών των απαγορεύσεων στη σύμβαση.
- (6) Το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ για τον υδράργυρο απαγορεύει, από την 1η Ιουλίου 2018, τη χρήση οδοντιατρικών αμαλαγμάτων στην Ένωση για τη θεραπεία νεογλών δοντιών, και δοντιών παιδιών κάτω των 15 ετών και εγκύων ή θηλαζουσών γυναικών, ενώ το άρθρο 19 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι η Επιτροπή θα αξιολογήσει και θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως τις 30 Ιουνίου 2020, σχετικά με το κατά πόσον είναι εφικτή η σταδιακή κατάργηση στην Ένωση της χρήσης των οδοντιατρικών αμαλαγμάτων μακροπρόθεσμα, κατά προτίμηση μέχρι το 2030.
- (7) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφοι 1, 4 και 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/852, τα οδοντιατρικά αμαλάματα χρησιμοποιούνται στην Ένωση μόνο υπό μορφή κάψουλας με προκαθορισμένη δόση, οι οδοντιατρικές εγκαταστάσεις στις οποίες χρησιμοποιούνται οδοντιατρικά αμαλάματα ή αφαιρούνται σφραγίσματα αμαλαγματος, ή δόντια που περιέχουν τέτοια σφραγίσματα διαθέτουν διαχωριστές αμαλαγμάτων και οι οδοντίατροι διασφαλίζουν ότι τα απόβλητα αμαλαγμάτων που παράγουν, συμπεριλαμβανομένων των υπολειμμάτων αμαλαγμάτων, των σωματιδίων, των σφραγισμάτων, και των δοντιών, ή τμημάτων αυτών, που έχουν μολυνθεί από οδοντιατρικό αμάλαμα, τυγχάνουν χειρισμού και συλλογής από εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση ή επιχείρηση διαχείρισης αποβλήτων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 142 της 2.6.2017, σ. 6.

⁽²⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2017/939 του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2017, σχετικά με τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της σύμβασης της Μιναμάτα για τον υδράργυρο (ΕΕ L 142 της 2.6.2017, σ. 4).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2017, για τον υδράργυρο και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1102/2008 (ΕΕ L 137 της 24.5.2017, σ. 1).

- (8) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει μόνο την έκδοση απόφασης στην COP3 η οποία θα συνάδει με το ενωσιακό κεκτημένο. Η προτεινόμενη απόφαση θα πρέπει, επομένως, να υποστηριχθεί μόνον όσον αφορά τις διατάξεις της για τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης οδοντιατρικών αμαλγαμάτων για τη θεραπεία νεογλών δοντιών, και δοντιών παιδιών κάτω των 15 ετών και εγκύων ή θηλαζουσών γυναικών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στην τρίτη συνεδρίαση της διάσκεψης των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης της Μιναμάτα για τον υδράργυρο (COP3) είναι να υποστηριχθεί η έκδοση απόφασης για τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης οδοντιατρικών αμαλγαμάτων που θα συνάδει με το ενωσιακό κεκτημένο.

Άρθρο 2

Η βελτίωση της θέσης που αναφέρεται στο άρθρο 1, στο βαθμό που συνάδει με το ενωσιακό κεκτημένο, δύναται να συμφωνείται, υπό το πρίσμα των εξελίξεων κατά την COP3, από τους εκπροσώπους της Ένωσης, στο πλαίσιο διαβούλευσης με τα κράτη μέλη κατά τις επιτόπιες συνεδριάσεις συντονισμού, χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 21η Νοεμβρίου 2019.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
H. KOSONEN

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/2136 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 5ης Δεκεμβρίου 2019****με την οποία εγκρίνεται η έναρξη διαπραγματεύσεων για την τροποποίηση της διεθνούς συμφωνίας του 1992 για τη ζάχαρη**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 207 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφοι 3 και 4,

Έχοντας υπόψη τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την απόφαση 92/580/ΕΟΚ ⁽¹⁾ η Ένωση έγινε συμβαλλόμενο μέρος της διεθνούς συμφωνίας του 1992 για τη ζάχαρη ⁽²⁾ («ISA») και μέλος του διεθνούς οργανισμού ζάχαρης («ISO»).
- (2) Από το 1995 η Ένωση εγκρίνει την παράταση της ISA για διετείς περιόδους. Στις 19 Ιουλίου 2019, κατά τη διάρκεια της 55ης συνόδου του διεθνούς συμβουλίου ζάχαρης («ISC»), η Επιτροπή, κατόπιν έγκρισης του Συμβουλίου, εξέφρασε τη θέση της υπέρ της εκ νέου παράτασης της ISA για περίοδο έως δύο ετών, η οποία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2021.
- (3) Στις 19 Ιουλίου 2019 το ISC έλαβε την απόφαση να παραταθεί η ISA για δύο έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 8 της ISA, το ISC εκτελεί ή μεριμνά για την εκτέλεση όλων των καθηκόντων που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή των διατάξεων της ISA. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της ISA, όλες οι αποφάσεις του ISC λαμβάνονται, καταρχήν, συναινετικά. Εάν δεν επιτευχθεί συναίνεση, οι αποφάσεις λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία, εκτός αν η ISA προβλέπει ειδική ψηφοφορία.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 25 της ISA, τα μέλη του ISO διαθέτουν 2 000 ψήφους συνολικά. Κάθε μέλος του ISO διαθέτει ορισμένο αριθμό ψήφων ο οποίος προσαρμόζεται κάθε χρόνο, σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στην ISA.
- (6) Είναι προς το συμφέρον της ΕΕ να συμμετέχει σε διεθνή συμφωνία για τη ζάχαρη, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του τομέα αυτού για ορισμένα κράτη μέλη καθώς και για την οικονομία στον ευρωπαϊκό τομέα της ζάχαρης.
- (7) Ωστόσο, το θεσμικό πλαίσιο της ISA και ιδίως η κατανομή των ψήφων μεταξύ των μελών του ISO, που προσδιορίζει επίσης τη χρηματοδοτική εισφορά των μελών στο ISO, δεν αντανακλούν πλέον την πραγματικότητα της παγκόσμιας αγοράς ζάχαρης.
- (8) Στο πλαίσιο των κανόνων της ISA για τις χρηματοδοτικές εισφορές στο πλαίσιο του ISO, το μερίδιο της χρηματοδοτικής εισφοράς της Ένωσης παρέμεινε στο ίδιο επίπεδο από το 1992 μολονότι η παγκόσμια αγορά ζάχαρης, και ιδίως η σχετική θέση της Ένωσης σε αυτή, έχουν αλλάξει σημαντικά έκτοτε. Ως εκ τούτου, η Ένωση έχει επωμιστεί τα τελευταία έτη στο πλαίσιο του ISO δυσανάλογα μεγάλο μερίδιο του δημοσιονομικού κόστους και των ευθυνών που αυτό συνεπάγεται.
- (9) Με την απόφαση (ΕΕ) 2017/2242 του Συμβουλίου ⁽³⁾, η Επιτροπή εξουσιοδοτήθηκε από το Συμβούλιο να αρχίσει διαπραγματεύσεις με τα άλλα μέρη της ISA, στο πλαίσιο του ISC, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της ISA, ιδίως όσον αφορά την ασυνέπεια μεταξύ του αριθμού των ψήφων και των χρηματοδοτικών εισφορών των μελών του ISO, αφενός, και της σχετικής θέσης τους στην παγκόσμια αγορά ζάχαρης, αφετέρου. Η εν λόγω εξουσιοδότηση ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019.

⁽¹⁾ Απόφαση 92/580/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Νοεμβρίου 1992 για την υπογραφή και τη σύναψη της διεθνούς συμφωνίας του 1992 για τη ζάχαρη (ΕΕ L 379 της 23.12.1992, σ. 15).

⁽²⁾ Διεθνής συμφωνία για τη ζάχαρη, 1992 (ΕΕ L 379 της 23.12.1992, σ. 16).

⁽³⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2017/2242 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2017, με την οποία επιτρέπεται η έναρξη διαπραγματεύσεων για την τροποποίηση της Διεθνούς Συμφωνίας του 1992 για τη ζάχαρη (ΕΕ L 322 της 7.12.2017, σ. 29).

- (10) Βάσει της εξουσιοδότησης που έλαβε με την απόφαση (ΕΕ) 2017/2242, η Επιτροπή άρχισε διαπραγματεύσεις με τα κράτη μέλη του ISO και υπέβαλε συγκεκριμένες προτάσεις για την τροποποίηση του άρθρου 25 της ISA. Στις 19 Ιουλίου 2019, το ISC έλαβε την απόφαση να αρχίσει διαπραγματεύσεις για τη μερική αναθεώρηση της ISA πριν από τη σύνοδό του τον Νοέμβριο του 2019, υπό την καθοδήγηση της διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (Unctad). Μετά από αιτήματα αρκετών κρατών μελών του ISO, το ISC αποφάσισε, πέραν της τροποποίησης του άρθρου 25 της ISA, την αναθεώρηση και άλλων τομέων της ISA, ιδίως αυτών που αφορούν τους στόχους και τις προτεραιότητες εργασίας του ISO. Σύμφωνα με την απόφαση του ISC, οι διαπραγματεύσεις πρόκειται να ολοκληρωθούν το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.
- (11) Συνεπώς, απαιτείται νέα εξουσιοδότηση από το Συμβούλιο για την κάλυψη του διευρυμένου πλαισίου και χρονοδιαγράμματος των διαπραγματεύσεων.
- (12) Οποιοσδήποτε τροποποιήσεις συμφωνηθούν στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων θα πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 44 της ISA. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο το ISC δύναται, με ειδική ψηφοφορία, να συστήσει στα μέλη του ISO τροποποίηση της ISA. Η Ένωση, ως μέλος του ISC σύμφωνα με το άρθρο 7 της ISA, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συμμετάσχει σε διαπραγματεύσεις με σκοπό την τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου της ISA.
- (13) Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του ISC για την τροποποίηση της ISA, να οριστούν διαπραγματευτικές οδηγίες και η Επιτροπή να συνεχίσει, κατά τη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων, να συμβουλευέται την ειδική επιτροπή που ορίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2017/2242,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να αρχίσει διαπραγματεύσεις για την τροποποίηση της διεθνούς συμφωνίας του 1992 για τη ζάχαρη.
2. Οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται βάσει των διαπραγματευτικών οδηγιών του Συμβουλίου που εκτίθενται στο προσάρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται σε συνεννόηση με την ομάδα «Βασικά προϊόντα».

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή.

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2019.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. LINTILÄ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/2137 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 5ης Δεκεμβρίου 2019****με την οποία διαπιστώνεται ότι δεν έχουν ληφθεί αποτελεσματικά μέτρα από τη Ρουμανία σε εφαρμογή της σύστασης του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1466/97 του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 1997 για την ενίσχυση της εποπτείας της δημοσιονομικής κατάστασης και την εποπτεία και το συντονισμό των οικονομικών πολιτικών ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 10 παράγραφος 2 τέταρτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τον Ιούνιο του 2017 και τον Ιούνιο του 2018, το Συμβούλιο διαπίστωσε, σύμφωνα με το άρθρο 121 παράγραφος 4 της Συνθήκης, ότι το 2016 και το 2017 αντιστοίχως υπήρχε σημαντική παρατηρηθείσα απόκλιση από τον μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο της Ρουμανίας ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του. Λόγω αυτών των σημαντικών αποκλίσεων, το Συμβούλιο εξέδωσε συστάσεις στις 16 Ιουνίου 2017 ⁽²⁾ και στις 22 Ιουνίου 2018 ⁽³⁾ συνιστώντας στη Ρουμανία να λάβει τα μέτρα που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση των εν λόγω αποκλίσεων. Το Συμβούλιο διαπίστωσε στη συνέχεια ότι η Ρουμανία δεν είχε λάβει αποτελεσματικά μέτρα σε εφαρμογή των εν λόγω συστάσεων και εξέδωσε αναθεωρημένες συστάσεις στις 5 Δεκεμβρίου 2017 ⁽⁴⁾ και στις 4 Δεκεμβρίου 2018 ⁽⁵⁾ αντιστοίχως. Το Συμβούλιο διαπίστωσε στη συνέχεια ότι η Ρουμανία δεν έλαβε αποτελεσματικά μέτρα σε εφαρμογή των αναθεωρημένων αυτών συστάσεων.
- (2) Στις 14 Ιουνίου 2019, το Συμβούλιο διαπίστωσε ότι το 2018 είχε σημειωθεί και πάλι σημαντική παρατηρηθείσα απόκλιση από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξη του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου στη Ρουμανία. Σε αυτή τη βάση, το Συμβούλιο εξέδωσε σύσταση ⁽⁶⁾ να λάβει η Ρουμανία τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει ότι ο ονομαστικός ρυθμός αύξησης των καθαρών πρωτογενών δημόσιων δαπανών ⁽⁷⁾ δεν θα υπερβεί το 4,5 % το 2019 και το 5,1 % το 2020, ποσοστά που αντιστοιχούν σε ετήσια διαρθρωτική προσαρμογή της τάξης του 1,0 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) το 2019 και του 0,75 % του ΑΕΠ το 2020. Το Συμβούλιο, επίσης συνέστησε στη Ρουμανία να χρησιμοποιήσει όλα τα έκτακτα έσοδα για τη μείωση του ελλείμματος, και ότι τα μέτρα δημοσιονομικής εξυγίανσης θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη διαρκή βελτίωση του διαρθρωτικού ισοζυγίου της γενικής κυβέρνησης με ευνοϊκό για την ανάπτυξη τρόπο. Το Συμβούλιο όρισε ως προθεσμία την 15η Οκτωβρίου 2019 για να υποβάλει η Ρουμανία έκθεση σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει σε εφαρμογή της σύστασης της 14ης Ιουνίου 2019.
- (3) Στις 25 Σεπτεμβρίου 2019, η Επιτροπή ανέλαβε αποστολή ενισχυμένης εποπτείας στη Ρουμανία για τους σκοπούς της επιτόπιας παρακολούθησης, σύμφωνα με το άρθρο -11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1466/97. Η Επιτροπή, αφού διαβίβασε τα προσωρινά πορίσματα της στις ρουμανικές αρχές για να διατυπώσουν παρατηρήσεις, υπέβαλε έκθεση με τα πορίσματά της στο Συμβούλιο στις 20 Νοεμβρίου 2019. Τα εν λόγω πορίσματα δημοσιοποιήθηκαν. Στην έκθεση της Επιτροπής διαπιστώνεται ότι οι ρουμανικές αρχές δεν σχεδιάζουν να προβούν σε διαρθρωτική προσαρμογή πριν από το 2022 και ότι, συνεπώς, δεν προτίθενται να ενεργήσουν με βάση τη σύσταση του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019.

⁽¹⁾ ΕΕ L 209 της 2.8.1997, σ. 1.

⁽²⁾ Σύσταση του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2017, με σκοπό τη διόρθωση της σημαντικής παρατηρηθείσας απόκλισης από την πορεία προσαρμογής προς την επίτευξη του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου στη Ρουμανία (ΕΕ C 216 της 6.7.2017, σ. 1).

⁽³⁾ Σύσταση του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2018, με σκοπό τη διόρθωση της σημαντικής παρατηρηθείσας απόκλισης από την πορεία προσαρμογής προς την επίτευξη του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου στη Ρουμανία (ΕΕ C 223 της 27.6.2018, σ. 3).

⁽⁴⁾ Σύσταση του Συμβουλίου, της 5ης Δεκεμβρίου 2017, με σκοπό τη διόρθωση της σημαντικής παρατηρηθείσας απόκλισης από την πορεία προσαρμογής προς την επίτευξη του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου στη Ρουμανία (ΕΕ C 439 της 20.12.2017, σ. 1).

⁽⁵⁾ Σύσταση του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2018, με σκοπό τη διόρθωση της σημαντικής παρατηρηθείσας απόκλισης από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξη του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου στη Ρουμανία (ΕΕ C 460 της 21.12.2018, σ. 1).

⁽⁶⁾ Σύσταση του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2019, με σκοπό τη διόρθωση της σημαντικής παρατηρηθείσας απόκλισης από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξη του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου στη Ρουμανία (ΕΕ C 210 της 21.6.2019, σ. 1).

⁽⁷⁾ Οι καθαρές πρωτογενείς δημόσιες δαπάνες αποτελούνται από τις συνολικές δημόσιες δαπάνες, εξαιρουμένων των δαπανών για τόκους, των δαπανών για προγράμματα της Ένωσης που αναπληρώνονται στο σύνολό τους από ενωσιακά κονδύλια και των αλλαγών μη διακριτικής ευχέρειας στη χρηματοδότηση των παροχών ανεργίας. Ο εθνικά χρηματοδοτούμενος ακαθάριστος σχηματισμός παγίου κεφαλαίου εξομαλύνεται σε διάστημα τετραετίας. Συνυπολογίζονται τα μέτρα διακριτικής ευχέρειας στο σκέλος των εσόδων ή οι αυξήσεις εσόδων που είναι υποχρεωτικές διά νόμου. Τα έκτακτα μέτρα τόσο στο σκέλος των εσόδων όσο και στο σκέλος των δαπανών συμψηφίζονται.

- (4) Στις 15 Οκτωβρίου 2019, οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν έκθεση σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν σε εφαρμογή της σύστασης του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019. Στην έκθεση δεν περιλαμβάνεται συνολική προβολή των επιμέρους κατηγοριών του προϋπολογισμού ούτε η δημοσιονομική επίπτωση κάθε αναφερόμενου μέτρου. Επομένως, η έκθεση δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων τις οποίες συνέστησε το Συμβούλιο. Στην έκθεση, οι ρουμανικές αρχές επανέλαβαν ότι στόχος τους για το 2019 παραμένει ονομαστικό έλλειμμα 2,8 % του ΑΕΠ, όπως και στο πρόγραμμα σύγκλισης του 2019. Εάν επιτυγχανόταν ο εν λόγω στόχος για το ονομαστικό έλλειμμα, θα αντιπροσώπευε μόνο οριακή μείωση του ελλείματος της γενικής κυβέρνησης σε σύγκριση με το 2018, παρά το γεγονός ότι η Ρουμανία σημείωσε μεγάλη οικονομική ανάπτυξη. Για το 2020, οι ρουμανικές αρχές αποσκοπούν στην επίτευξη ονομαστικού ελλείματος 2,9 % του ΑΕΠ, ποσοστό υψηλότερο από τον στόχο 2,7 % του ΑΕΠ που καθορίζεται στο πρόγραμμα σύγκλισης του 2019. Συνολικά, ο δημοσιονομικός αντίκτυπος των αναφερθέντων μέτρων υπολείπεται της απαίτησης που διατυπώνεται στη σύσταση του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019.
- (5) Το 2019, βάσει των φθινοπωρινών προβλέψεων της Επιτροπής του 2019, η αύξηση των καθαρών πρωτογενών δημόσιων δαπανών προβλέπεται να ανέλθει στο 12,8 %, υπερβαίνοντας κατά πολύ τον συνιστώμενο ρυθμό του 4,5 % (απόκλιση 2,5 % του ΑΕΠ). Το διαρθρωτικό ισοζύγιο αναμένεται να επιδεινωθεί κατά 0,8 % του ΑΕΠ, έναντι συνιστώμενης βελτίωσης ύψους 1,0 % του ΑΕΠ (απόκλιση 1,8 % του ΑΕΠ). Επομένως, και οι δύο πυλώνες υποδηλώνουν απόκλιση από τη συνιστώμενη προσαρμογή. Η συνολική αξιολόγηση επιβεβαιώνει την απόκλιση από τη συνιστώμενη προσαρμογή το 2019.
- (6) Το 2020, βάσει των φθινοπωρινών προβλέψεων της Επιτροπής του 2019, η αύξηση των καθαρών πρωτογενών δημόσιων δαπανών προβλέπεται να ανέλθει στο 11,1 %, υπερβαίνοντας κατά πολύ τον συνιστώμενο ρυθμό του 5,1 % (απόκλιση 1,8 % του ΑΕΠ). Το διαρθρωτικό ισοζύγιο αναμένεται να επιδεινωθεί κατά 0,8 % του ΑΕΠ, έναντι συνιστώμενης βελτίωσης ύψους 0,75 % του ΑΕΠ (απόκλιση 1,6 % του ΑΕΠ). Επομένως, και οι δύο πυλώνες υποδηλώνουν παρόμοιου μεγέθους κίνδυνο απόκλισης από την απαιτούμενη προσαρμογή. Η συνολική αξιολόγηση επιβεβαιώνει την απόκλιση από τη συνιστώμενη προσαρμογή το 2020.
- (7) Επιπλέον, οι φθινοπωρινές προβλέψεις της Επιτροπής του 2019 προβλέπουν έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης ύψους 3,6 % το 2019 και 4,4 % το 2020, το οποίο υπερβαίνει το 3 % του ΑΕΠ, που αποτελεί την τιμή αναφοράς που προβλέπεται από τη Συνθήκη.
- (8) Τα ανωτέρω πορίσματα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ανταπόκριση της Ρουμανίας στη σύσταση του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019 υπήρξε ανεπαρκής.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Ρουμανία δεν έλαβε αποτελεσματικά μέτρα σε εφαρμογή της σύστασης του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2019.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Ρουμανία.

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2019.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. LINTILÄ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/2138 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 5ης Δεκεμβρίου 2019

για την τροποποίηση της απόφασης 2007/441/ΕΚ που επιτρέπει στην Ιταλική Δημοκρατία να εφαρμόσει μέτρα κατά παρέκκλιση του άρθρου 26 παράγραφος 1 στοιχείο α) και του άρθρου 168 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2006/112/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2006, σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 395 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 168 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ προβλέπει ότι ο υποκείμενος στον φόρο έχει το δικαίωμα έκπτωσης του φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) που επιβάλλεται για αγαθά ή υπηρεσίες που χρησιμοποιεί για τις ανάγκες των φορολογούμενων πράξεών του. Με το στοιχείο α) του άρθρου 26 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας εξομοιώνεται με παροχή υπηρεσιών εξ επαχθούς αιτίας η χρησιμοποίηση περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης για τις ίδιες ανάγκες του υποκείμενου στον φόρο ή του προσωπικού του ή, γενικότερα, για σκοπούς ξένους προς την επιχείρησή του.
- (2) Με την απόφαση 2007/441/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾ επιτρέπεται στην Ιταλία να περιορίσει στο 40 % το δικαίωμα, δυνάμει του άρθρου 168 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ, για έκπτωση του ΦΠΑ που επιβάλλεται επί ορισμένων δαπανών για ορισμένα οδικά οχήματα με κινητήρα που δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για επιχειρηματικούς σκοπούς. Για οχήματα που υπόκεινται στον εν λόγω περιορισμό του 40 %, απαιτείται επίσης από την Ιταλία να απαλλάσσει τους υποκείμενους στον φόρο από την υποχρέωση να εξομοιώνουν την ιδιωτική χρήση των εν λόγω οχημάτων με παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με το στοιχείο α) του άρθρου 26 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ. Η ισχύς της απόφασης 2007/441/ΕΚ, η οποία έχει παραταθεί πολλές φορές, πρόκειται να λήξει στις 31 Δεκεμβρίου 2019.
- (3) Με επιστολή που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 12 Απριλίου 2019, η Ιταλία ζήτησε την άδεια να συνεχίσει να εφαρμόζει τα μέτρα παρέκκλισης που εγκρίθηκαν με την απόφαση 2007/441/ΕΚ («τα μέτρα παρέκκλισης») για μια περαιτέρω περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022.
- (4) Με επιστολή της 13ης Μαΐου 2019, η Επιτροπή διαβίβασε στα άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 395 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2006/112/ΕΚ, το αίτημα της Ιταλίας. Με επιστολή της 14ης Μαΐου 2019, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην Ιταλία ότι διέθετε όλες τις πληροφορίες που θεωρεί αναγκαίες για την εκτίμηση του αιτήματος.
- (5) Μαζί με το αίτημα, η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 6 της απόφασης 2007/441/ΕΚ, περιλαμβανομένης της επανεξέτασης του ποσοστού του περιορισμού που εφαρμόστηκε επί του δικαιώματος έκπτωσης του ΦΠΑ. Με βάση τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, η Ιταλία υποστηρίζει ότι εξακολουθεί να δικαιολογείται ο συντελεστής 40 %. Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι εξακολουθεί να είναι αναγκαία η αναστολή της υποχρέωσης δήλωσης στοιχείων για την επιβολή ΦΠΑ επί της ιδιωτικής χρήσης μηχανοκίνητου οχήματος που υπόκειται στον εν λόγω περιορισμό του 40 %, ώστε να διασφαλίζεται ότι το μέτρο είναι ολοκληρωμένο και συνεκτικό. Με τον τρόπο αυτό η Ιταλία πιστεύει ότι θα αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση. Τα εν λόγω μέτρα παρέκκλισης δικαιολογούνται κατά την Ιταλία από την ανάγκη απλούστευσης της διαδικασίας είσπραξης του ΦΠΑ και αποτροπής της φοροδιαφυγής που προκύπτει από την τήρηση ανακριβών λογιστικών στοιχείων και από ψευδείς φορολογικές δηλώσεις.
- (6) Μία παράταση των μέτρων παρέκκλισης θα πρέπει να περιορίζεται στον αναγκαίο χρόνο για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων παρέκκλισης και της καταλληλότητας του ποσοστού. Συνεπώς, θα πρέπει να επιτραπεί στην Ιταλία να συνεχίσει να εφαρμόζει τα μέτρα παρέκκλισης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022.

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 11.12.2006, σ. 1.

⁽²⁾ Απόφαση 2007/441/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2007, που επιτρέπει στην Ιταλική Δημοκρατία να εφαρμόσει μέτρα κατά παρέκκλιση του άρθρου 26 παράγραφος 1 στοιχείο α) και του άρθρου 168 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας (ΕΕ L 165 της 27.6.2007, σ. 33).

- (7) Θα πρέπει να οριστεί προθεσμία για την υποβολή αιτήματος τυχόν περαιτέρω παράτασης των μέτρων παρέκκλισης πέραν και του 2022, την οποία η Ιταλία ενδεχομένως να κρίνει αναγκαία. Επιπλέον, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 6 της απόφασης 2007/441/ΕΚ, θα πρέπει να απαιτηθεί από την Ιταλία να υποβάλει έκθεση μαζί με τυχόν αίτημα παράτασης, περιλαμβανομένης επανεξέτασης του ποσοστού του περιορισμού που εφαρμόστηκε επί του δικαιώματος έκπτωσης του ΦΠΑ.
- (8) Τα μέτρα παρέκκλισης θα έχουν αμελητέα επίπτωση στο συνολικό ποσό του φόρου που εισπράττεται στο στάδιο της τελικής κατανάλωσης και δεν θα έχουν αρνητικές συνέπειες στους ίδιους πόρους της Ένωσης που προέρχονται από τον ΦΠΑ.
- (9) Η απόφαση 2007/441/ΕΚ θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η απόφαση 2007/441/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Τυχόν αίτημα για την έγκριση παράτασης των μέτρων παρέκκλισης που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση υποβάλλεται στην Επιτροπή έως την 1η Απριλίου 2022. Το αίτημα συνοδεύεται από έκθεση η οποία περιλαμβάνει επανεξέταση του ποσοστού του περιορισμού που εφαρμόστηκε επί του δικαιώματος έκπτωσης ΦΠΑ βάσει της παρούσας απόφασης.»

- 2) το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2022.»

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση παράγει αποτελέσματα από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2019.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. LINTILÄ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ, ΕΥΡΑΤΟΜ) 2019/2139 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 10ης Δεκεμβρίου 2019

για τον διορισμό δύο μελών της επιτροπής ανεξάρτητων διακεκριμένων προσωπικοτήτων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1141/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το καθεστώς και τη χρηματοδότηση των ευρωπαϊκών πολιτικών κομμάτων και των ευρωπαϊκών πολιτικών ιδρυμάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1141/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, σχετικά με το καθεστώς και τη χρηματοδότηση των ευρωπαϊκών πολιτικών κομμάτων και των ευρωπαϊκών πολιτικών ιδρυμάτων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1141/2014, συγκροτείται επιτροπή ανεξάρτητων διακεκριμένων προσωπικοτήτων («επιτροπή»).
- (2) Το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1141/2014 ορίζει ότι η επιτροπή αποτελείται από έξι μέλη και ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή διορίζουν από δύο μέλη. Η επιτροπή ανανεώνεται εντός έξι μηνών από τη λήξη της πρώτης συνόδου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου μετά τις εκάστοτε εκλογές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η θητεία των μελών δεν ανανεώνεται,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Οι ακόλουθοι διορίζονται μέλη της επιτροπής ανεξάρτητων διακεκριμένων προσωπικοτήτων για τη διάρκεια της θητείας της επιτροπής αυτής:

— ο κ. Algis KRUPAVIČIUS.

— ο κ. Christian WALDHOFF.

2. Ο διορισμός υπόκειται στην υπογραφή, από κάθε διορισθέν μέλος, της δήλωσης ανεξαρτησίας και απουσίας σύγκρουσης συμφερόντων που επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 10 Δεκεμβρίου 2019.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

T. TUPPURAINEN

⁽¹⁾ ΕΕ L 317 της 4.11.2014, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΥΣΙΑΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος,, δηλώνω ότι έχω λάβει υπόψη το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1141/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το καθεστώς και τη χρηματοδότηση των ευρωπαϊκών πολιτικών κομμάτων και των ευρωπαϊκών πολιτικών ιδρυμάτων και θα ασκώ τα καθήκοντά μου ως μέλος της επιτροπής ανεξάρτητων διακεκριμένων προσωπικοτήτων με πλήρη ανεξαρτησία και σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες του εν λόγω κανονισμού.

Δεν θα ζητώ ούτε θα λαμβάνω οδηγίες από οποιοδήποτε θεσμικό όργανο ή κυβέρνηση ή από οποιοδήποτε άλλο όργανο, υπηρεσία ή οργανισμό. Θα απέχω από κάθε πράξη ασυμβίβαστη προς τη φύση των καθηκόντων μου.

Δηλώνω, εξ όσων γνωρίζω, ότι δεν συντρέχει στο πρόσωπό μου σύγκρουση συμφερόντων. Υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων όταν η αμερόληπτη και αντικειμενική άσκηση των καθηκόντων μου ως μέλους της επιτροπής ανεξάρτητων διακεκριμένων προσωπικοτήτων επηρεάζεται από λόγους οικογενειακούς, προσωπικής ζωής, πολιτικών, εθνικών, φιλοσοφικών ή θρησκευτικών δεσμών, οικονομικού συμφέροντος ή κάθε άλλης σύμπτωσης συμφερόντων με αποδέκτη.

Συγκεκριμένα, δηλώνω ότι δεν είμαι μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου ή της Επιτροπής. Δεν έχω εκλεγεί. Δεν είμαι μόνιμος υπάλληλος ή μέλος του λοιπού προσωπικού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν είμαι εν ενεργεία ή πρώην υπάλληλος ευρωπαϊκού πολιτικού κόμματος ή ευρωπαϊκού πολιτικού ιδρύματος.

....

[ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ + ΥΠΟΓΡΑΦΗ
του διορισθέντος μέλους της επιτροπής
ανεξάρτητων διακεκριμένων
προσωπικοτήτων

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/2140 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Οκτωβρίου 2019

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.52194 – 2019/C (πρώην 2018/FC) — Σλοβακική Δημοκρατία — Σλοβακικός φόρος κύκλου εργασιών στο λιανικό εμπόριο

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2019) 7474]

(Το κείμενο στη σλοβακική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 13 Δεκεμβρίου 2018, το σλοβακικό κοινοβούλιο ενέκρινε τον νόμο για την επιβολή ειδικής εισφοράς επί των αλυσίδων λιανικής πώλησης («νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων») ⁽¹⁾, με τον οποίο θεσπίστηκε φόρος επί του κύκλου εργασιών των εμπόρων λιανικής που πωλούν τρόφιμα σε τελικούς καταναλωτές («φόρος λιανικής»). Ο νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2019. Η πρώτη περίοδος για την οποία επιβλήθηκε ο φόρος ήταν από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο του 2019 και η προθεσμία καταβολής του ήταν το τέλος Απριλίου 2019.
- (2) Η Επιτροπή ενημερώθηκε για τον φόρο λιανικής με βάση τις πληροφορίες σχετικά με την αγορά που έλαβε από τον Οκτώβριο του 2018 και στο εξής. Στις 21 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία σύμφωνα με την οποία οι απαλλαγές από τη φορολογία βάσει του νόμου περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων συνιστούν κρατική ενίσχυση σε ορισμένους εμπόρους λιανικής.
- (3) Στις 11 Ιανουαρίου 2019, οι υπηρεσίες της Επιτροπής απηύθυναν επιστολή στη Σλοβακική Δημοκρατία, με την οποία ζήτησαν πληροφορίες σχετικά με τον φόρο λιανικής. Στις 22 Ιανουαρίου 2019, οι υπηρεσίες της Επιτροπής διαβίβασαν την καταγγελία στη Σλοβακική Δημοκρατία για να διατυπώσει τυχόν παρατηρήσεις.
- (4) Στις 7 Φεβρουαρίου 2019, η Επιτροπή έλαβε την απάντηση της Σλοβακικής Δημοκρατίας στην επιστολή της Επιτροπής της 11ης Ιανουαρίου 2019, καθώς και τις παρατηρήσεις της σχετικά με την καταγγελία.
- (5) Στις 13 Φεβρουαρίου 2019, οι υπηρεσίες της Επιτροπής απηύθυναν επιστολή στη Σλοβακική Δημοκρατία στην οποία εξέθεσαν τις προκαταρκτικές τους απόψεις επί του θέματος, ενημέρωσαν τη Σλοβακική Δημοκρατία ότι η Επιτροπή εξέταζε το ενδεχόμενο έκδοσης διαταγής αναστολής σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ⁽²⁾ και της παρείχαν τη δυνατότητα να υποβάλει παρατηρήσεις.
- (6) Στις 5 Μαρτίου 2019, η Σλοβακική Δημοκρατία υπέβαλε την απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής της 13ης Φεβρουαρίου 2019.
- (7) Με επιστολή της 2ας Απριλίου 2019, η Επιτροπή γνωστοποίησε στη Σλοβακική Δημοκρατία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») σχετικά με το μέτρο που θεσπίστηκε με τον νόμο περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων («απόφαση κίνησης της διαδικασίας»). Η Επιτροπή ζήτησε επίσης την άμεση αναστολή του μέτρου σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.
- (8) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽³⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το μέτρο ενίσχυσης.
- (9) Η Σλοβακική Δημοκρατία υπέβαλε παρατηρήσεις στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 13ης Μαΐου 2019 και ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ο νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων είχε καταργηθεί.

⁽¹⁾ Νόμος αριθ. 385/2018 Coll. της 13ης Δεκεμβρίου 2018 σχετικά με την ειδική εισφορά για τις αλυσίδες λιανικού εμπορίου και σχετικά με τροποποιήσεις του νόμου αριθ. 595/2003 Coll. περί φορολογίας εισοδήματος, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

⁽³⁾ ΕΕ C 194 της 7.6.2019, σ. 11.

- (10) Στις 29 Μαΐου 2019, μετά τις πληροφορίες που υπέβαλε η Σλοβακική Δημοκρατία στις 13 Μαΐου 2019, οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν επιστολή στη Σλοβακική Δημοκρατία, με την οποία ζήτησαν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση ισχύος του νόμου περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων. Στις 10 Ιουνίου 2019, η Σλοβακική Δημοκρατία υπέβαλε την απάντησή της στην Επιτροπή.
- (11) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

- (12) Με τον νόμο περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων θεσπίστηκε φόρος με τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά:
- α) επιβολή φόρου με συντελεστή 2,5 % επί του συνολικού κύκλου εργασιών των εμπορών λιανικής που πωλούν τρόφιμα (συμπεριλαμβανομένου του κύκλου εργασιών των πωλήσεων ειδών εκτός τροφίμων)
 - β) εάν τουλάχιστον το 25 % του κύκλου εργασιών τους προέρχεται από την πώληση τροφίμων σε τελικούς καταναλωτές
 - γ) εάν ασκούν δραστηριότητα τουλάχιστον στο 15 % όλων των σλοβακικών διοικητικών διαμερισμάτων
 - δ) τα μέλη/οι θυγατρικές συστημάτων δικαιοχρήσης και εμπορικών συμμαχιών αντιμετωπίζονται ως ξεχωριστοί φορολογούμενοι για την εκπλήρωση των προϋποθέσεων επιβολής του φόρου λιανικής
 - ε) απαλλάσσονται από τον φόρο οι ακόλουθοι έμποροι λιανικής:
 - 1) μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 (*)
 - 2) εγκαταστάσεις μαζικής εστίασης
 - 3) έμποροι λιανικής που είναι παραγωγοί τροφίμων (ή που συνδέονται με παραγωγούς τροφίμων), των οποίων τουλάχιστον το 80 % του καθαρού κύκλου εργασιών προέρχεται από την πώληση των τροφίμων που παράγουν σε τελικούς καταναλωτές
 - 4) έμποροι λιανικής, των οποίων τουλάχιστον το 80 % του κύκλου εργασιών προέρχεται από την πώληση τροφίμων μιας κατηγορίας
 - 5) έμποροι λιανικής για τους οποίους το ποσό του οφειλόμενου φόρου δεν υπερβαίνει τα 5 000 EUR ανά τρίμηνο
 - στ) η φορολογική βάση δεν περιλαμβάνει τον καθαρό κύκλο εργασιών των καταστημάτων λιανικής που βρίσκονται:
 - 1) στα λιγότερο ανεπτυγμένα διαμερίσματα της Σλοβακίας και διαθέτουν το πολύ 10 υπαλλήλους,
 - 2) στους δήμους όπου υπάρχουν κατά μέγιστο τρεις εμπορικές εγκαταστάσεις που πωλούν τρόφιμα σε τελικούς καταναλωτές.
- (13) Σύμφωνα με τον νόμο περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων, το υπουργείο Γεωργίας χρησιμοποιεί τα καθαρά έσοδα από τον φόρο λιανικής συγκεκριμένα για τη στήριξη των τομέων της γεωργίας και των τροφίμων. Τα καθαρά έσοδα είναι η διαφορά μεταξύ α) των εσόδων από τον φόρο λιανικής και β) του ποσού της μείωσης του φόρου εισοδήματος εταιρειών λόγω της αφαίρεσης του φόρου λιανικής.

3. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

- (14) Με επιστολή της 13ης Μαΐου 2019, η Σλοβακική Δημοκρατία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ο νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων είχε καταργηθεί με τον νόμο αριθ. 88/2019 της 9ης Απριλίου 2019 («νόμος για την κατάργηση του μέτρου») (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9 ανωτέρω). Ως εκ τούτου, η Σλοβακική Δημοκρατία εξέφρασε την άποψή της ότι η επίσημη έρευνα που διεξήγε η Επιτροπή δεν είχε πλέον λόγο ύπαρξης.
- (15) Απαντώντας σε αίτημα για λεπτομερέστερες πληροφορίες, με επιστολή της 10ης Ιουνίου 2019, η Σλοβακική Δημοκρατία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ο νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων δεν καταργήθηκε με αναδρομική ισχύ, διότι μια βασική αρχή του κράτους δικαίου στη Σλοβακική Δημοκρατία απαγορεύει την αναδρομική εφαρμογή της φορολογικής νομοθεσίας. Ο νόμος για την κατάργηση του μέτρου τέθηκε σε ισχύ στις 9 Απριλίου 2019, και ο νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων καταργήθηκε από την εν λόγω ημερομηνία.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

- (16) Επιπλέον, κατόπιν αιτήματος των υπηρεσιών της Επιτροπής, η Σλοβακική Δημοκρατία ανέφερε ότι οι οντότητες τις οποίες αφορούσε ο καταργηθείς νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος του δεν υποχρεούνταν να καταβάλουν τον φόρο λιανικής και ότι η Σλοβακική Δημοκρατία δεν είχε το νόμιμο δικαίωμα να επιβάλει την καταβολή του. Τέλος, η Σλοβακική Δημοκρατία επιβεβαίωσε ότι καμία οντότητα δεν είχε καταβάλει τον φόρο λιανικής.
- (17) Συνεπώς, σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Σλοβακική Δημοκρατία, ο νόμος περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων έχει καταργηθεί και δεν οδήγησε σε οποιαδήποτε καταβολή φόρου ή φορολογική υποχρέωση κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος του.
- (18) Λαμβανομένης υπόψη της κατάργησης του νόμου περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων από τη Σλοβακική Δημοκρατία, η επίσημη διαδικασία έρευνας που κινήθηκε σχετικά με το μέτρο ενίσχυσης που θεσπίστηκε με τον εν λόγω νόμο κατέστη άνευ αντικειμένου.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (19) Η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ κατέστη άνευ αντικειμένου λόγω της κατάργησης του νόμου περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων από τη Σλοβακική Δημοκρατία και θα πρέπει να περατωθεί,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Λόγω της κατάργησης του νόμου περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων από τη Σλοβακική Δημοκρατία, η επίσημη διαδικασία έρευνας βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία κινήθηκε στις 2 Απριλίου 2019, σχετικά με το μέτρο ενίσχυσης που θεσπίστηκε με τον νόμο περί φορολόγησης των λιανικών πωλήσεων έχει καταστεί άνευ αντικειμένου και περατώνεται.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Σλοβακική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 21 Οκτωβρίου 2019.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 14 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας [2019/2141]

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Έως τη σειρά τροποποιήσεων 09 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 29 Δεκεμβρίου 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Δοκιμές
7. Επιθεώρηση κατά τη διάρκεια και μετά τις στατικές δοκιμές των αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας
8. Τροποποιήσεις και επέκταση της έγκρισης τύπου οχήματος
9. Συμμόρφωση της παραγωγής
10. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
11. Οδηγίες χρήσης
12. Οριστική παύση της παραγωγής
13. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια δοκιμών έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου
14. Μεταβατικές διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Ανακοίνωση
2. Διάταξη του σήματος έγκρισης
3. Θέση των ενεργών αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας
4. Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «Η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθημένων στα μηχανοκίνητα οχήματα
5. Μηχανισμός έλξης
6. Ελάχιστος αριθμός σημείων αγκύρωσης και θέση των κάτω αγκυρώσεων
7. Δοκιμή σε δυναμική καταπόνηση ως εναλλακτική λύση στη δοκιμή στατικής αντοχής των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας
8. Προδιαγραφές ανδρικού

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

σε οχήματα των κατηγοριών Μ και Ν ⁽¹⁾ όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας που προορίζονται για ενήλικες χρήστες καθισμάτων που βλέπουν προς τα εμπρός ή καθισμάτων με μέτωπο προς τα πίσω ή πλευρικών καθισμάτων

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 2.1. «έγκριση ενός οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου οχήματος εφοδιασμένου με αγκυρώσεις για δεδομένους τύπους ζωνών ασφαλείας·
- 2.2. «τύπος οχήματος»: μια κατηγορία μηχανοκινήτων οχημάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές ως προς τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα υλικά των συστατικών μερών της δομής του αυτοκινήτου ή τη δομή των καθισμάτων στα οποία είναι προσαρτημένες οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας και εάν η αντοχή των αγκυρώσεων έχει δοκιμαστεί σύμφωνα με τη δυναμική δοκιμή, ως προς τα χαρακτηριστικά οιαδήποτε μέρους του συστήματος συγκράτησης, ειδικά τη λειτουργία του συστήματος περιορισμού του φορτίου που έχει επίδραση στη δύναμη που ασκείται στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας·
- 2.3. «αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας»: τα μέρη της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή οιαδήποτε άλλα μέρη του οχήματος στα οποία πρέπει να στερεώνονται οι ζώνες ασφαλείας·
- 2.4. «ενεργός αγκύρωση ζώνης ασφαλείας»: το σημείο που χρησιμοποιείται για τον κατά σύμβαση προσδιορισμό, όπως καθορίζεται στο σημείο 5.4, της γωνίας κάθε μέρους της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τον φέροντα αυτήν, δηλαδή, το σημείο στο οποίο θα πρέπει να είναι δεμένος ένας ιμάντας για να έχει ως αποτέλεσμα την ίδια θέση με εκείνη η οποία προβλέπεται όταν η ζώνη είναι σε χρήση και ενδέχεται να είναι ή να μην είναι η πραγματική αγκύρωση ανάλογα με το είδος της ζώνης ασφαλείας και με τον τρόπο που είναι στερεωμένη στην αγκύρωση.
- 2.4.1. Για παράδειγμα:
- 2.4.1.1. όταν ένας οδηγός ιμάντα χρησιμοποιείται επί της δομής του οχήματος ή του καθίσματος, το ενδιάμεσο σημείο του οδηγού του ιμάντα στο σημείο στο οποίο ο ιμάντας παύει να τον ακολουθεί από την πλευρά του φέροντος τη ζώνη θα θεωρείται ενεργός αγκύρωση· και
- 2.4.1.2. όταν η ζώνη περνά κατευθείαν από τον φέροντα σε ένα συσπειρωτήρα στερεωμένο στη δομή του οχήματος ή στη δομή του καθίσματος χωρίς την επέμβαση ενός οδηγού ιμάντα, η πραγματική αγκύρωση της ζώνης θα θεωρείται η τομή του άξονα του κυλίνδρου εναποθήκευσης του ιμάντα με το επίπεδο που διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του ιμάντα πάνω στον κύλινδρο·
- 2.5. «δάπεδο»: το κάτω μέρος του αμαξώματος που συνδέει τα πλευρικά μέρη του οχήματος. Σε αυτό περιλαμβάνονται ράβδοι, ελάσματα και πιθανώς άλλες ενισχύσεις, έστω και αν ευρίσκονται κάτω από το δάπεδο, όπως επιμήκη και εγκάρσια στελέχη·
- 2.6. «κάθισμα»: κατασκευή που μπορεί να είναι αναπόσπαστο ή μη μέρος της δομής οχήματος, πλήρης με τα σχετικά παρελκόμενα, προοριζόμενη για να κάθεται ένας ενήλικας. Ο όρος καλύπτει τόσο μεμονωμένα καθίσματα όσο και μέρη πάγκου καθισμάτων, που προορίζονται για να κάθεται ένας ενήλικας·
- 2.6.1. «εμπρόσθιο κάθισμα επιβάτη»: το κάθισμα του οποίου «το πλέον προς τα εμπρός ευρισκόμενο σημείο Η» ευρίσκεται στο κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο R του οδηγού ή μπροστά από αυτό·
- 2.6.2. «κάθισμα που βλέπει προς τα εμπρός»: το κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενόσω το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος, έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από $+10^\circ$ ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος·
- 2.6.3. «κάθισμα με μέτωπο προς τα πίσω»: το κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενόσω το όχημα κινείται και έχει μέτωπο προς το οπίσθιο μέρος του οχήματος, έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από $+10^\circ$ ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος·

(¹) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ. 6, παράγραφος 2.

- 2.6.4. «πλευρικό καθίσμα»: το καθίσμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενόσω το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς την πλευρά του οχήματος, έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία $90^\circ (\pm 10^\circ)$ με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.
- 2.7. «ομάδα καθισμάτων»: είτε ένα καθίσμα τύπου πάγκου, είτε ξεχωριστά καθίσματα το ένα δίπλα στο άλλο (δηλαδή στερεωμένα έτσι ώστε οι εμπρόσθιες αγκυρώσεις ενός από τα καθίσματα να είναι ευθυγραμμισμένες με τις οπίσθιες ή εμπρόσθιες αγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος) και τα οποία παρέχουν μια ή περισσότερες θέσεις καθήμενων για ενήλικες·
- 2.8. «πάγκος καθισμάτων»: πλήρης κατασκευή με τα σχετικά παρελκόμενα, προοριζόμενη για να κάθονται περισσότεροι από ένας ενήλικες·
- 2.9. «τύπος καθίσματος»: μια κατηγορία καθισμάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:
- 2.9.1. το σχήμα, τις διαστάσεις και τα υλικά της δομής των καθισμάτων·
- 2.9.2. τον τύπο και τις διαστάσεις των συστημάτων ρύθμισης και όλων των συστημάτων ασφάλισης·
- 2.9.3. τον τύπο και τις διαστάσεις των αγκυρώσεων της ζώνης στο καθίσμα, της αγκύρωσης του καθίσματος και των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος·
- 2.10. «αγκύρωση του καθίσματος»: το σύστημα στερέωσης του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των σημείων τα οποία εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος·
- 2.11. «σύστημα ρύθμισης»: ο μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του σε μια θέση καθήμενου επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του· αυτός ο μηχανισμός ρύθμισης μπορεί ιδίως να επιτρέπει:
- 2.11.1. διαμήκη μετατόπιση·
- 2.11.2. κατακόρυφη μετατόπιση·
- 2.11.3. γωνιακή μετατόπιση·
- 2.12. «σύστημα μετατόπισης»: ένας μηχανισμός που επιτρέπει γωνιακή ή κατά μήκος μετατόπιση, χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση, του καθίσματος ή ενός των τμημάτων του, για να διευκολύνει την πρόσβαση των επιβατών στον χώρο που βρίσκεται πίσω από το εν λόγω καθίσμα·
- 2.13. «σύστημα ασφάλισης»: οιοσδήποτε μηχανισμός ο οποίος εξασφαλίζει τη συγκράτηση, σε κάθε θέση χρήσης, του καθίσματος και των τμημάτων του και περιλαμβάνει μηχανισμούς για την ασφάλιση του ερεισίνωτου σε σχέση με το καθίσμα και του καθίσματος σε σχέση με το όχημα·
- 2.14. «περιοχή αναφοράς»: ο χώρος μεταξύ δύο κατακόρυφων διαμήκων επιπέδων που απέχουν κατά 400 mm μεταξύ τους και είναι συμμετρικά ως προς το σημείο Η και η οποία καθορίζεται με περιστροφική κίνηση της κεφαλόμορφης συσκευής από την κατακόρυφη έως την οριζόντια θέση, όπως περιγράφεται στον κανονισμό αριθ. 21, παράρτημα 1. Η συσκευή πρέπει να είναι τοποθετημένη σύμφωνα με την περιγραφή του εν λόγω παραρτήματος του κανονισμού 21 και σε μέγιστο μήκος 840 mm.
- 2.15. «μηχανισμός περιορισμού του βάρους επί του θώρακα»: κάθε μέρος της ζώνης ασφαλείας και/ή του καθίσματος και/ή του οχήματος που προορίζεται να περιορίσει το επίπεδο των δυνάμεων πίεσης που ασκούνται στον θώρακα του χρήστη σε περίπτωση σύγκρουσης·
3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση έγκρισης για ένα τύπο οχήματος όσον αφορά το σύστημα διεύθυνσης υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.

- 3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω έγγραφα εις τριπλούν και από τα εξής στοιχεία:
- 3.2.1. σχέδια της γενικής δομής του οχήματος σε κατάλληλη κλίμακα, στα οποία εμφανίζονται οι θέσεις των αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας, των ενεργών αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας (κατά περίπτωση) και λεπτομερή σχέδια των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας·
- 3.2.2. προσδιορισμό των χρησιμοποιούμενων υλικών που μπορούν να επηρεάσουν την αντοχή των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας·
- 3.2.3. μια τεχνική περιγραφή των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας·
- 3.2.4. στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας που είναι στερεωμένες στην κατασκευή του καθίσματος:
- 3.2.4.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τον σχεδιασμό των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους και των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλισής τους·
- 3.2.4.2. σχέδια, σε κατάλληλη κλίμακα και επαρκώς λεπτομερή, των καθισμάτων, της αγκύρωσής τους επί του οχήματος και των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλισής τους.
- 3.2.5. Αποδείξεις ότι το σύστημα ζωνών ασφαλείας ή το σύστημα συγκράτησης που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές έγκρισης των αγκυρώσεων πληρούν τις προϋποθέσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 16, στην περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής του οχήματος επιλέγει την εναλλακτική δυναμική δοκιμή αντοχής.
- 3.3. Κατ' επιλογή του κατασκευαστή, δύναται να υποβληθεί στην επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισης τεχνική υπηρεσία είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος είτε τα τμήματα οχήματος τα οποία θεωρούνται ουσιώδη για τις δοκιμές των ζωνών ασφάλειας από την τεχνική υπηρεσία.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Εάν το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος.
- 4.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (σήμερα 08, που αντιστοιχούν στη σειρά τροποποιήσεων 08) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν πρέπει να παρέχει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος όπως ορίζεται στην ανωτέρω παράγραφο 2.2.
- 4.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης ή της απόρριψης ή της ανάκλησης της έγκρισης ή της οριστικής παύσης της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό γίνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη χρήση εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
- 4.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ⁽²⁾·
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, στα δεξιά του κύκλου που αναφέρεται στο σημείο 4.4.1.

⁽²⁾ Οι διακριτικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών της συμφωνίας του 1958 παρουσιάζονται στο παράρτημα 3 του ενσωματωμένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο TRANS/WP.29/78/Rev.6 - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

- 4.4.3. το γράμμα «e», στα δεξιά του αριθμού του παρόντος κανονισμού στην περίπτωση έγκρισης τύπου σύμφωνα με τη δοκιμή δυναμικής του παραρτήματος 7.
- 4.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που ορίζεται στο σημείο 4.4.1· στην περίπτωση αυτή οι επιπλέον αριθμοί και σύμβολα όλων των κανονισμών σύμφωνα με τους οποίους χορηγήθηκε έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα αναγράφονται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που περιγράφεται στο σημείο 4.4.1.
- 4.6. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διαμόρφωσης του σήματος έγκρισης.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Ορισμοί (βλέπε παράρτημα 3)
- 5.1.1. Το σημείο H είναι σημείο αναφοράς, όπως ορίζεται στο σημείο 2.3 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού, το οποίο πρέπει να προσδιορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.
- 5.1.1.1. Το σημείο H' είναι σημείο αναφοράς που αντιστοιχεί στο H, όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.1 το οποίο προσδιορίζεται για κάθε κανονική θέση κατά την οποία χρησιμοποιείται το κάθισμα.
- 5.1.1.2. το σημείο R είναι το σημείο αναφοράς θέσης καθημένου το οποίο ορίζεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού.
- 5.1.2. Το τριδιάστατο σύστημα αναφοράς, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού.
- 5.1.3. Τα σημεία L_1 και L_2 είναι οι κάτω ενεργοί αγκυρώσεις.
- 5.1.4. Το σημείο C είναι ένα σημείο το οποίο βρίσκεται 450 mm κατακόρυφα επάνω από το σημείο R. Εντούτοις, εάν η απόσταση S, όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.6 είναι τουλάχιστον 280 mm και εάν ο εναλλακτικός τύπος $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ που προσδιορίζεται στο σημείο 5.4.3.3 επιλέγεται από τον κατασκευαστή, η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ C και R πρέπει να είναι 500 mm.
- 5.1.5. Οι γωνίες α_1 και α_2 είναι αντιστοίχως οι γωνίες οι οποίες σχηματίζονται από ένα οριζόντιο επίπεδο και τα επίπεδα τα κάθετα στο μέσο κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και οι οποίες διέρχονται από το σημείο R και τα σημεία L_1 και L_2 .
Αν το κάθισμα είναι ρυθμιζόμενο, η απαίτηση αυτή ισχύει και για το σύνολο των σημείων H όλων των συνήθων θέσεων οδήγησης ή απλής επόχησης, όπως δηλώνει ο κατασκευαστής του οχήματος.
- 5.1.6. S είναι η απόσταση σε χιλιοστόμετρα της άνω ενεργού αγκύρωσης των ζωνών ασφαλείας από ένα επίπεδο αναφοράς P παράλληλο στο μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος το οποίο ορίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:
- 5.1.6.1. Εάν η θέση καθημένου καθορίζεται σαφώς από το σχήμα του καθίσματος, το επίπεδο P θα είναι το διάμεσο επίπεδο του καθίσματος αυτού.
- 5.1.6.2. Εάν δεν υπάρχει σαφής καθορισμός της θέσης καθημένου:
- 5.1.6.2.1. Το επίπεδο P για το κάθισμα του οδηγού είναι ένα κατακόρυφο επίπεδο παράλληλο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος το οποίο διέρχεται μέσω του κέντρου του πηδαλίου, στο επίπεδο του πλαισίου του πηδαλίου όταν το πηδάλιο, εάν είναι ρυθμιζόμενο, ευρίσκεται στην κεντρική θέση του.
- 5.1.6.2.2. Το επίπεδο P σε σχέση με τον εμπρόσθιο επιβάτη τον καθημένο προς την εξωτερική πλευρά πρέπει να είναι συμμετρικό προς εκείνο σε σχέση με τον οδηγό.

- 5.1.6.2.3. Το επίπεδο P το σχετικό με την οπίσθια προς την εξωτερική πλευρά θέση θα είναι εκείνο το οποίο προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ακόλουθα όρια για την απόσταση A μεταξύ του διαμήκους μέσου επιπέδου του οχήματος και του επιπέδου P:
- A Τουλάχιστον 200 mm, εάν ο πάγκος προβλέπεται από τον κατασκευαστή για 2 επιβάτες μόνο,
A Τουλάχιστον 300 mm, εάν ο πάγκος των καθισμάτων προβλέπεται για περισσότερους από δύο επιβάτες.
- 5.2. Γενικές προδιαγραφές:
- 5.2.1. Οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας πρέπει να έχουν σχεδιασθεί, κατασκευαστεί και τοποθετηθεί κατά τρόπον ώστε:
- 5.2.1.1. να επιτρέπουν την εγκατάσταση της κατάλληλης ζώνης ασφαλείας. Οι αγκυρώσεις των ζωνών των εμπρόσθιων εξωτερικών θέσεων πρέπει να επιτρέπουν την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας οι οποίες περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα και άξονα μετάδοσης επί του ορθοστάτη, λαμβανομένων υπόψη ιδίως των χαρακτηριστικών αντοχής των αγκυρώσεων, εκτός εάν ο κατασκευαστής εγκαθιστά στο όχημα άλλους τύπους ζωνών οι οποίες περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες. Αν οι αγκυρώσεις δεν ταιριάζουν παρά μόνο σε ορισμένους τύπους ζωνών ασφαλείας, το είδος τους πρέπει να υποδεικνύεται στο δελτίο που αναφέρεται στο σημείο 4.3 παραπάνω·
- 5.2.1.2. να μειώνουν στο ελάχιστο τον κίνδυνο ολίσθησης της ζώνης όταν έχει τοποθετηθεί ορθά·
- 5.2.1.3. να μειώνουν στο ελάχιστο τον κίνδυνο φθοράς του ιμάντα από την επαφή του με τα άκαμπτα αιχμηρά τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος·
- 5.2.1.4. να συντελούν ώστε το όχημα, κατά την κανονική χρήση, να πληροί τις προϋποθέσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού·
- 5.2.1.5. Όταν πρόκειται για αγκυρώσεις που προσαρμόζονται σε διάφορες θέσεις για να επιτρέψουν στα άτομα να εισέλθουν στο όχημα και να συγκρατούν τους επιβάτες σε περίπτωση πρόσκρουσης, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμόζονται στις αγκυρώσεις σε θέση πραγματικής συγκράτησης.
- 5.3. Ελάχιστος αριθμός αγκυρώσεων που πρέπει να προβλέπονται
- 5.3.1. Τα οχήματα των κατηγοριών M και N (εκτός από εκείνα των κατηγοριών M₂ ή M₃ που υπάγονται στις κλάσεις I ή A¹) θα είναι εφοδιασμένα με αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας οι οποίες ικανοποιούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- Αν τα οχήματα των κατηγοριών M₂ ή M₃ που υπάγονται στις κλάσεις I ή A¹ είναι εφοδιασμένα με αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, οι εν λόγω αγκυρώσεις ικανοποιούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 5.3.1.1. Οι αγκυρώσεις ενός συστήματος ζωνών ασφαλείας εγκεκριμένου ως ζώνης ασφαλείας τύπου S (με ή χωρίς συσπειρωτήρα/-ες) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 16 πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις του κανονισμού αριθ. 14, όμως η επιπλέον αγκύρωση ή αγκυρώσεις που προβλέπονται για τη στερέωση μιας οριζόντιας λωρίδας εξαιρούνται από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού περί αντοχής και τοποθέτησης.
- 5.3.2. Ο ελάχιστος αριθμός αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας για κάθε θέση καθήμενου με μέτωπο προς τα εμπρός και προς τα πίσω προσδιορίζεται στο παράρτημα 6.
- 5.3.3. Εντούτοις, για τις προς τα έξω θέσεις καθημένων, εκτός από τις εμπρόσθιες, των οχημάτων της κατηγορίας N₁, που εμφανίζονται στο παράρτημα 6 και χαρακτηρίζονται από το σύμβολο Ø, επιτρέπονται δύο κάτω αγκυρώσεις, εφόσον υπάρχει πέρασμα μεταξύ ενός καθίσματος και του πλησιέστερου τοιχώματος του οχήματος ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση των επιβατών σε άλλα μέρη του οχήματος.
- Ένας χώρος μεταξύ ενός καθίσματος και του πλευρικού τοιχώματος θεωρείται πέρασμα εάν η απόσταση μεταξύ του εν λόγω τοιχώματος, με όλες τις θύρες κλειστές και ενός κατακόρυφου διαμήκους επιπέδου που διέρχεται από τον κεντρικό άξονα του συγκεκριμένου καθίσματος, που μετράται στη θέση του σημείου R και κάθετα προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος, είναι άνω των 500 mm.
- 5.3.4. Για τις εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις καθημένων, που εμφανίζονται στο παράρτημα 6 και σημειώνονται με το σύμβολο*, δύο κάτω αγκυρώσεις θεωρούνται επαρκείς, όταν το αλεξήνεμο βρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς η οποία ορίζεται στο παράρτημα 1 του κανονισμού αριθ. 21· εάν ευρίσκονται εντός της ζώνης αναφοράς, απαιτούνται 3 αγκυρώσεις.

Όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, το αλεξήνεμο θεωρείται ότι αποτελεί τμήμα της ζώνης αναφοράς όταν δύναται να έλθει σε στατική επαφή με τον μηχανισμό δοκιμής, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα 1 του κανονισμού αριθ. 21.

- 5.3.5. Σε κάθε θέση καθιμμένου που επισημαίνεται στο παράρτημα 6 με το σύμβολο $\frac{H}{T}$, πρέπει να προβλέπονται τρεις αγκυρώσεις. Μπορούν να διατίθενται δύο αγκυρώσεις, εάν πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 5.3.5.1. ένα καθίσμα ή άλλα μέρη του οχήματος σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 80, προσάρτημα 1 σημείο 3.5, ευρίσκονται κατευθειάν εμπρός· ή
- 5.3.5.2. κανένα μέρος του οχήματος δεν ευρίσκεται στη ζώνη αναφοράς, ούτε υπάρχει η δυνατότητα να ευρίσκεται στη ζώνη αναφοράς όταν το όχημα είναι σε κίνηση· ή
- 5.3.5.3. Μέρη του οχήματος εντός της εν λόγω ζώνης αναφοράς πληρούν τις προϋποθέσεις απορρόφησης ενέργειας που καθορίζονται στον κανονισμό αριθ. 80 προσάρτημα 6.
- 5.3.5.4. Τα σημεία 5.3.5.1 έως 5.3.5.3 δεν ισχύουν για τη θέση του οδηγού.
- 5.3.6. Για όλα τα καθίσματα που προορίζονται αποκλειστικά προς χρήση μόνον εφόσον το όχημα είναι στάσιμο, καθώς και για όλα τα καθίσματα κάθε οχήματος τα οποία δεν καλύπτονται από τα σημεία 5.3.1 έως 5.3.4 δεν απαιτούνται αγκυρώσεις. Πάντως, αν το όχημα έχει αγκυρώσεις για τέτοια καθίσματα, οι εν λόγω αγκυρώσεις πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Οι αγκυρώσεις που προορίζονται μόνο για χρήση σε συνδυασμό με ζώνη ατόμου με αναπηρίες, ή κάθε άλλο σύστημα συγκράτησης σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 107, σειρά τροποποιήσεων 02, παράρτημα 8, δεν χρειάζεται να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 5.3.7. Στην περίπτωση του άνω ορόφου ενός διώροφου οχήματος, οι απαιτήσεις για την κεντρική εμπρόσθια θέση καθιμμένου ισχύουν επίσης και για τις εξωτερικές εμπρόσθιες θέσεις καθιμμένων.
- 5.3.8. Στην περίπτωση καθισμάτων με δυνατότητα στροφής ή τοποθέτησης προς άλλες κατευθύνσεις, για χρήση όταν το όχημα είναι εν στάσει, οι απαιτήσεις του σημείου 5.3.1 εφαρμόζονται μόνο για όσες κατευθύνσεις προορίζονται για συνηθιτή χρήση όταν το όχημα κινείται επί της οδού, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Το πληροφοριακό έγγραφο πρέπει να περιλαμβάνει σχετικό σημείωμα.
- 5.4. Θέση των αγκυρώσεων ζώνης ασφαλείας (βλέπε παράρτημα 3, σχήμα 1.)
- 5.4.1. Γενικά
- 5.4.1.1. Οι αγκυρώσεις κάθε ζώνης δύνανται να τοποθετούνται είτε εξολοκλήρου μέσα στη δομή του οχήματος ή του καθίσματος, ή σε οποιοδήποτε άλλο τμήμα του οχήματος, ή να κατανέμονται μεταξύ των θέσεων αυτών.
- 5.4.1.2. Η ίδια αγκύρωση μπορεί να δεχθεί τα άκρα δύο παρακείμενων ζωνών ασφαλείας, υπό τον όρο να πληρούνται οι απαιτήσεις της δοκιμής.
- 5.4.2. Θέση των κάτω ενεργών αγκυρώσεων
- 5.4.2.1. Εμπρόσθια καθίσματα, όχημα κατηγορίας M_1
- Σε μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M_1 η γωνία α_1 (όχι από την πλευρά της πόρπης) πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 30 έως 80 μοιρών και η γωνία α_2 (από την πλευρά της πόρπης) πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 45 έως 80 μοιρών. Και οι δύο προϋποθέσεις περί γωνίας ισχύουν για όλες τις κανονικές θέσεις επιβίβασης των εμπρόσθιων καθισμάτων. Εφόσον τουλάχιστον μία από τις γωνίες α_1 και α_2 είναι σταθερή (π.χ. αγκύρωσης στερεωμένης στο καθίσμα) σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης πρέπει να είναι μεταξύ $60 \pm 10^\circ$. Στην περίπτωση ρυθμιζόμενων καθισμάτων με μηχανισμό ρύθμισης με γωνία ερεισίνωτου μικρότερη των 20° (βλέπε παράρτημα 3, σχήμα 1), η γωνία α_1 μπορεί να είναι μικρότερη από την ελάχιστη τιμή (30°) που καθορίζεται παραπάνω, με την προϋπόθεση ότι δεν είναι μικρότερη των 20° σε οποιαδήποτε κανονική θέση χρήσης.

5.4.2.2. Οπίσθια καθίσματα, όχημα κατηγορίας M₁

Στα μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας M₁, οι γωνίες α₁ και α₂ θα κυμαίνονται μεταξύ 30 και 80 μοιρών για όλα τα οπίσθια καθίσματα. Εάν τα οπίσθια καθίσματα είναι ρυθμιζόμενα, οι ανωτέρω γωνίες θα ισχύουν για όλες τις κανονικές θέσεις όταν το όχημα κινείται.

5.4.2.3. Εμπρόσθια καθίσματα, κατηγορίες οχήματος εκτός της M₁

Για τις κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων εκτός της M₁, οι γωνίες α₁ και α₂ πρέπει να κυμαίνονται μεταξύ 30 έως 80 μοιρών για όλες τις κανονικές θέσεις των εμπρόσθιων καθισμάτων όταν το όχημα κινείται. Εφόσον στην περίπτωση εμπρόσθιων καθισμάτων οχημάτων με μέγιστη μάζα οχήματος 3,5 τόνους τουλάχιστον μία από τις γωνίες α₁ και α₂ είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, το άνοιγμά της πρέπει να είναι 60 ± 10° (π.χ. αγκύρωση στερεωμένη στο κάθισμα).

5.4.2.4. Οπίσθια καθίσματα και ειδικά εμπρόσθια ή οπίσθια καθίσματα, σε οχήματα κατηγοριών άλλων από M₁

Στα οχήματα κατηγοριών άλλων από M₁, στην περίπτωση:

- α) πάγκου καθισμάτων·
- β) ρυθμιζόμενων καθισμάτων (εμπρόσθιων και οπίσθιων) με μηχανισμό ρύθμισης, όπως περιγράφεται στο σημείο 2.1.2, με γωνία ερεισίνωτου έως 20° (βλέπε παράρτημα 3, σχήμα 1)· και
- γ) άλλων οπίσθιων καθισμάτων·

οι γωνίες α₁ και α₂ μπορούν να κυμαίνονται μεταξύ 20° και 80° σε οποιαδήποτε κανονική θέση χρήσης. Εφόσον στην περίπτωση εμπρόσθιων καθισμάτων οχημάτων με μέγιστη μάζα οχήματος 3,5 τόνους τουλάχιστον μία από τις γωνίες α₁ και α₂ είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, το άνοιγμά της πρέπει να είναι 60 ± 10° (π.χ. αγκύρωση στερεωμένη στο κάθισμα).

Στην περίπτωση καθισμάτων, εκτός από τα εμπρόσθια καθίσματα των οχημάτων των κατηγοριών M₂ and M₃, οι γωνίες α₁ και α₂ κυμαίνονται από 45 έως 90 μοίρες για όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης.

5.4.2.5. Η απόσταση μεταξύ δύο κατακόρυφων επιπέδων παράλληλων προς το μέσο διάμηκες κατακόρυφο επίπεδο του οχήματος το καθένα από τα οποία διέρχεται από μια από τις δύο ενεργές κάτω αγκυρώσεις L₁ και L₂ της ίδιας ζώνης ασφαλείας πρέπει να είναι τουλάχιστον 350 mm. Στην περίπτωση θέσεων με μέτωπο προς τα πλάγια, η απόσταση μεταξύ δύο κατακόρυφων επιπέδων παράλληλων προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος από τα οποία το καθένα διέρχεται από μια από τις δύο ενεργούς κάτω αγκυρώσεις L₁ και L₂ της ίδιας ζώνης ασφαλείας πρέπει να είναι τουλάχιστον 350 mm. Εάν υπάρχει μόνο μία κεντρική θέση καθημένου στην οπίσθια σειρά καθισμάτων οχημάτων των κατηγοριών M₁ και N₁, τότε η παραπάνω αναφερόμενη απόσταση θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 240 mm για την εν λόγω κεντρική θέση καθημένου, με την προϋπόθεση ότι δεν είναι δυνατό να ανταλλάσσεται το κεντρικό οπίσθιο κάθισμα με οποιοδήποτε από τα άλλα καθίσματα του οχήματος. Το μέσο διάμηκες επίπεδο του καθισματος πρέπει να διέρχεται μεταξύ των σημείων L₁ και L₂ και να απέχει τουλάχιστον 120 mm από αυτά τα σημεία.

5.4.3. Θέση των ενεργών άνω αγκυρώσεων (βλέπε παράρτημα 3)

5.4.3.1. Εάν χρησιμοποιείται ένας οδηγός ιμάντα ή ένας παρόμοιος μηχανισμός που επηρεάζει τις θέσεις της ενεργού άνω αγκύρωσης, αυτή η θέση πρέπει να καθορίζεται συμβατικά λαμβάνοντας υπόψη ότι η θέση της αγκύρωσης, όταν ο κατά μήκος κεντρικός άξονας του ιμάντα διέρχεται από ένα σημείο J₁ καθορίζεται διαδοχικά, ξεκινώντας από το σημείο R, από τα ακόλουθα τρία τμήματα:

RZ: ένα τμήμα της γραμμής του κορμού που μετράται σε κατεύθυνση προς τα επάνω από το σημείο R και σε μήκος 530 mm·

ZX: ένα τμήμα κάθετο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος, που μετράται από το σημείο Z στην κατεύθυνση της αγκύρωσης και σε μήκος 120 mm·

XJ₁: ένα κάθετο τμήμα στο επίπεδο που ορίζεται από τα τμήματα RZ και ZX, που μετράται σε κατεύθυνση προς τα εμπρός, από το σημείο X και σε μήκος 60 mm.

Το σημείο J₂ καθορίζεται από τη συμμετρία με το σημείο J₁ εκατέρωθεν του κατά μήκους κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται μέσω της γραμμής κορμού, που περιγράφεται στο σημείο 5.1.2, του ανδρικού που είναι τοποθετημένο στην εν λόγω θέση.

Εφόσον χρησιμοποιείται μια διάταξη δύο θυρών για την προσπέλαση τόσο στις εμπρόσθιες όσο και στις οπίσθιες θέσεις και η άνω αγκύρωση είναι στερεωμένη στη θέση «B», το σύστημα πρέπει να έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να εμποδίζει την πρόσβαση στο όχημα ή την έξοδο από αυτό.

- 5.4.3.2. Η ενεργός άνω αγκύρωση πρέπει να βρίσκεται κάτω από το επίπεδο FN, το οποίο είναι κάθετο προς το μέσο διάμετρικου επιπέδου του καθίσματος και σχηματίζει γωνία 65° με τη γραμμή κορμού. Η γωνία πρέπει να μειώνεται σε 60° στην περίπτωση των οπίσθιων καθισμάτων. Το επίπεδο FN πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να τέμνει τη γραμμή κορμού στο σημείο D και συνεπώς $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Εντούτοις, όταν $S \leq 200 \text{ mm}$, τότε $DR = 675 \text{ mm}$.
- 5.4.3.3. Η ενεργός άνω αγκύρωση πρέπει να βρίσκεται πίσω από το επίπεδο FK που είναι κάθετο προς το μέσο διάμετρικου επιπέδου του καθίσματος, το οποίο τέμνει τη γραμμή κορμού με γωνία 120° σε ένα σημείο B έτσι ώστε $BR = 260 \text{ mm} + S$. Εάν $S \geq 280 \text{ mm}$, ο κατασκευαστής πρέπει να χρησιμοποιεί $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ κατά τη διάκρισή του.
- 5.4.3.4. Η τιμή S δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 140 mm.
- 5.4.3.5. Η ενεργός άνω αγκύρωση πρέπει να τοποθετείται όπισθεν ενός κατακόρυφου επιπέδου κάθετου προς το μέσο διάμετρικου επιπέδου του οχήματος και να διέρχεται μέσω του σημείου R όπως εμφανίζεται στο παράρτημα 3.
- 5.4.3.6. Η ενεργός άνω αγκύρωση πρέπει να τοποθετείται πάνω από ένα οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο C που ορίζεται στο σημείο 5.1.4.
- 5.4.3.6.1. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων του σημείου 5.4.3.6, η ενεργός άνω αγκύρωση για καθίσματα επιβατών των οχημάτων κατηγορίας M_2 και M_3 μπορεί να ρυθμίζεται χαμηλότερα από την εν λόγω προδιαγραφή εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:
- η ζώνη ασφαλείας ή το κάθισμα πρέπει να φέρουν μόνιμη σήμανση στην οποία να προσδιορίζεται η θέση των άνω ενεργών αγκυρώσεων που πρέπει να ικανοποιούν τη θέση ελάχιστου ύψους της άνω αγκύρωσης που απαιτείται στο σημείο 5.4.3.6. Η σήμανση αυτή αναφέρει με σαφήνεια στον χρήστη πότε η αγκύρωση βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για χρήση από ενήλικα μεσαίου αναστήματος·
 - η ενεργός άνω αγκύρωση πρέπει να έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να επιτρέπει τη ρύθμιση του ύψους της με μια διάταξη χειροκίνητης ρύθμισης που να είναι εύκολα προσβάσιμη για τον καθημένο, κατάλληλη και εύκολη στη χρήση·
 - η ενεργός άνω αγκύρωση πρέπει να έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να εμποδίζει οποιαδήποτε ακούσια ανοδική κίνηση της αγκύρωσης που θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της διάταξης κατά την κανονική χρήση·
 - στο βιβλίο οδηγιών του οχήματος ο κατασκευαστής πρέπει να περιλαμβάνει σαφείς οδηγίες σχετικά με την προσαρμογή των συστημάτων αυτών, καθώς και συμβουλές σχετικά με την καταλληλότητά τους και τους περιορισμούς στη χρήση τους από επιβάτες μικρού αναστήματος.
- Ωστόσο, όταν η διάταξη ρύθμισης του ύψους του ώμου δεν συνδέεται άμεσα με την κατασκευή του οχήματος ή την κατασκευή του καθίσματος, αλλά υλοποιείται με τη βοήθεια μιας ευέλικτης διάταξης ρύθμισης του ώμου:
- Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) και δ) ανωτέρω πρέπει να εξακολουθούν να πληρούνται στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 14 μέσω της εγκατάστασης συστήματος συγκράτησης.
 - Χρειάζονται αποδείξεις ότι η ζώνη ασφαλείας μαζί με την εύκαμπτη προσαρμογή του ώμου για το ύψος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για τα συστήματα συγκράτησης που αναφέρονται στον κανονισμό αριθ. 16· οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία β) και δ) πρέπει να πληρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 8.3 του κανονισμού αριθ. 16 για την έγκριση τύπου.
- 5.4.3.7. Επιπλέον της άνω αγκύρωσης που προσδιορίζεται στο σημείο 5.4.3.1 μπορούν να προβλέπονται και άλλες ενεργοί άνω αγκυρώσεις εάν πληρούν μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 5.4.3.7.1. Οι επιπλέον αγκυρώσεις ικανοποιούν τις απαιτήσεις των σημείων 5.4.3.1 έως 5.4.3.6.

- 5.4.3.7.2. Οι επιπλέον αγκυρώσεις μπορούν να χρησιμοποιούνται χωρίς τη βοήθεια εργαλείων, να πληρούν τις προϋποθέσεις των σημείων 5.4.3.5 και 5.4.3.6 και να τοποθετούνται σε έναν από τους καθορισμένους χώρους με τη μετατόπιση του χώρου που εμφανίζεται στο σχήμα 1 του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού, 80 mm προς τα άνω ή προς τα κάτω κατακορύφως.
- 5.4.3.7.3. Η/Οι αγκύρωση/-εις προορίζεται/-ονται για ζώνη ασφαλείας, πληροί/-ούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 5.4.3.6 εάν βρίσκεται/-ονται πίσω από το εγκάρσιο επίπεδο που διέρχεται από τη γραμμή αναφοράς και βρίσκεται/βρίσκονται:
- 5.4.3.7.3.1. Στην περίπτωση μίας μόνον αγκύρωσης, εντός του κοινού χώρου δύο διεδρων που οριοθετείται από τις κατακόρυφους που διέρχονται μέσω των σημείων J_1 και J_2 , όπως ορίζεται στο σημείο 5.4.3.1 και των οποίων οι οριζόντιες τομές εμφανίζονται στο σχήμα 2 του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.
- 5.4.3.7.3.2. Στην περίπτωση δύο αγκυρώσεων, σε εκείνο από τα προαναφερόμενα διεδρα που είναι κατάλληλο, υπό την προϋπόθεση ότι καμία αγκύρωση δεν απέχει πάνω από 50 mm από τη συμμετρικά τοποθετημένη απέναντι αυτής αγκύρωση από την άλλη πλευρά του επιπέδου P του εν λόγω καθίσματος, όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.6.
- 5.5. Διαστάσεις των κοχλιοτομημένων οπών των αγκυρώσεων
- 5.5.1. Μια αγκύρωση πρέπει να έχει κοχλιοτομημένη οπή 7/16 ιντσών (20 UNF 2B).
- 5.5.2. Εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο από τον κατασκευαστή με ζώνες ασφαλείας στερεωμένες σε όλες τις αγκυρώσεις που περιγράφονται για το εν λόγω κάθισμα, οι αγκυρώσεις αυτές δεν είναι απαραίτητο να πληρούν την προϋπόθεση του σημείου 5.5.1, υπό την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες με τις άλλες διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, η απαίτηση που καθορίζεται στο σημείο 5.5.1 δεν ισχύει για επιπλέον αγκυρώσεις που πληρούν την προϋπόθεση του σημείου 5.4.3.7.3.
- 5.5.3. Πρέπει να είναι δυνατό να αφαιρείται η ζώνη ασφαλείας χωρίς βλάβη της αγκύρωσης.
6. ΔΟΚΙΜΕΣ
- 6.1. Γενικές δοκιμές για αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
- 6.1.1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του σημείου 6.2 και κατ' αίτηση του κατασκευαστή:
- 6.1.1.1. Οι δοκιμές δύνανται να αφορούν είτε τη δομή του οχήματος είτε ένα τελειώς έτοιμο όχημα·
- 6.1.1.2. Οι δοκιμές μπορούν να περιορίζονται στις αγκυρώσεις που αφορούν ένα και μόνο κάθισμα ή μια ομάδα καθισμάτων υπό τον όρο ότι:
- α) οι αγκυρώσεις αυτές έχουν τα ίδια δομικά χαρακτηριστικά με τις αγκυρώσεις που αφορούν τα υπόλοιπα καθίσματα ή ομάδες καθισμάτων· και
- β) όταν οι αγκυρώσεις αυτές τοποθετούνται εξολοκλήρου ή εν μέρει στο κάθισμα ή την ομάδα καθισμάτων, τα δομικά χαρακτηριστικά του καθίσματος ή της ομάδας καθισμάτων είναι τα ίδια με εκείνα των υπολοίπων καθισμάτων ή ομάδων καθισμάτων.
- 6.1.1.3. Τα παράθυρα και οι θύρες μπορεί να είναι τοποθετημένες ή όχι, κλειστές ή ανοικτές.
- 6.1.1.4. Κάθε στοιχείο που προβλέπεται στον τύπο του οχήματος, ικανό να συντελέσει στη ακαμψία της δομής του οχήματος, μπορεί να είναι τοποθετημένο.
- 6.1.2. Τα καθίσματα πρέπει να είναι εγκατεστημένα και τοποθετημένα για οδήγηση ή για χρήση την οποία επιλέγει η επιφορτισμένη με τις δοκιμές τεχνική υπηρεσία ως την πλέον μειονεκτική από άποψη αντοχής του συστήματος. Στην έκθεση πρέπει να αναφέρεται η θέση των καθισμάτων. Το ερεισίνωτο πρέπει, εάν η κλίση του είναι ρυθμιζόμενη, να στερεώνεται όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή ή, απουσία μιας τέτοιας προδιαγραφής, να στερεώνεται σε θέση αντίστοιχη με πραγματική γωνία ερεισίνωτου όσο το δυνατόν πλησιέστερη στις 25° για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 και στις 15° για οχήματα όλων των άλλων κατηγοριών.

- 6.2. Επίτευξη ασφάλειας του οχήματος για δοκιμές αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας.
- 6.2.1. Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τη συγκράτηση του οχήματος κατά τη διάρκεια της δοκιμής δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας και του χώρου αγκύρωσής τους ή την ελάττωση της κανονικής παραμόρφωσης της δομής.
- 6.2.2. Ένας μηχανισμός ασφάλισης θεωρείται ικανοποιητικός, εάν δεν έχει καμία επίδραση σε έναν χώρο που εκτείνεται σε όλο το εύρος της δομής και εάν το όχημα ή η δομή είναι μπλοκαρισμένο ή σταθεροποιημένο εμπρός, σε μια απόσταση τουλάχιστον 500 mm από την προς δοκιμή αγκύρωση, και συγκρατείται ή σταθεροποιείται πίσω σε απόσταση 300 mm τουλάχιστον από αυτή την αγκύρωση.
- 6.2.3. Συνιστάται να στηρίζεται η δομή σε στηρίγματα διατεταγμένα κατά προσέγγιση στην ίδια γραμμή με τους άξονες των τροχών ή, εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν, στην ίδια γραμμή με τα σημεία στερέωσης του συστήματος ανάρτησης.
- 6.2.4. Εάν χρησιμοποιείται διαφορετική μέθοδος ασφάλισης από εκείνη που περιγράφεται στα σημεία 6.2.1 έως 6.2.3 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να προσκομισθούν αποδείξεις ότι αυτή είναι ισοδύναμη.
- 6.3. Γενικές απαιτήσεις δοκιμής για αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
- 6.3.1. Όλες οι αγκυρώσεις της ίδιας ομάδας καθισμάτων πρέπει να δοκιμάζονται ταυτόχρονα. Εντούτοις, εάν υπάρχει κίνδυνος η μη συμμετρική κατανομή του φορτίου στα καθίσματα και/ή στις αγκυρώσεις να οδηγήσει σε αποτυχία, μπορεί να διεξαχθεί μια επιπλέον δοκιμή με μη συμμετρική κατανομή του φορτίου.
- 6.3.2. Η δύναμη έλξης πρέπει να ασκείται υπό γωνία $10^\circ \pm 5^\circ$ άνω της οριζοντίου επί ενός επιπέδου παραλλήλου προς το διάμηκες μέσο επίπεδο του οχήματος.
Αρχικά εφαρμόζεται φορτίο ίσο προς το 10 % με αντοχή ± 30 % του φορτίου-στόχου· στη συνέχεια το φορτίο αυξάνεται έως να καλυφθεί το 100 % του φορτίου-στόχου.
- 6.3.3. Η εφαρμογή του πλήρους φορτίου θα πρέπει να επιτευχθεί όσον το δυνατόν συντομότερα και εντός 60 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο.
Εντούτοις, ο κατασκευαστής μπορεί να ζητήσει την εφαρμογή του φορτίου ενός 4 δευτερολέπτων.
Οι αγκυρώσεις πρέπει να αντέχουν το εξειδικευμένο φορτίο τουλάχιστον επί 0,2 δευτερόλεπτα.
- 6.3.4. Οι μηχανισμοί έλξης οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν στις δοκιμές οι οποίες περιγράφονται παρακάτω στο σημείο 6.4 απεικονίζονται στο παράρτημα 5. Οι μηχανισμοί που εμφανίζονται στο σχήμα 1 του παραρτήματος 5 τοποθετούνται στο μαξιλάρι του καθίσματος και, εφόσον είναι δυνατόν, ωθούνται στο ερεισίνωτο ενώ ο ιμάντας της ζώνης σφίγγεται γύρω από αυτό. Ο μηχανισμός που εμφανίζεται στο σχήμα 2 του παραρτήματος 5 τοποθετείται στη σωστή θέση, ο ιμάντας της ζώνης στερεώνεται πάνω από το μηχανισμό και τραβιέται ώσπου να σφιχτεί. Στις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας δεν εφαρμόζεται αρχικό φορτίο μεγαλύτερο από το ελάχιστο απαραίτητο για τη σωστή τοποθέτηση του μηχανισμού δοκιμής, στη διάρκεια αυτής της ενέργειας.
Ο μηχανισμός έλξης, που μπορεί να έχει πλάτος 254 ή 406 mm και χρησιμοποιείται σε κάθε θέση καθημένου, πρέπει να έχει πλάτος όσο το δυνατόν πλησιέστερο της απόστασης μεταξύ των κάτω αγκυρώσεων.
Ο μηχανισμός έλξης πρέπει να είναι τοποθετημένος έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε παρεμβολή που θα μπορούσε να επηρεάσει το φορτίο ή την κατανομή του φορτίου.
- 6.3.5. Οι αγκυρώσεις των θέσεων που έχουν άνω αγκυρώσεις πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές υπό τις ακόλουθες συνθήκες:
- 6.3.5.1. Εμπρόσθιες πλευρικές θέσεις:
Οι αγκυρώσεις ζωνών πρέπει να υποβάλλονται στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 6.4.1, κατά την οποία τα φορτία μεταδίδονται σ' αυτές διαμέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων και που περιλαμβάνει ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως ή έναν οδηγό ιμάντα στην άνω αγκύρωση. Επιπλέον, εάν ο αριθμός των αγκυρώσεων είναι μεγαλύτερος από εκείνον που αναφέρεται στο σημείο 5.3, αυτές οι αγκυρώσεις πρέπει να υπόκεινται στη δοκιμή που προσδιορίζεται στο σημείο 6.4.5, κατά την οποία τα φορτία μεταβιβάζονται στις αγκυρώσεις μέσω μιας συσκευής που αναπαράγει τη γεωμετρία του τύπου ζώνης ασφαλείας που προορίζεται για αυτά.

- 6.3.5.1.1. Αν ο συσπειρωτήρας δεν είναι στερεωμένος στην προδιαγραφόμενη κάτω εξωτερική αγκύρωση ή αν είναι στερεωμένος στην άνω αγκύρωση, οι κάτω αγκυρώσεις πρέπει επίσης να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 6.4.3.
- 6.3.5.1.2. Στην περίπτωση που προβλέπεται στα σημεία 6.4.1 και 6.4.3 δοκιμές δύνανται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.
- 6.3.5.2. Οπίσθιες πλευρικές θέσεις και όλες οι κεντρικές θέσεις:
Οι αγκυρώσεις υποβάλλονται στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 6.4.2, κατά την οποία τα φορτία μεταδίδονται σ' αυτές διαμέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων χωρίς συσπειρωτήρα, και στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 6.4.3 κατά την οποία τα φορτία μεταδίδονται στις δύο κάτω αγκυρώσεις διαμέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης. Οι δύο δοκιμές δύνανται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής.
- 6.3.5.3. Όταν ένας κατασκευαστής παραδίδει το όχημά του με εγκατεστημένες ζώνες ασφαλείας, οι αντίστοιχες αγκυρώσεις μπορούν, κατ' αίτηση του κατασκευαστή, να υποβληθούν σε δοκιμή κατά τη διάρκεια της οποίας τα φορτία μεταδίδονται σ' αυτές διαμέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία των ζωνών ασφαλείας στις οποίες πρέπει να προσαρτηθούν οι αγκυρώσεις.
- 6.3.6. Όταν οι πλευρικές θέσεις και οι κεντρικές θέσεις δεν διαθέτουν άνω αγκυρώσεις, οι κάτω αγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή η οποία προδιαγράφεται στο σημείο 6.4.3, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές μέσω ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης.
- 6.3.7. Αν το όχημα έχει σχεδιαστεί για να δέχεται άλλους μηχανισμούς οι οποίοι εμποδίζουν τους ιμάντες να συνδεθούν κατευθείαν στις αγκυρώσεις χωρίς παρέμβαση κυλίνδρων κ.λπ., ή οι οποίοι απαιτούν αγκυρώσεις επιπλέον αυτών οι οποίες αναφέρονται στο σημείο 5.3, η ζώνη ασφαλείας ή ένα σύστημα καλωδίων, κυλίνδρων κ.λπ., αντιπροσωπευτικό των εξαρτημάτων της ζώνης ασφαλείας, θα συνδεθεί με έναν τέτοιο μηχανισμό στις αγκυρώσεις εντός του οχήματος, και αυτές θα υποβληθούν στις δοκιμές σύμφωνα με την παράγραφο 6.4, αναλόγως με την περίπτωση.
- 6.3.8. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μέθοδος δοκιμής άλλη από αυτές που προδιαγράφονται στο σημείο 6.3, αλλά στην περίπτωση αυτή πρέπει να αποδειχθεί η ισοδυναμία της.
- 6.4. Ειδικές απαιτήσεις δοκιμής για αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
- 6.4.1. Δοκιμή σε ζώνες ασφαλείας τριών σημείων οι οποίες περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως επί του ορθοστάτη που είναι στερεωμένος στη άνω αγκύρωση.
- 6.4.1.1. Μια ειδική τροχαλία ή ένας άξονας μεταδόσεως καλωδίου ή ιμάντας που είναι ειδικά προσαρμοσμένος για να μεταδίδει τις δυνάμεις οι οποίες προέρχονται από τον μηχανισμό έλξης, ή η τροχαλία ή ο άξονας μεταδόσεως που παρέχει ο κατασκευαστής, τοποθετείται στην άνω αγκύρωση.
- 6.4.1.2. Ένα φορτίο δοκιμής των $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ εφαρμόζεται σε έναν μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 2) συνδεδεμένο στις αγκυρώσεις της ίδιας ζώνης, μέσω ενός μηχανισμού που αναπαράγει τη γεωμετρία του ιμάντα αυτής της ζώνης ασφαλείας ο οποίος ευρίσκεται στο άνω μέρος του κορμού. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγοριών άλλων από τις M_1 και N_1 , το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $675 \pm 20\text{ daN}$, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3 για τα οποία το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.1.3. Συγχρόνως δύναμη έλξης των $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 1) συνδεδεμένο στις δύο αγκυρώσεις κάτω πρόσδεσης. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγοριών άλλων από τις M_1 και N_1 , το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $675 \pm 20\text{ daN}$, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3 για τα οποία το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2. Δοκιμή με επίδειξη ζωνών ασφαλείας τριών σημείων χωρίς ή με συσπειρωτήρα στην αγκύρωση άνω πρόσδεσης

- 6.4.2.1. Ένα φορτίο δοκιμής $1\,350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 2) συνδεδεμένο με την άνω αγκύρωση και με την κάτω αγκύρωση της ίδιας ζώνης την ευρισκόμενη στην αντίθετη πλευρά, με τη χρησιμοποίηση, αν τον προμηθεύει ο κατασκευαστής, ενός συσπειρωτήρα στερεωμένου στην άνω αγκύρωση. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγοριών άλλων από τις M_1 και N_1 , το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $675 \pm 20 \text{ daN}$, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3 για τα οποία το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $450 \pm 20 \text{ daN}$.
- 6.4.2.2. Συγχρόνως δύναμη έλξης $1\,350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ πρέπει να εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 1) συνδεδεμένο με τις δύο κάτω αγκυρώσεις. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγοριών άλλων από τις M_1 και N_1 , το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $675 \pm 20 \text{ daN}$, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3 για τα οποία το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $450 \pm 20 \text{ daN}$.
- 6.4.3. Δοκιμή με επίδειξη ζωνών ασφαλείας κάτω του υπογαστρίου
- Εφαρμόζεται ένα φορτίο δοκιμής $2\,225 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ σε ένα μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 1) συνδεδεμένο με τις δύο κάτω αγκυρώσεις. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγοριών άλλων από τις M_1 και N_1 , το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $1\,110 \pm 20 \text{ daN}$, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3 για τα οποία το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $740 \pm 20 \text{ daN}$.
- 6.4.4. Δοκιμή για αγκυρώσεις διευθετημένες εξολοκλήρου μέσα στη δομή του καθίσματος ή κατανεμημένες μεταξύ της δομής του οχήματος και αυτής του καθίσματος
- 6.4.4.1. Εκτελείται, ανάλογα με την περίπτωση, η δοκιμή η οποία προσδιορίζεται παραπάνω στα σημεία 6.4.1, 6.4.2 και 6.4.3 προσθέτοντας ταυτόχρονα, για κάθε κάθισμα και κάθε ομάδα καθισμάτων, τη συμπληρωματική δύναμη που αναφέρεται παρακάτω.
- 6.4.4.2. Εκτός των δυνάμεων που αναφέρονται στα σημεία 6.4.1, 6.4.2 και 6.4.3, εφαρμόζεται επί της δομής του καθίσματος δύναμη ίση με 20 φορές το βάρος του πλήρους καθίσματος. Το φορτίο αδράνειας πρέπει να εφαρμόζεται στο κάθισμα ή στα μέρη του καθίσματος που αντιστοιχούν στη φυσική επίπτωση της μάζας του εν λόγω καθίσματος στις αγκυρώσεις του καθίσματος. Ο καθορισμός του επιπλέον εφαρμοζόμενου φορτίου ή φορτίων και η κατανομή του φορτίου πρέπει να γίνονται από τον κατασκευαστή και να εγκρίνονται από την τεχνική υπηρεσία.
- Για τις κατηγορίες M_2 και N_2 , η δύναμη αυτή πρέπει να είναι ίση προς 10 φορές τη μάζα ολόκληρου του καθίσματος· για τις κατηγορίες M_3 και N_3 , η δύναμη αυτή πρέπει να είναι ίση προς 6,6 φορές τη μάζα ολόκληρου του καθίσματος.
- 6.4.5. Δοκιμή με επίδειξη ζώνης ειδικού τύπου
- 6.4.5.1. Εφαρμόζεται ένα φορτίο δοκιμής $1\,350 \pm 20 \text{ daN}$ σε ένα μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 2) συνδεδεμένο στις αγκυρώσεις μιας τέτοιας ζώνης ασφαλείας μέσω μηχανισμού που αναπαράγει τη γεωμετρία του άνω θωρακικού ιμάντα ή ιμάντων.
- 6.4.5.2. Ταυτόχρονα, μια δύναμη έλξης $1\,350 \pm 20 \text{ daN}$ εφαρμόζεται σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα 5, σχήμα 3) συνδεδεμένο με τις δύο κάτω αγκυρώσεις.
- 6.4.5.3. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγοριών άλλων από τις M_1 και N_1 , το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $675 \pm 20 \text{ daN}$, εκτός από τα οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3 για τα οποία το φορτίο δοκιμής πρέπει να ανέρχεται σε $450 \pm 20 \text{ daN}$.
- 6.4.6. Δοκιμή για καθίσματα με μέτωπο προς τα πίσω.
- 6.4.6.1. Τα σημεία αγκύρωσης υποβάλλονται σε δοκιμή με τις δυνάμεις που προδιαγράφονται στα σημεία 6.4.1, 6.4.2 και 6.4.3, αναλόγως. Σε κάθε περίπτωση, το φορτίο δοκιμής αντιστοιχεί προς το φορτίο που προβλέπεται για οχήματα των κατηγοριών M_3 ή N_3 .
- 6.4.6.2. Το φορτίο δοκιμής πρέπει να έχει κατεύθυνση προς τα εμπρός σε σχέση με την εν λόγω θέση καθημένου, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο σημείο 6.3.

- 6.4.7. Δοκιμή για καθίσματα με πλευρική κατεύθυνση.
- 6.4.7.1. Τα σημεία αγκύρωσης υποβάλλονται σε δοκιμή με τις δυνάμεις που προδιαγράφονται στο σημείο 6.4.3 για οχήματα της κατηγορίας M₃.
- 6.4.7.2. Το φορτίο δοκιμής πρέπει να έχει κατεύθυνση προς τα εμπρός σε σχέση με το όχημα σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο σημείο 6.3. Στην περίπτωση που τα πλευρικά καθίσματα είναι συγκεντρωμένα σε μια βασική δομή, τα σημεία αγκύρωσης ζωνών ασφαλείας για κάθε θέση καθημένου της ομάδας καθισμάτων πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή χωριστά. Επιπλέον πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιμή η βασική δομή, όπως περιγράφεται στο σημείο 6.4.8.
- 6.4.7.3. Στο σχήμα 1β του παραρτήματος 5 απεικονίζεται η διάταξη έλξης που είναι ειδικά προσαρμοσμένη για τη δοκιμή των πλευρικών καθισμάτων.
- 6.4.8. Δοκιμή της βασικής δομής των πλευρικών καθισμάτων
- 6.4.8.1. Η βασική δομή του πλευρικού καθίσματος ή μιας ομάδας πλευρικών καθισμάτων υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τις δυνάμεις που προβλέπονται στο σημείο 6.4.3 για οχήματα της κατηγορίας M₃.
- 6.4.8.2. Το φορτίο δοκιμής πρέπει να έχει κατεύθυνση προς τα εμπρός σε σχέση με το όχημα σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο σημείο 6.3. Στην περίπτωση που τα πλευρικά καθίσματα είναι συγκεντρωμένα σε μία ομάδα, η βασική δομή πρέπει να δοκιμάζεται ταυτόχρονα για κάθε θέση καθημένου της ομάδας καθισμάτων.
- 6.4.8.3. Το σημείο άσκησης των δυνάμεων που περιγράφονται στα σημεία 6.4.3 και 6.4.4 πρέπει να είναι όσον το δυνατόν εγγύτερα προς το σημείο «H» και στη γραμμή που ορίζεται από ένα οριζόντιο επίπεδο και ένα κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο που διέρχεται από το αντίστοιχο σημείο «H» κάθε θέσης καθημένου.
- 6.5. Στην περίπτωση ομάδας καθισμάτων όπως περιγράφεται στο σημείο 1. του παραρτήματος 7, μπορεί να διεξαχθεί η δοκιμή δυναμικής του παραρτήματος 7, κατ' επιλογή του κατασκευαστή του οχήματος, ως εναλλακτική λύση της στατικής δοκιμής που περιγράφεται στα σημεία 6.3 και 6.4.
7. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΣΤΑΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΤΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- 7.1. Όλες οι αγκυρώσεις πρέπει να αντέχουν στη δοκιμή που περιγράφεται στα σημεία 6.3 και 6.4. Μια μόνιμη παραμόρφωση, καθώς και μια μερική ρήξη ή θραύση οποιασδήποτε αγκύρωσης ή άλλου συνδεδεμένου μέρους, δεν συνεπάγεται αποτυχία, εάν τα αντικείμενα αυτά αντέχουν την απαιτούμενη δύναμη για τον προσδιορισμένο χρόνο. Στη διάρκεια της δοκιμής θα τηρούνται τα ελάχιστα διαστήματα για τις πραγματικές κάτω αγκυρώσεις όπως προσδιορίζεται στο σημείο 5.4.2.5, καθώς και οι απαιτήσεις του σημείου 5.4.3.6 για τις ενεργούς άνω αγκυρώσεις.
- 7.1.1. Για οχήματα της κατηγορίας M₁ συνολικής επιτρεπτής μάζας 2,5 τόνων, εάν η άνω αγκύρωση ζώνης ασφαλείας είναι προσαρτημένη στη δομή του καθίσματος, η ενεργός άνω αγκύρωση δεν πρέπει να μετατοπίζεται στη διάρκεια της δοκιμής προς τα εμπρός ενός εγκάρσιου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο R και το σημείο C του εν λόγω καθίσματος (βλέπε σχήμα 1 του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού).
- Για οχήματα άλλα από όσα αναφέρονται παραπάνω, η ενεργός άνω αγκύρωση ζώνης ασφαλείας δεν πρέπει να μετατοπίζεται στη διάρκεια της δοκιμής προς τα εμπρός ενός εγκάρσιου επιπέδου με κλίση 10° προς τα εμπρός το οποίο διέρχεται από το σημείο R του καθίσματος.
- Η μέγιστη μετατόπιση του σημείου της ενεργού άνω αγκύρωσης πρέπει να μετράται στη διάρκεια της δοκιμής.
- Εάν η μετατόπιση του σημείου της ενεργού άνω αγκύρωσης υπερβαίνει το παραπάνω αναφερόμενο όριο, ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει στην τεχνική υπηρεσία ότι δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος για το χρήστη. Για παράδειγμα, η διαδικασία δοκιμής σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 94 ή μια δοκιμή με καταπλήτη εφαρμοζοντας την αντίστοιχη ώθηση μπορούν να διεξαχθούν για να αποδειχθεί ότι υπάρχει επαρκής χώρος επιβίωσης.
- 7.2. Σε οχήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τέτοιοι μηχανισμοί, οι μηχανισμοί μετατόπισης και εμπλοκής που παρέχουν τη δυνατότητα στους χρήστες όλων των καθισμάτων να εγκαταλείπουν το όχημα πρέπει να εξακολουθούν να λειτουργούν χειρωνακτικά αφότου αρθεί η δύναμη έλξης.

- 7.3. Μετά τη δοκιμή πρέπει να σημειώνεται κάθε ζημία στις αγκυρώσεις και στις δομές που φέρουν το φορτίο στη διάρκεια των δοκιμών.
- 7.4. Κατά παρέκκλιση, οι άνω αγκυρώσεις, οι οποίες έχουν τοποθετηθεί σε ένα ή περισσότερα καθίσματα οχημάτων της κατηγορίας M₃ και οχημάτων της κατηγορίας M₂, με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 80, δεν χρειάζεται να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του σημείου 7.1, όσον αφορά τη συμμόρφωση προς την παράγραφο 5.4.3.6.
8. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 8.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει εγκρίνει τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Η αρχή δύναται στη συνέχεια είτε:
- 8.1.1. 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
- 8.1.2. να απαιτήσει νέα έκθεση δοκιμής από την υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών τεχνική υπηρεσία.
- 8.2. Η επιβεβαίωση ή η απόρριψη χορήγησης της έγκρισης, με ειδική αναφορά στις μετατροπές, κοινοποιείται, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο σημείο 4.3 ανωτέρω, στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.
- 8.3. Η αρμόδια αρχή η οποία χορηγεί επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για κάθε τέτοια επέκταση και ενημερώνει σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
9. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με εκείνες που ορίζονται στο προσάρτημα 1 της συμφωνίας (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 9.1. Κάθε όχημα που φέρει σήμα έγκρισης όπως περιγράφεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις του πρότυπου εγκεκριμένου οχήματος όσον αφορά τις λεπτομέρειες που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά των αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας.
- 9.2. Προς επαλήθευση της συμμόρφωσης σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 9.1, λαμβάνεται ως δείγμα επαρκής αριθμός οχημάτων μαζικής παραγωγής που φέρουν το σήμα έγκρισης, όπως απαιτεί ο παρών κανονισμός για τη διεξαγωγή τυχαίων ελέγχων.
- 9.3. Κατά γενικό κανόνα οι έλεγχοι που αναφέρονται παραπάνω περιορίζονται στη λήψη μετρήσεων. Εντούτοις, εφόσον είναι απαραίτητο, τα οχήματα πρέπει να υπόκεινται σε ορισμένες από τις δοκιμές που περιγράφονται στο σημείο 6. παραπάνω και επιλέγονται από την τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης.
10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 10.1. Η έγκριση που χορηγείται σε τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 9.1 ή εάν οι ζωνών ασφαλείας απέτυχαν στους ελέγχους που προσδιορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 9.
- 10.2. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας, το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό, ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει κατά το παρελθόν, πρέπει να ενημερώσει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ανακοίνωσης, σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

11. ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ
- Οι κρατικές αρχές μπορούν να απαιτήσουν, για κάθε όχημα καταχωρισμένο στα μητρώα τους, να αναφέρει ο κατασκευαστής με σαφή τρόπο στις οδηγίες χρήσης του οχήματος:
- 11.1. τη θέση των αγκυρώσεων· και
- 11.2. τους τύπους ζώνης για τους οποίους προορίζονται οι αγκυρώσεις (βλέπε παράρτημα 1, σημείο 5).
12. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει ολοσχερώς την κατασκευή ενός τύπου αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας που εγκρίνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να το κοινοποιήσει στην αρχή που χορήγησε την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή υποχρεούται να ενημερώσει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω ανακοίνωσης σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
13. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των αρμόδιων για την έγκριση τύπου αρχών που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να στέλνονται τα εκδοθέντα σε άλλες χώρες έγγραφα που πιστοποιούν έγκριση ή επέκταση ή άρνηση ή ανάκληση έγκρισης.
14. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 14.1. Από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 06, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν θα αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ/ΗΕ βάσει του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 06.
- 14.2. Δύο έτη μετά τη θέση σε ισχύ της σειράς τροποποιήσεων 06 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις τύπου ΟΕΕ μόνον εφόσον ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 06.
- 14.3. Επτά έτη μετά τη θέση σε ισχύ της σειράς τροποποιήσεων 06 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνηθούν την αναγνώριση εγκρίσεων που δεν χορηγήθηκαν σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 06 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι υφιστάμενες εγκρίσεις των κατηγοριών οχημάτων που δεν επηρεάζονται από τη σειρά τροποποιήσεων 06 του παρόντος κανονισμού παραμένουν σε ισχύ και τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να τις αποδέχονται.
- 14.4. Για οχήματα τα οποία δεν εμπίπτουν στο σημείο 7.1.1 παραπάνω, εξακολουθούν να ισχύουν οι εγκρίσεις που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 04 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.
- 14.5. Για οχήματα που δεν εμπίπτουν στο συμπλήρωμα 4 της σειράς τροποποιήσεων 05 του παρόντος κανονισμού εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενες εγκρίσεις, εφόσον αυτές χορηγήθηκαν σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 05 μέχρι το συμπλήρωμα 3 αυτής.
- 14.6. Από την ημερομηνία της επίσημης έναρξης της ισχύος του συμπληρώματος 5 της σειράς τροποποιήσεων 05, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 05.
- 14.7. Για οχήματα που δεν εμπίπτουν στο συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 05 του παρόντος κανονισμού εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενες εγκρίσεις, εφόσον αυτές χορηγήθηκαν σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 05 μέχρι το συμπλήρωμα 3 αυτής.

- 14.8. Από τις 20 Φεβρουαρίου 2005, για τα οχήματα της κατηγορίας M₁, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις ΟΕΕ μόνον εφόσον ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από το συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 05.
- 14.9. Από τις 20 Φεβρουαρίου 2007, για τα οχήματα της κατηγορίας M₁, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν το παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνούνται την αναγνώριση εγκρίσεων εφόσον αυτές δεν χορηγήθηκαν σύμφωνα με το συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 05 του παρόντος κανονισμού.
- 14.10. Από τις 16 Ιουλίου 2006, για τα οχήματα της κατηγορίας N, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν το παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνον εφόσον ο εν λόγω τύπος οχημάτων ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από το συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 05.
- 14.11. Από τις 16 Ιουλίου 2008, για τα οχήματα της κατηγορίας N, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν το παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνούνται την αναγνώριση εγκρίσεων εφόσον αυτές δεν χορηγήθηκαν σύμφωνα με το συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 05 του παρόντος κανονισμού.
- 14.12. Από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 07, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 07.
- 14.13. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό θα χορηγούν, 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 07, έγκριση μόνο αν πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 07.
- 14.14. Αρχής γενομένης 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 07, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να αρνούνται να αναγνωρίσουν εγκρίσεις που δεν χορηγήθηκαν σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 07 του παρόντος κανονισμού.
- 14.15. Κατά παρέκκλιση των σημείων 14.13 και 14.14, οι εγκρίσεις κατηγοριών οχημάτων σύμφωνα με τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του κανονισμού που δεν επηρεάζονται από τη σειρά τροποποιήσεων 07 παραμένουν σε ισχύ και τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να τις αποδέχονται.
- 14.16. Εφόσον δεν προβλέπονται απαιτήσεις σχετικά με την υποχρεωτική τοποθέτηση αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας για πτυσσόμενα καθίσματα στις εθνικές τους απαιτήσεις κατά τον χρόνο της προσχώρησής τους στον παρόντα κανονισμό, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να εξακολουθήσουν να μην απαιτούν αυτή την τοποθέτηση για τη χορήγηση εθνικής έγκρισης, όμως στην περίπτωση αυτή οι εν λόγω κατηγορίες λεωφορείων δεν μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού.
- 14.17. Από την ημερομηνία της επίσημης θέσης σε ισχύ του συμπληρώματος 2 της σειράς τροποποιήσεων 07, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 07.
- 14.18. Με έναρξη 12 μήνες μετά την ημερομηνία της επίσημης έναρξης ισχύος του Συμπληρώματος 2 στη σειρά τροποποιήσεων 07, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό θα χορηγούν έγκριση ΟΕΕ μόνο εάν ο προς έγκριση τύπος οχήματος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 07.
- 14.19. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση επέκτασης έγκρισης σύμφωνα με το συμπλήρωμα 2 της σειράς τροποποιήσεων 07 του παρόντος κανονισμού.
- 14.20. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 08, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται την έκδοση εγκρίσεων ή δεν αρνείται την αποδοχή εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 08.
- 14.21. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν αρνούνται τη χορήγηση επεκτάσεων των εγκρίσεων τύπου για τους υφιστάμενους τύπους, με βάση τις διατάξεις που ισχύουν κατά τον χρόνο της αρχικής έγκρισης.

- 14.22. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 08 δεν είναι υποχρεωμένα να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου που χορηγήθηκαν σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.
- 14.23. Από την επίσημη ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 09, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση έγκρισης ή δεν αρνείται την αποδοχή εγκρίσεων τύπου του ΗΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 09.
- 14.24. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου ΗΕ σύμφωνα με τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων που εκδόθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2019.
- 14.25. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2025 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό αποδέχονται εγκρίσεις τύπου ΗΕ σύμφωνα με τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων που εκδόθηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2019.
- 14.26. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2025 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου που εκδόθηκαν στις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.
- 14.27. Κατά παρέκκλιση από τις παραπάνω μεταβατικές διατάξεις, τα συμβαλλόμενα μέρη τα οποία άρχισαν να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων, δεν υποχρεούνται να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου ΗΕ που χορηγήθηκαν σύμφωνα με κάποια από τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού/υποχρεούνται μόνο να αποδέχονται την έγκριση τύπου ΗΕ που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 09.
- 14.28. Παρά την παράγραφο 14.26, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό ΗΕ εξακολουθούν να δέχονται εγκρίσεις τύπου ΗΕ που εκδόθηκαν σύμφωνα με προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού του ΟΗΕ, για τα οχήματα/συστήματα οχημάτων τα οποία δεν επηρεάζονται από τις αλλαγές που εισήχθησαν με τη σειρά τροποποιήσεων 09.
- 14.29. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν αρνούνται να χορηγούν εγκρίσεις τύπου ΗΕ σύμφωνα με οποιαδήποτε προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού ή επεκτάσεών του.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

σχετικά με: Χορήγηση έγκρισης
 Επέκταση έγκρισης
 Απόρριψη έγκρισης
 Ανάκληση έγκρισης
 Οριστική παύση της παραγωγής

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 14

Έγκριση αριθ. Επέκταση αριθ.

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του μηχανοκίνητου οχήματος.....
2. Τύπος οχήματος
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή.....
4. Κατά περίπτωση, επωνυμία και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή
5. Προσδιορισμός των τύπων των ζωνών ασφαλείας και συσπειρωτήρων που επιτρέπεται να τοποθετούνται στις αγκυρώσεις με τις οποίες είναι εφοδιασμένο το όχημα:

		Αγκύρωση */	
		δομή οχήματος	δομή καθίσματος
Εμπρόσθιες	Δεξιό κάθισμα	{ κάτω αγκυρώσεις άνω αγκύρωση	{ εξωτερικά εσωτερικά
	Μεσαίο κάθισμα	{ κάτω αγκυρώσεις άνω αγκύρωση	{ δεξιά αριστερά
	Αριστερό κάθισμα	{ κάτω αγκυρώσεις άνω αγκύρωση	{ εξωτερικά εσωτερικά
Οπίσθιες	Δεξιό κάθισμα	{ κάτω αγκυρώσεις άνω αγκύρωση	{ εξωτερικά εσωτερικά
	Μεσαίο κάθισμα	{ κάτω αγκυρώσεις άνω αγκύρωση	{ δεξιά αριστερά
	Αριστερό κάθισμα	{ κάτω αγκυρώσεις άνω αγκύρωση	{ εξωτερικά εσωτερικά

*Σημειώστε στην πραγματική θέση το/τα ακόλουθο/-α γράμμα/-τα:

«Α» για ζώνη τριών σημείων,
 «Β» για ζώνες κάτω του υπογαστρίου,
 «S» για ζώνες ειδικού τύπου στην περίπτωση αυτή ο τύπος πρέπει να αναφέρεται κάτω από τον τίτλο «Παρατηρήσεις»,
 «ΑΓ», «ΒΓ» ή «SΓ» για ζώνες με συσπειρωτήρες,,
 «Αε», «Βε» ή «Se» για ζώνες με μηχανισμό απορρόφησης ενέργειας,
 «ΑΓε», «ΒΓε» ή «Sγε» για ζώνες με συσπειρωτήρες και μηχανισμούς απορρόφησης ενέργειας τουλάχιστον σε μία αγκύρωση.

Παρατηρήσεις:

6. Περιγραφή καθισμάτων³
7. Περιγραφή των συστημάτων προσαρμογής, μετατόπισης και εμπλοκής είτε του καθίσματος είτε των μερών του³:

8. Περιγραφή της αγκύρωσης καθίσματος³:.....
9. Περιγραφή ενός ιδιαίτερου τύπου ζώνης ασφαλείας που απαιτείται στην περίπτωση αγκύρωσης που βρίσκεται στη δομή του καθίσματος ή περιλαμβάνει σύστημα διάχυσης της ενέργειας:.....
10. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση:
11. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης:
12. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία:.....
13. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία:
14. Χορήγηση/επέκταση/απόρριψη/ανάκληση έγκρισης²
15. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
16. Τόπος:
17. Ημερομηνία:
18. Υπογραφή:
19. Στην παρούσα ανακοίνωση επισυνάπτονται τα ακόλουθα έγγραφα, τα οποία έχουν κατατεθεί στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση και διατίθενται κατόπιν αίτησης:

σχήματα, σχεδιαγράμματα και σχέδια των αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας και της δομής του οχήματος·

φωτογραφίες των αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας και της δομής του οχήματος·

σχέδια, διαγράμματα και σχέδια των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους στο όχημα, των συστημάτων εφαρμογής και μετατόπισης των καθισμάτων και των μερών τους καθώς και των συστημάτων εμπλοκής τους³,

φωτογραφίες των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους, των συστημάτων προσαρμογής και μετατόπισης των καθισμάτων και των μερών τους, καθώς και των συστημάτων εμπλοκής τους³.

¹. Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απόρριψε/ανάκαλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την έγκριση).

². Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

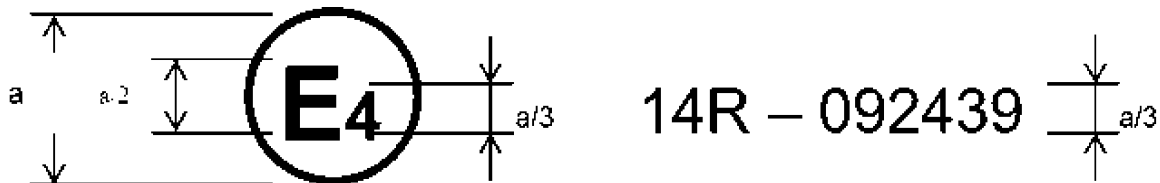
³. Μόνον εάν η αγκύρωση είναι στερεωμένη στο κάθισμα ή εάν ο ιμάντας της ζώνης είναι συναρμολογημένος στο κάθισμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παράγραφο 4.4 του παρόντος κανονισμού)

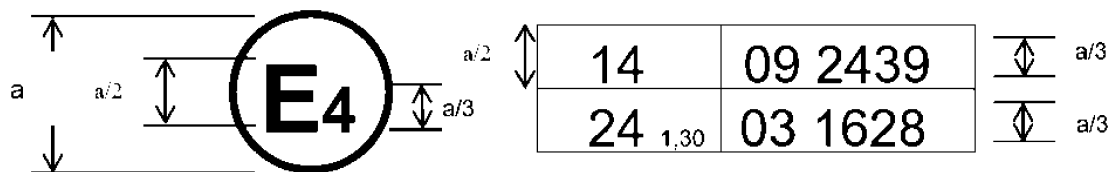


a = 8 mm τουλάχιστον

Το παραπάνω σήμα έγκρισης που επικολλάται σε ένα όχημα δείχνει ότι ο τύπος του συγκεκριμένου οχήματος έχει εγκριθεί, όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, στις Κάτω Χώρες (E 4), σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 14, με τον αριθμό 092439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού της έγκρισης δείχνουν ότι ο κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 14 περιελάμβανε ήδη τη σειρά τροποποιήσεων 09 όταν χορηγήθηκε η έγκριση.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.5 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 (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς του ΟΗΕ αριθ. 14 και 24⁽¹⁾. (Στην περίπτωση του τελευταίου κανονισμού ο διορθωμένος συντελεστής απορρόφησης είναι 1,30 m⁻¹). Οι αριθμοί έγκρισης δείχνουν ότι κατά τις ημερομηνίες κατά τις οποίες χορηγήθηκαν οι εγκρίσεις, ο κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 14 περιλάμβανε ήδη τη σειρά τροπολογιών 09 και ο κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 24 τη σειρά τροπολογιών 03.

(¹) Ο δεύτερος αριθμός παρέχεται απλώς ως παράδειγμα.

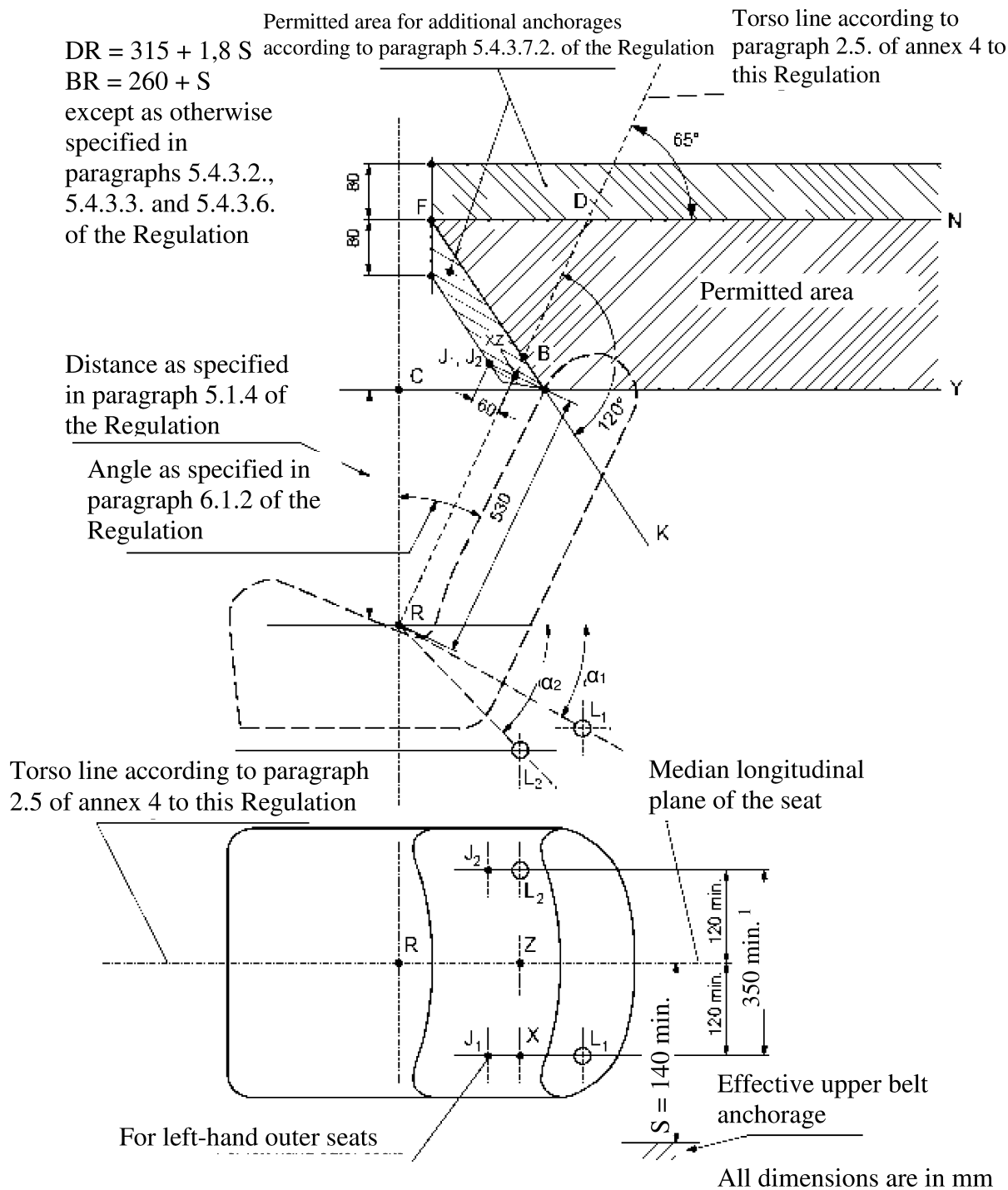
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΕΝΕΡΓΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σχήμα 1

Σημεία θέσης ενεργών αγκυρώσεων των ζωνών

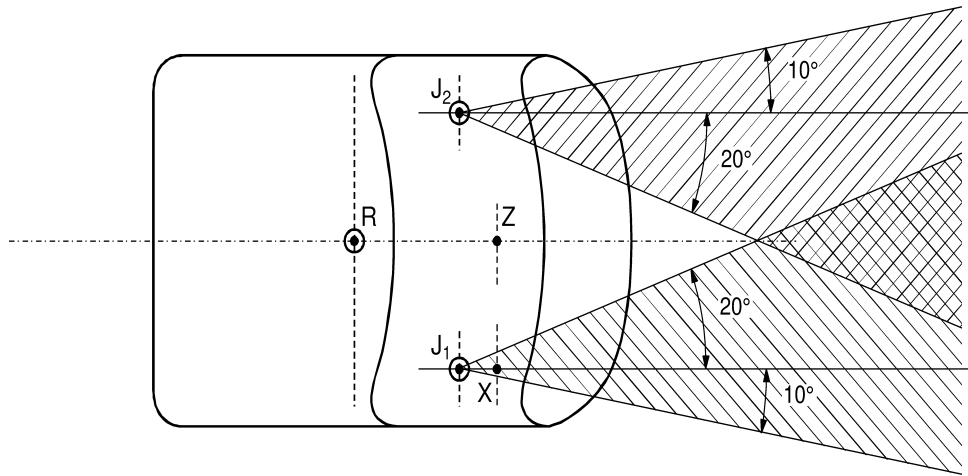
(Το σχήμα δείχνει ένα παράδειγμα όπου η άνω αγκύρωση είναι στερεωμένη στις πλευρές του σώματος του οχήματος.)



1. Τουλάχιστον 240 mm για τις κεντρικές οπίσθιες θέσεις καθημένων σε οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁.

Σχήμα 2

Άνω ενεργοί αγκυρώσεις σύμφωνες προς την παράγραφο 5.4.3.7.3 του κανονισμού



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

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 τρισδιάστατης μηχανής σημείου «H» ⁽¹⁾

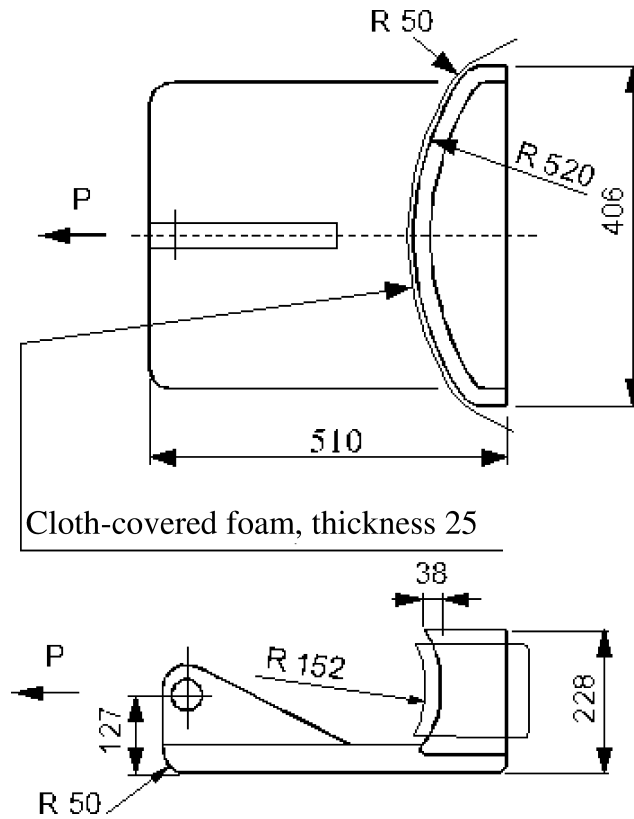
Προσάρτημα 2 — Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς ⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Η διαδικασία περιγράφεται στο παράρτημα 1 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) (έγγραφο ECE/TRANS/ WP.29/78/Rev.6).

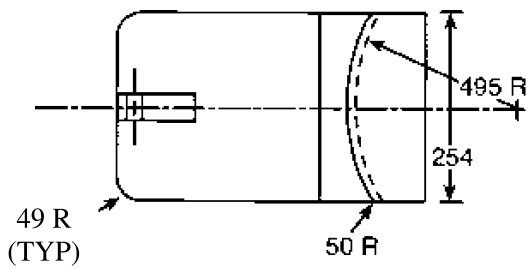
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΞΗΣ

Σχήμα 1



Όλες οι διαστάσεις είναι σε χιλιοστόμετρα (mm)

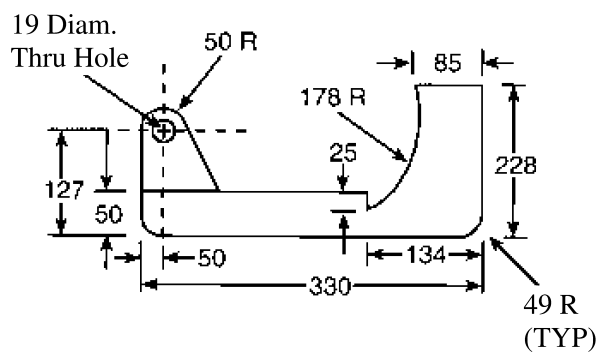
Σχήμα 1α



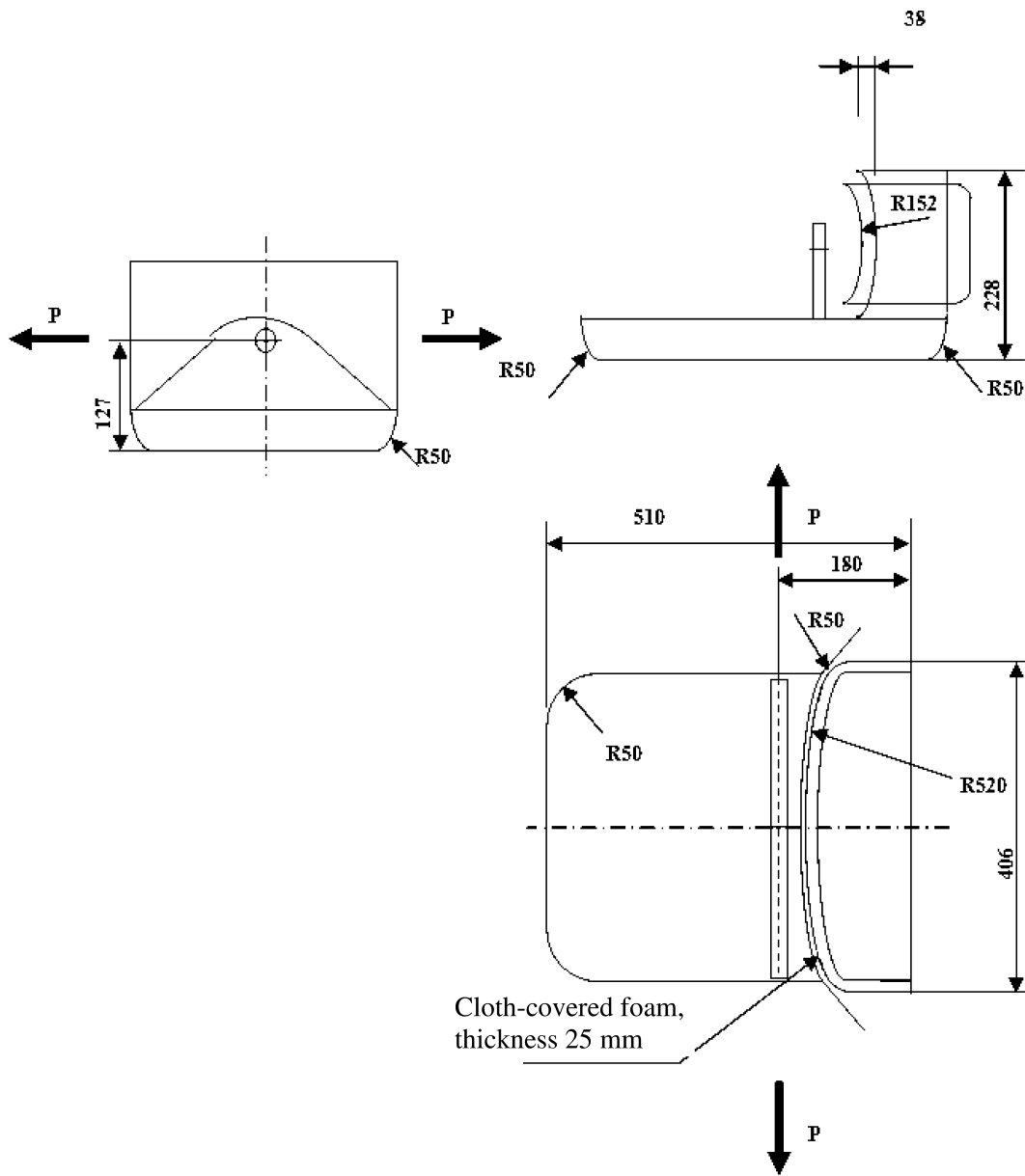
NOTES

1. Block Covered by 25 Med. Density Canvas Covered Foam Rubber

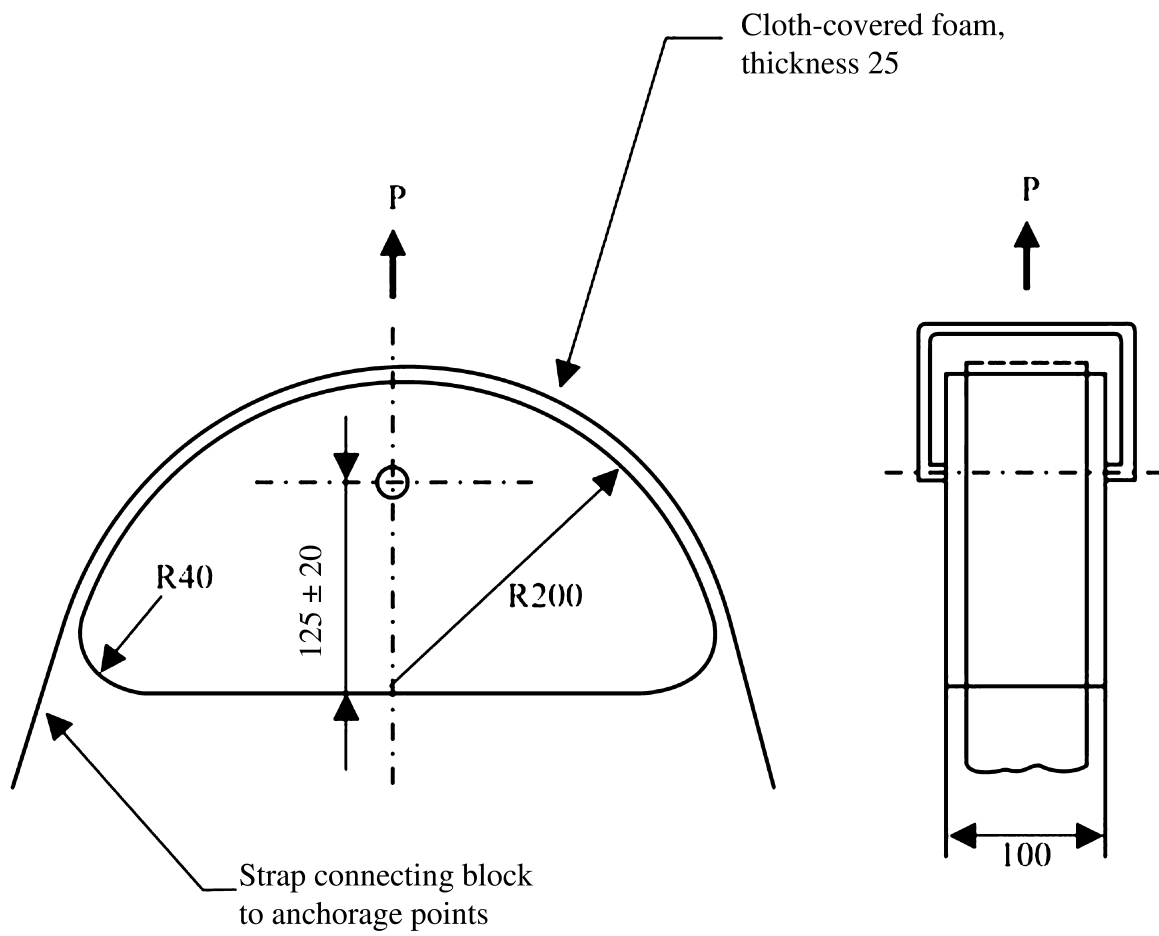
2. All Dimensions in millimetres (mm)



Σχήμα 1b



Σχήμα 2

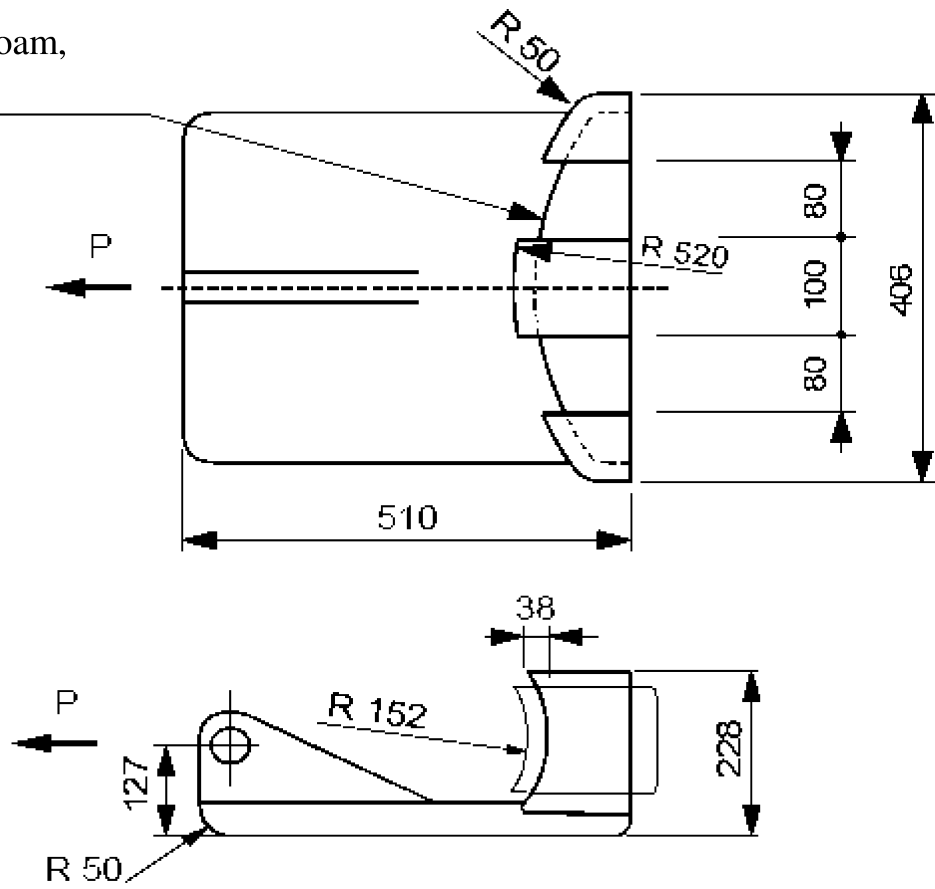


Όλες οι διαστάσεις είναι σε χιλιοστόμετρα

Για τη στερέωση του μάντα ο μηχανισμός έλξης της ζώνης στο επίπεδο του ώμου πρέπει να τροποποιηθεί προσθέτοντας δύο φλάντζες και/ή μερικά μπουλόνια για να μη γλιστρά ο μάντας κατά τη δοκιμή έλξης.

Σχήμα 3

Cloth-covered foam,
thickness 25



Όλες οι διαστάσεις είναι σε χιλιοστόμετρα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ

Κατηγορία οχήματος	Θέσεις καθιμένων που βλέπουν προς τα εμπρός				Μέτωπο προς τα πίσω	Πλευρικά καθίσματα
	Εξωτερικές		Κεντρικές			
	Εμπρόσθιες	Άλλη	Εμπρόσθιες	Άλλη		
M ₁	3	3	3	3	2	—
M ₂ ≤ 3,5 τόνος	3	3	3	3	2	—
M ₂ > 3,5 τόνος	3 ⊕	3 ή 2 ¶	3 ή 2 ¶	3 ή 2 ¶	2	—
M ₃	3 ⊕	3 ή 2 ¶	3 ή 2 ¶	3 ή 2 ¶	2	2
N ₁	3	3 ή 2 ∅	3 ή 2 *	2	2	—
N ₂ & N ₃	3	2	3 ή 2 *	2	2	—

Σημασία συμβόλων:

- 2: Δύο κάτω αγκυρώσεις, οι οποίες επιτρέπουν την εγκατάσταση ζώνης ασφαλείας τύπου B, ζωνών ασφαλείας τύπων Br, Br3, Br4m ή Br4Nm, εφόσον απαιτείται από το ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), παράρτημα 13, προσάρτημα 1.
- 3: Δύο κάτω αγκυρώσεις και μια άνω αγκύρωση οι οποίες επιτρέπουν την εγκατάσταση ζώνης ασφαλείας τριών σημείων τύπου A, ή ζωνών ασφαλείας τύπων Ar, Ar4m ή Ar4Nm, εφόσον απαιτείται από το ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), παράρτημα 13, προσάρτημα 1.
- ∅: Αναφέρεται στο σημείο 5.3.3 (Επιτρέπονται δύο αγκυρώσεις εάν το κάθισμα ευρίσκεται στην εσωτερική πλευρά ενός περάσματος)
- *: Αναφέρεται στο σημείο 5.3.4 (Επιτρέπονται δύο αγκυρώσεις εφόσον το αλεξήνεμο ευρίσκεται εκτός της περιοχής αναφοράς)
- ¶ Αναφέρεται στο σημείο 5.3.5 (Επιτρέπονται δύο αγκυρώσεις εφόσον δεν υπάρχει τίποτε στη ζώνη αναφοράς)
- ⊕ Αναφέρεται στο σημείο 5.3.7 (Ειδική διάταξη για τον άνω όροφο ενός οχήματος)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ — ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΓΩΝΙΑ

	Κάθισμα	M ₁	Εκτός της κατηγορίας M ₁
Εμπρόσθια όψη*	πλευρά πόρπης (a ₂)	45° - 80°	30° - 80°
	εκτός πλευράς πόρπης (a ₁)	30° - 80°	30° - 80°
	σταθερή γωνία	50° - 70°	50° - 70°
	πάγκος - πλευρά πόρπης (a ₂)	45° - 80°	20° - 80°
	πάγκος - άλλο εκτός πλευράς πόρπης πλευρά (a ₁)	30° - 80°	20° - 80°
	ρυθμιζόμενο κάθισμα με γωνία ερεισίνωτου < 20°	45° - 80° (a ₂)* 20° - 80° (a ₁)*	20° - 80°
Πίσω †		30° - 80°	20° - 80° Ψ
Αναδίπλωση	Δεν απαιτείται αγκύρωση ζώνης. Αν έχει τοποθετηθεί αγκύρωση ζώνης: βλέπε απαιτήσεις γωνίας εμπρός και πίσω.		

Σημασία συμβόλων::

‡: εξωτερικές και κεντρικές.

*: αν η γωνία δεν είναι σταθερή βλέπε 5.4.2.1.

Ψ: 45° - 90°για τα καθίσματα των οχημάτων των κατηγοριών M₂ και M₃.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

ΔΟΚΙΜΗ ΣΕ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ ΩΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ ΣΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΣΤΑΤΙΚΗΣ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Αυτό το παράρτημα περιγράφει μια δοκιμή δυναμικής με ολισθητήρα η οποία μπορεί να διεξαχθεί ως εναλλακτική της στατικής δοκιμής αντοχής των αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας που περιγράφεται στα σημεία 6.3 και 6.4 του παρόντος κανονισμού.

Αυτή η εναλλακτική επιλογή μπορεί να εφαρμοστεί κατ' αίτηση του κατασκευαστή του οχήματος στην περίπτωση ομάδας καθισμάτων κατά την οποία όλες οι θέσεις καθήμενων είναι εφοδιασμένες με ζώνες ασφαλείας τριών σημείων οι οποίες συνδυάζουν λειτουργίες περιορισμού της πίεσης στον θώρακα και εφόσον περιλαμβάνεται στην ομάδα αυτή ακόμη μια θέση για την οποία η άνω αγκύρωση της ζώνης ασφαλείας είναι στερεωμένη στη δομή του καθίσματος.

2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- 2.1. Κατά τη δοκιμή δυναμικής που περιγράφεται στο σημείο 3 του παρόντος παραρτήματος, δεν παρατηρείται ρήξη καμίας αγκύρωσης ούτε βλάβη στον περιβάλλοντα χώρο. Μία προγραμματισμένη ρήξη που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του μηχανισμού περιορισμού του φορτίου εντούτοις επιτρέπεται.

Πρέπει να τηρούνται τα ελάχιστα διαστήματα για τις ενεργούς κάτω αγκυρώσεις που προσδιορίζονται στο σημείο 5.4.2.5 του παρόντος κανονισμού και οι απαιτήσεις για τις ενεργούς άνω αγκυρώσεις που προσδιορίζονται στο σημείο 5.4.3.6 του παρόντος κανονισμού και εφόσον είναι απαραίτητο, συμπληρώνονται από τα προβλεπόμενα στην παρακάτω παράγραφο 2.1.1.

- 2.1.1. Για οχήματα της κατηγορίας M₁ συνολικής επιτρεπτής μάζας έως 2,5 τόνων η άνω αγκύρωση ζώνης ασφαλείας, εφόσον είναι στερεωμένη στη δομή του καθίσματος, δεν πρέπει να μετατοπίζεται προς τα εμπρός ενός εγκάρσιου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο R και το σημείο C του εν λόγω καθίσματος (βλέπε σχήμα 1 του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού).

Για οχήματα άλλα από τα αναφερόμενα παραπάνω, η άνω αγκύρωση δεν πρέπει να μετατοπίζεται προς τα εμπρός ενός εγκάρσιου επιπέδου με κλίση 10° προς τα εμπρός το οποίο διέρχεται από το σημείο R του καθίσματος.

- 2.2. Στα οχήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τέτοιοι μηχανισμοί, οι μηχανισμοί μετατόπισης και εμπλοκής που παρέχουν στους χρήστες όλων των καθισμάτων τη δυνατότητα να εγκαταλείπουν το όχημα πρέπει να εξακολουθούν να λειτουργούν χειρωνακτικά μετά τη δοκιμή.

- 2.3. Το εγχειρίδιο χρήστη του οχήματος πρέπει να περιλαμβάνει ενδείξεις ότι κάθε ζώνη ασφαλείας πρέπει να αντικαθίσταται μόνον με εγκεκριμένη ζώνη ασφαλείας για τη συγκεκριμένη θέση καθίσματος στο όχημα και ιδιαίτερα πρέπει να προσδιορίζονται εκείνες οι θέσεις καθήμενων οι οποίες μπορούν να εφοδιάζονται μόνον με κατάλληλη ζώνη ασφαλείας και σύστημα περιορισμού του φορτίου.

3. ΟΡΟΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. Γενικοί όροι

Οι γενικοί όροι που περιγράφονται στο σημείο 6.1 του παρόντος κανονισμού ισχύουν στη δοκιμή που περιγράφεται στο παρόν παράρτημα.

3.2. Τοποθέτηση και έλεγχος

3.2.1. Ολισθητήρας

Ο ολισθητήρας πρέπει να είναι κατασκευασμένος έτσι ώστε να μην παρουσιάζει μόνιμη παραμόρφωση μετά τη δοκιμή. Πρέπει να κατευθύνεται έτσι ώστε, στη διάρκεια της φάσης κρούσεως, η απόκλιση να μην υπερβαίνει τις 5° στο κατακόρυφο επίπεδο και τις 2° στο οριζόντιο επίπεδο.

3.2.2. Διασφάλιση της δομής του οχήματος

Το μέρος της δομής του οχήματος που θεωρείται ουσιώδες για την ακαμψία του οχήματος όσον αφορά τις αγκυρώσεις των καθισμάτων και τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας πρέπει να στερεώνεται στον ολισθητήρα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο σημείο 6.2 του παρόντος κανονισμού.

3.2.3. Συστήματα συγκράτησης

- 3.2.3.1. Τα συστήματα συγκράτησης (το σύνολο των καθισμάτων, τα συστήματα ζωνών ασφαλείας και οι μηχανισμοί περιορισμού του φορτίου) πρέπει να προσαρτώνται στη δομή του οχήματος σύμφωνα με τις προδιαγραφές της σειράς παραγωγής οχημάτων.

Το εντός του οχήματος περιβάλλον έναντι του δοκιμαζόμενου καθίσματος (πλευρικό τοίχωμα, κάθισμα κ.λπ., ανάλογα με το δοκιμαζόμενο κάθισμα) μπορεί να προσαρτάται στον ολισθητήρα της δοκιμής. Εάν υπάρχει εμπρόσθιος αερόσακος, πρέπει να απενεργοποιείται.

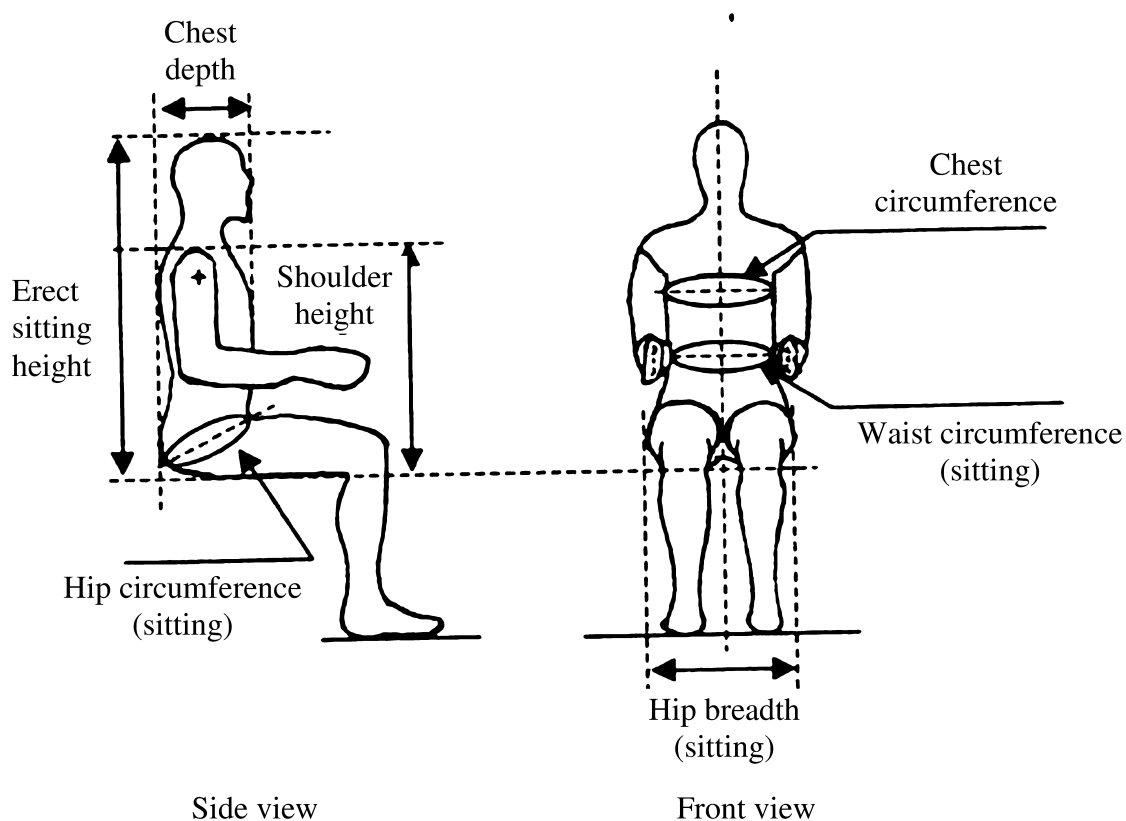
- 3.2.3.2. Κατ' αίτηση του κατασκευαστή του οχήματος και κατόπιν συμφωνίας με την τεχνική υπηρεσία την επιφορτισμένη με τις δοκιμές, ορισμένα συστατικά μέρη των συστημάτων συγκράτησης άλλα εκτός από τα πλήρη καθίσματα, τα συστήματα ζωνών ασφαλείας και τους μηχανισμούς περιορισμού του φορτίου, μπορεί να μην προσαρτώνται στον ολισθητήρα της δοκιμής ή να αντικαθίστανται από συστατικά μέρη με ισοδύναμη ή μικρότερη αντοχή και με διαστάσεις ανάλογες προς τις διαστάσεις του εσωτερικού εξοπλισμού του οχήματος με την προϋπόθεση ότι ο δοκιμαζόμενος σχηματισμός είναι τουλάχιστον τόσο δυσμενής όσο και ο σχηματισμός της σειράς από άποψη δυνάμεων που εφαρμόζονται στο κάθισμα και τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας.
- 3.2.3.3. Τα καθίσματα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα, όπως απαιτείται στο σημείο 6.1.2 του παρόντος κανονισμού, στη θέση προς χρήση που έχει επιλεγεί από την τεχνική υπηρεσία την αρμόδια για τις δοκιμές ως θέση που συνεπάγεται τις πλέον δυσμενείς συνθήκες από άποψη αντοχής των αγκυρώσεων και συμβατή με την εγκατάσταση των ανδρικών στο όχημα.
- 3.2.4. Ανδρικόκελα
- Ένα ανδρικόκελο του οποίου οι διαστάσεις και η μάζα ορίζονται στο παράρτημα 8 πρέπει να τοποθετείται σε κάθε θέση και να συγκρατείται με τη ζώνη ασφαλείας που προβλέπεται για το όχημα.
- Δεν απαιτείται εξοπλισμός για τα ανδρικόκελα.
- 3.3. Δοκιμή
- 3.3.1. Το έλκνητρο πρέπει να προωθείται έτσι ώστε, στη διάρκεια της δοκιμής, η ταχύτητά του να ποικίλλει κατά 50 km/h. Η επιβράδυνση του έλκνητρος πρέπει να γίνεται στο εσωτερικό του διαδρόμου που προσδιορίζεται στο παράρτημα 8 του κανονισμού αριθ. 16.
- 3.3.2. Εφόσον είναι απαραίτητο η ενεργοποίηση των πρόσθετων μηχανισμών συγκράτησης (μηχανισμοί αρχικού φορτίου κ.λπ., εκτός από αερόσακους) γίνεται σύμφωνα με τις ενδείξεις του κατασκευαστή του οχήματος.
- 3.3.3. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι η μετατόπιση των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στα σημεία 2.1 και 2.1.1 του παρόντος παραρτήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ (*)

Μάζα	97,5 ± 5 kg
Ύψος σε όρθια στάση	965 mm
Πλευρική όψη	415 mm
Περιφέρεια λεκάνης (σε καθιστή στάση)	1 200 mm
Περιφέρεια μέσης (σε καθιστή στάση)	1 080 mm
Βάθος θώρακα	265 mm
Περιφέρεια θώρακα	1 130 mm
Εμπρόσθια όψη	680 mm
Ανοχή σε όλες τις διαστάσεις	± 5 τοις εκατό

Σημείωση: Ένα σχήμα που εξηγεί τις διαστάσεις παρέχεται στην εικόνα παρακάτω.



(*) Τα συστήματα που περιγράφονται στον Australian Design Rule (ADR) 4/03 και στο Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No 208 θεωρούνται ισοδύναμα.

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΕΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου TRANS/WP.29/343 της ΟΕΕ/ΕΕ, που διατίθεται στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:

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

Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 145 - Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, τις αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX και τις θέσεις καθημένων i-Size [2019/2142]

Ημερομηνία έναρξης ισχύος 19 Ιουλίου 2018

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης. Το αυθεντικό και νομικά δεσμευτικό κείμενο είναι το: ECE/TRANS/WP.29/2017/133.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κανονισμός

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Δοκιμές
7. Τροποποιήσεις και παράταση της έγκρισης του τύπου οχήματος
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
10. Οριστική παύση της παραγωγής
11. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου.

Παραρτήματα

1. Κοινοποίηση:
2. Διάταξη του σήματος έγκρισης
3. Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «H» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθημένων στα μηχανοκίνητα οχήματα
 - Προσάρτημα 1 — Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής σημείου «H» (μηχανή 3-D H)
 - Προσάρτημα 2 — Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς
 - Προσάρτημα 3 — Δεδομένα αναφοράς για τις θέσεις καθημένων
4. Συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX και αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX
5. Θέση καθημένου i-Size

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) σε οχήματα της κατηγορίας M₁ όσον αφορά τα συστήματά τους αγκυρώσεων ISOFIX και τις αγκυρώσεις τους άνω πρόσδεσης ISOFIX που προορίζονται για συστήματα συγκράτησης για παιδιά. Άλλες κατηγορίες οχημάτων που είναι εφοδιασμένα με συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·
- β) κάθε κατηγορία οχημάτων όσον αφορά τις θέσεις καθημένων i-Size, εάν τυχόν ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού,

- 2.1. «έγκριση οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, τις αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX και τις θέσεις καθημένων i-Size, εάν υπάρχουν·
- 2.2. «τύπος οχήματος»: η κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές ως προς τις διαστάσεις, γραμμές και τα υλικά των συστατικών μερών της δομής του οχήματος ή της δομής των καθισμάτων στα οποία είναι προσαρτημένα τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX και οι αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX, εάν υπάρχουν, και, εάν η αντοχή των αγκυρώσεων έχει δοκιμαστεί σύμφωνα με τη δυναμική δοκιμή και η αντοχή του δάπεδου του οχήματος σύμφωνα με τη στατική δοκιμή στην περίπτωση θέσεων καθημένων i-Size, ως προς τα χαρακτηριστικά οποιουδήποτε μέρους του συστήματος συγκράτησης, ειδικά τη λειτουργία του συστήματος περιορισμού του φορτίου, που έχει επίδραση στις δυνάμεις που ασκούνται στις αγκυρώσεις·
- 2.3. «δάπεδο»: το κάτω μέρος του αμαξώματος που συνδέει τα πλευρικά μέρη του οχήματος. Σ' αυτό περιλαμβάνονται ράβδοι, ελάσματα και πιθανώς άλλες ενισχύσεις, έστω και αν βρίσκονται κάτω από το δάπεδο, όπως επιμήκη και εγκάρσια στελέχη·
- 2.4. «κάθισμα»: η κατασκευή που μπορεί να είναι αναπόσπαστο ή μη μέρος της δομής οχήματος, πλήρης με τα σχετικά παρελκόμενα, προοριζόμενη για να κάθεται ένας ενήλικας. Ο όρος καλύπτει τόσο μεμονωμένα καθίσματα όσο και μέρη πάγκου καθισμάτων, που προορίζονται για να κάθεται ένας ενήλικας·
- 2.5. «εμπρόσθιο κάθισμα επιβάτη»: το κάθισμα του οποίου «το πλέον προς τα εμπρός ευρισκόμενο σημείο H» ευρίσκεται στο κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο R του οδηγού ή μπροστά από αυτό·
- 2.6. «ομάδα καθισμάτων»: είτε ένα κάθισμα τύπου πάγκου είτε ξεχωριστά καθίσματα το ένα δίπλα στο άλλο (δηλαδή στερεωμένα έτσι ώστε οι εμπρόσθιες αγκυρώσεις ενός από τα καθίσματα να είναι ευθυγραμμισμένες με τις οπίσθιες ή μπροστά από αυτές ή να είναι ευθυγραμμισμένες με τις εμπρόσθιες αγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος ή πίσω από αυτές) και τα οποία παρέχουν μια ή περισσότερες θέσεις καθημένων για ενήλικες·
- 2.7. «πάγκος καθισμάτων»: η πλήρης κατασκευή με τα σχετικά παρελκόμενα, που προορίζεται για να κάθονται περισσότεροι από ένας ενήλικες·
- 2.8. «ISOFIX»: σύστημα σύνδεσης των συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα, το οποίο διαθέτει δύο άκαμπτες αγκυρώσεις επί του οχήματος, δύο αντίστοιχες άκαμπτες αγκυρώσεις επί του συστήματος συγκράτησης για παιδιά και ένα μέσο για να περιορίζεται η περιστροφή του βήματος του συστήματος συγκράτησης για παιδιά·
- 2.9. «θέση ISOFIX»: η θέση που επιτρέπει την εγκατάσταση:
 - α) είτε ενός καθολικού συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά με μέτωπο προς τα εμπρός, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 44,
 - β) είτε ενός οιονεί καθολικού συστήματος συγκράτησης για παιδιά ISOFIX με μέτωπο προς τα εμπρός, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 44,
 - γ) ή ενός οιονεί καθολικού συστήματος συγκράτησης για παιδιά ISOFIX με μέτωπο προς τα πίσω, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 44,
 - δ) ή ενός οιονεί καθολικού συστήματος συγκράτησης για παιδιά ISOFIX με μέτωπο προς τα πλάγια, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 44,

- ε) ή ενός ειδικού συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 44,
- στ) ή ενός ειδικού συστήματος συγκράτησης για παιδιά i-Size ολοκληρωμένης κλάσης, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 129,
- ζ) ή ενός ειδικού συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 129·
- 2.10. «αγκύρωση κάτω πρόσδεσης ISOFIX»: η άκαμπτη στρογγυλή, οριζόντια ράβδος διαμέτρου 6 mm, η οποία εκτείνεται από τη δομή του οχήματος ή του καθίσματος και χρησιμεύει για την υποδοχή και τη συγκράτηση ενός συστήματος συγκράτησης για παιδιά ISOFIX με εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX·
- 2.11. «σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX»: το σύστημα που αποτελείται από δύο κάτω αγκυρώσεις ISOFIX οι οποίες είναι σχεδιασμένες για τη στερέωση ενός συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά σε συνδυασμό με μια διάταξη αντιπεριστροφής·
- 2.12. «πρόσδεση ISOFIX»: μία από τις δύο συνδέσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 44 ή του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 129, η οποία εκτείνεται από τη δομή του συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά και είναι συμβατή με μια κάτω αγκύρωση ISOFIX·
- 2.13. «σύστημα συγκράτησης ISOFIX για παιδιά»: σύστημα συγκράτησης για παιδιά που πληροί τις προϋποθέσεις του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 44 ή του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 129, το οποίο πρέπει να προσδένεται σε ένα σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX·
- 2.14. «μηχανισμός εφαρμογής στατικής δύναμης (SFAD)»: η ιδιοδιάταξη δοκιμής που ενεργοποιεί τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX του οχήματος και χρησιμοποιείται για την επαλήθευση της αντοχής τους και της ικανότητας της δομής του οχήματος ή του καθίσματος να περιορίζει την περιστροφή κατά τη διάρκεια στατικής δοκιμής. Η ιδιοδιάταξη δοκιμής των κάτω αγκυρώσεων και των άνω σημείων πρόσδεσης περιγράφεται στα σχήματα 1 και 2 του παραρτήματος 4, καθώς και ένας μηχανισμός εφαρμογής στατικής δύναμης SFAD_{SL} (υποστήριγμα) για την αξιολόγηση των θέσεων καθημένων i-Size όσον αφορά την αντοχή του δαπέδου του οχήματος. Παράδειγμα τέτοιου μηχανισμού SFAD_{SL} παρέχεται στο σχήμα 3 του παραρτήματος 5·
- 2.15. «Μηχανισμός που εμποδίζει την περιστροφή»:
- α) ο μηχανισμός που εμποδίζει την περιστροφή ενός καθολικού συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά αποτελείται από μια άνω πρόσδεση ISOFIX·
- β) ο μηχανισμός που εμποδίζει την περιστροφή ενός οιονεί καθολικού συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά αποτελείται είτε από μια άνω πρόσδεση, το ταμπλό του οχήματος, είτε από ένα υποστήριγμα που προορίζεται να περιορίζει την περιστροφή του συστήματος συγκράτησης στη διάρκεια μιας μετωπικής σύγκρουσης·
- γ) ο μηχανισμός που εμποδίζει την περιστροφή ενός συστήματος συγκράτησης i-Size για παιδιά αποτελείται είτε από μια άνω πρόσδεση είτε από ένα υποστήριγμα που προορίζεται να περιορίζει την περιστροφή του συστήματος συγκράτησης στη διάρκεια μιας μετωπικής σύγκρουσης·
- δ) για το σύστημα ISOFIX, i-Size, τα καθολικά και οιονεί καθολικά συστήματα συγκράτησης για παιδιά το ίδιο το κάθισμα του οχήματος δεν αποτελεί διάταξη που εμποδίζει την περιστροφή·
- 2.16. «αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX»: ένα χαρακτηριστικό στοιχείο, όπως μια ράβδος, που βρίσκεται σε συγκεκριμένο σημείο, σχεδιασμένο για την υποδοχή ενός συνδέσμου του ιμάντα του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX και μεταφέρει τη δύναμη συγκράτησης στη δομή του οχήματος·
- 2.17. «σύνδεσμος του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX»: η διάταξη που προορίζεται να στερεωθεί σε μια αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX·
- 2.18. «άγκιστρο του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX»: ένας σύνδεσμος του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX, ο οποίος χρησιμοποιείται κατά κανόνα για την προσάρτηση ενός ιμάντα του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX στην αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX, όπως εμφανίζεται στο σχήμα 3 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού·
- 2.19. «ιμάντας του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX»: ένας ιμάντας με πλέγμα (ή ισοδύναμη διάταξη) που εκτείνεται από το άνω τμήμα ενός συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά έως την αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX και ο οποίος είναι εφοδιασμένος με μια διάταξη ρύθμισης, μια διάταξη χαλάρωσης της τάσης και έναν σύνδεσμο του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX·
- 2.20. «διάταξη καθοδήγησης»: διάταξη μέσω της οποίας το άτομο που τοποθετεί το σύστημα συγκράτησης ISOFIX για παιδιά οδηγείται στην κατάλληλη διαδρομή για την τοποθέτηση των προσδέσεων ISOFIX που βρίσκονται επάνω στο σύστημα συγκράτησης ISOFIX για παιδιά σε ορθή ευθυγράμμιση με τις αγκυρώσεις κάτω πρόσδεσης ISOFIX, ώστε να διευκολύνεται η πρόσδεση·

- 2.21. «ιδιοδιάταξη του συστήματος συγκράτησης για παιδιά»: μια βάση στήριξης, σύμφωνα με μία από τις οκτώ κατηγορίες μεγέθους ISOFIX που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παραρτήματος 17 – προσάρτημα 2 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 16 και των οποίων οι διαστάσεις παρατίθενται ιδίως στα σχήματα 1 έως 7 της προαναφερόμενης παραγράφου 4. Αυτές οι ιδιοδιάταξεις του συστήματος συγκράτησης για παιδιά χρησιμοποιούνται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 για να διαπιστωθεί ποιες κατηγορίες μεγέθους των συστημάτων συγκράτησης ISOFIX για παιδιά μπορούν να προσαρτηθούν στις θέσεις ISOFIX του οχήματος. Επίσης, ένα από τα συστήματα συγκράτησης για παιδιά, το επονομαζόμενο ISO/F2 ή ISO/F2X που περιγράφεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 (παράρτημα 17 προσάρτημα 2) χρησιμοποιείται στον παρόντα κανονισμό για τον προσδιορισμό της θέσης και την εξέταση της δυνατότητας πρόσβασης σε οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX·
- 2.22. «εκτιμώμενος όγκος της βάσης του υποστηρίγματος»: ο όγκος, όπως εμφανίζεται στα σχήματα 1 και 2 του παραρτήματος 5 του παρόντος κανονισμού, στον οποίο θα ακουμπά η βάση του υποστηρίγματος ενός συστήματος συγκράτησης για παιδιά i-Size, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 129, και που πρέπει επομένως να τέμνει το δάπεδο του οχήματος·
- 2.23. «επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος»: η περιοχή που προκύπτει από το σημείο τομής της ανώτερης επιφάνειας του δαπέδου του οχήματος (συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων, του τάπητα, του αφρώδους πλαστικού κ.λπ.), με τον εκτιμώμενο όγκο της βάσης του υποστηρίγματος και είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να αντέχει τις δυνάμεις του υποστηρίγματος ενός συστήματος συγκράτησης για παιδιά i-Size, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 129·
- 2.24. «θέση καθήμενου i-Size»: η θέση καθήμενου, αν τυχόν ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, η οποία είναι σχεδιασμένη ώστε να δέχεται συστήματα συγκράτησης για παιδιά i-Size και πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση έγκρισης τύπου του οχήματος όσον αφορά τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, τις αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX και τις θέσεις καθήμενων i-Size, εάν υπάρχουν, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω έγγραφα εις τριπλούν και από τα εξής στοιχεία:
- 3.2.1. σχέδια της γενικής δομής του οχήματος σε κατάλληλη κλίμακα, στα οποία εμφανίζονται οι θέσεις των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX, των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX, εάν υπάρχουν, και στην περίπτωση θέσεων καθήμενων i-Size, της επιφάνειας επαφής του δαπέδου του οχήματος, καθώς και λεπτομερή σχέδια των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX, εάν υπάρχουν, της αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX εάν υπάρχει, και των σημείων στα οποία προσαρτώνται·
- 3.2.2. τις προδιαγραφές των χρησιμοποιούμενων υλικών τα οποία ενδέχεται να επηρεάζουν την αντοχή των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX και της αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX, εάν υπάρχει, και, στην περίπτωση θέσεων καθήμενων i-Size, της επιφάνειας επαφής του δαπέδου του οχήματος·
- 3.2.3. τεχνική περιγραφή των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX και της αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX, εάν υπάρχει·
- 3.2.4. στην περίπτωση συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX και αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX, εάν τυχόν έχουν προσαρτηθεί στη δομή του καθίσματος:
- 3.2.4.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τον σχεδιασμό των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους και των συστημάτων ρύθμισης και ασφαλισής τους·
- 3.2.4.2. σχέδια, σε κατάλληλη κλίμακα και επαρκώς λεπτομερή, των καθισμάτων, της αγκύρωσής τους επί του οχήματος και των συστημάτων ρύθμισης και ασφαλισής τους·
- 3.3. Κατ' επιλογή του κατασκευαστή, υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος είτε τα τμήματα οχήματος τα οποία θεωρούνται ουσιώδη από την τεχνική υπηρεσία η οποία διενεργεί τις δοκιμές έγκρισης για τις αγκυρώσεις ISOFIX, τις αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX αν υπάρχουν, και στην περίπτωση θέσεων καθήμενων i-Size, της επιφάνειας επαφής με το δάπεδο του οχήματος.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Εάν το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος.
- 4.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν πρέπει να παρέχει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος, όπως ορίζεται στην ανωτέρω παράγραφο 2.2.
- 4.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης, ή της απόρριψης ή της ανάκλησης της έγκρισης, ή της οριστικής παύσης της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό γίνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη χρήση εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
- 4.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.4.1. κύκλο ο οποίος περιβάλλει το αλφαβητικό στοιχείο «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση (¹).
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, στα δεξιά του κύκλου που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί στο πλαίσιο ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.1· στην περίπτωση αυτή οι επιπλέον αριθμοί και σύμβολα όλων των κανονισμών σύμφωνα με τους οποίους χορηγήθηκε έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα αναγράφονται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διαμόρφωσης του σήματος έγκρισης.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Ορισμοί
- 5.1.1. Το σημείο H είναι σημείο αναφοράς όπως ορίζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού, το οποίο πρέπει να προσδιορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.
- 5.1.1.1. Το σημείο «H» είναι σημείο αναφοράς που αντιστοιχεί στο H όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.1.1 το οποίο προσδιορίζεται για κάθε κανονική θέση κατά την οποία χρησιμοποιείται το κάθισμα.
- 5.1.1.2. Το σημείο R είναι το σημείο αναφοράς θέσης καθημένου το οποίο ορίζεται στο παράρτημα 3 προσάρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.
- 5.1.2. Το τριδιάστατο σύστημα αναφοράς ορίζεται στο παράρτημα 3 προσάρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.

(¹) Οι διακριτικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών της συμφωνίας του 1958 αναφέρονται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο TRANS/WP.29/78/Rev.2/Rev.6.
www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2. Γενικές προδιαγραφές

5.2.1. Οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX και οποιαδήποτε αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX, που έχει εγκατασταθεί ή πρόκειται να εγκατασταθεί στο όχημα, για ένα σύστημα συγκράτησης ISOFIX για παιδιά καθώς και η επιφάνεια επαφής του δαπέδου του οχήματος οποιασδήποτε θέσης καθημένου i-Size πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να τοποθετούνται έτσι ώστε:

5.2.1.1. οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX και οποιαδήποτε αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX, καθώς και η επιφάνεια επαφής του δαπέδου του οχήματος οποιασδήποτε θέσης καθημένου i-Size πρέπει να συντείνουν ώστε το όχημα, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX και οποιαδήποτε αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX που θα μπορούσε να προστεθεί σε οποιοδήποτε όχημα πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι αγκυρώσεις αυτές πρέπει να περιγράφονται στο έντυπο της αίτησης για έγκριση τύπου.

5.2.1.2. Η αντοχή του συστήματος αγκυρώσεων ISOFIX και η αντοχή της αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX σχεδιάζονται για οποιοδήποτε σύστημα συγκράτησης ISOFIX για παιδιά της ομάδας μάζας 0, 0+, 1 όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 44.

5.2.1.3. Το σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX, η αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX και η επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος καθισμάτων καθημένων i-Size σχεδιάζονται για το σύστημα συγκράτησης για παιδιά i-Size ολοκληρωμένης κλάσης, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 129.

5.2.2. Συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, σχεδιασμός και τοποθέτηση:

5.2.2.1. Οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX αποτελείται από άκαμπτη στρογγυλή, οριζόντια ράβδο (ή ράβδους) διαμέτρου $6 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$, η/οι οποία/-ες καλύπτει/-ουν δύο ζώνες πραγματικού μήκους τουλάχιστον 25 mm τοποθετημένες στον ίδιο άξονα, όπως εμφανίζεται στο σχήμα 4 παράρτημα 4.

5.2.2.2. Οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX εγκατεστημένο σε θέση καθημένου εντός οχήματος πρέπει να ευρίσκεται τουλάχιστον 120 mm πίσω από το σημείο Η του σχεδίου, όπως καθορίζεται στο παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού, μετρώμενο οριζοντίως και έως το κέντρο της ράβδου.

5.2.2.3. Για κάθε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX εγκατεστημένο εντός οχήματος, πρέπει να υπάρχει δυνατότητα προσάρτησης της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά «ISO/F2» ή «ISO/F2X» όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος και περιγράφεται στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 16 (παράρτημα 17 προσάρτημα 2).

Οι θέσεις i-Size δέχονται ιδιοδιατάξεις του συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά «ISO/F2X» και «ISO/R2» σε συνδυασμό με τον εκτιμώμενο όγκο της βάσης του υποστηρίγματος, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 (παράρτημα 17 προσάρτημα 2). Επιπλέον, οι θέσεις i-Size δέχονται ιδιοδιατάξεις του συστήματος συγκράτησης για παιδιά της κατηγορίας ISO/B2, όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 (παράρτημα 17 προσάρτημα 5).

5.2.2.4. Η κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά, όπως περιγράφεται από τον κατασκευαστή στην παράγραφο 5.2.2.3, πρέπει να έχει γωνίες εντός των ακόλουθων ορίων, οι οποίες γωνίες μετρώνται σε σχέση με τα επίπεδα αναφοράς του οχήματος, όπως καθορίζεται στο παράρτημα 3 προσάρτημα 2 του παρόντος κανονισμού:

α) Βήμα: $15^\circ \pm 10^\circ$.

β) Κύλινδρος περιστροφής: $0^\circ \pm 5^\circ$.

γ) Ταλάντωση: $0^\circ \pm 10^\circ$.

Για τις θέσεις i-Size, εφόσον δεν υπερβαίνονται τα όρια που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2.2.4, είναι αποδεκτό για το μικρότερο μήκος του υποστηρίγματος, σύμφωνα με τον εκτιμώμενο όγκο της βάσης του υποστηρίγματος, να προκύπτει γωνία βήματος μεγαλύτερη από αυτήν που, σε άλλη περίπτωση, θα επέβαλε η δομή του οχήματος ή του καθίσματος. Πρέπει να είναι δυνατή η εγκατάσταση ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης ISOFIX για παιδιά κάτω από την προσαυξημένη γωνία του βήματος. Η παράγραφος αυτή δεν εφαρμόζεται στις ιδιοδιατάξεις του συστήματος συγκράτησης για παιδιά μεγέθους ISO/B2.

- 5.2.2.5. Τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX πρέπει να είναι μονίμως σε θέση χρήσης ή να μπορούν να εναποθηκεύονται. Στην περίπτωση εναποθηκευόμενων αγκυρώσεων, πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, όταν αυτά ευρίσκονται σε κατάσταση χρήσης.
- 5.2.2.6. Κάθε ράβδος κάτω αγκύρωσης ISOFIX (σε κατάσταση χρήσης) ή κάθε μόνιμα εγκατεστημένη διάταξη καθοδήγησης πρέπει να είναι ορατή, χωρίς συμπίεση του μαξιλαριού του καθίσματος ή του ερεισίνωτου, όταν η ράβδος και η διάταξη καθοδήγησης φαίνονται, σε κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο που διέρχεται από το κέντρο της ράβδου ή της διάταξης καθοδήγησης, κατά μήκος μιας γραμμής που σχηματίζει μαζί με ένα οριζόντιο επίπεδο γωνία προς τα επάνω 30 μοιρών.
- Εναλλακτικά προς την παραπάνω απαίτηση, το όχημα πρέπει να φέρει μόνιμη επισήμανση παραπλεύρως κάθε ράβδου ή διάταξης καθοδήγησης. Η επισήμανση αυτή θα είναι μία από τις κατωτέρω εμφανόμενες, κατ' επιλογή του κατασκευαστή.
- 5.2.2.6.1. Το σύμβολο του παραρτήματος 4, σχήμα 12, που αποτελείται από έναν κύκλο με διάμετρο τουλάχιστον 13 mm και περιλαμβάνει ένα εικονόγραμμα πρέπει να πληροί τις ακόλουθες ελάχιστες προϋποθέσεις:
- α) Το εικονόγραμμα πρέπει να έρχεται σε χρωματική αντίθεση με το φόντο του κύκλου·
- β) το εικονόγραμμα πρέπει να τοποθετείται κοντά σε κάθε ράβδο του συστήματος.
- 5.2.2.6.2. Η λέξη «ISOFIX» πρέπει να γράφεται με κεφαλαία γράμματα ύψους τουλάχιστον 6 mm.
- 5.2.2.7. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.2.2.6 δεν εφαρμόζονται στη θέση καθημένου I-Size. Οι θέσεις καθημένων i-Size πρέπει να φέρουν σήμανση σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.4.1.
- 5.2.3. Συστήματα αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX, σχεδιασμός και τοποθέτηση:
- Κατ' αίτηση του κατασκευαστή του οχήματος, οι μέθοδοι που περιγράφονται στις παραγράφους 5.2.3.1 και 5.2.3.2 μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά.
- Η μέθοδος που περιγράφεται στην παράγραφο 5.2.3.1 μπορεί να χρησιμοποιείται μόνον εφόσον η θέση του ISOFIX είναι επάνω σε κάθισμα του οχήματος.
- 5.2.3.1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 5.2.3.3 και 5.2.3.4, το τμήμα κάθε αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX που έχει σχεδιαστεί για να προσδένεται με σύνδεσμο άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX πρέπει να ευρίσκεται όχι μακρύτερα από 2 000 mm από το σημείο αναφοράς ώμου και εντός της σκιασμένης ζώνης, όπως εμφανίζεται στα σχήματα 6 έως 10 του παραρτήματος 4, της συγκεκριμένης θέσης καθημένου για την οποία έχει εγκατασταθεί, με μνεία του μοντέλου που προβλέπεται στη SAE J 826 (Ιούλιος 1995) και εμφανίζεται στο παράρτημα 4, σχήμα 5, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 5.2.3.1.1. το σημείο «H» του μοντέλου είναι τοποθετημένο στο μοναδικό σχέδιο σημείου «H» κατά την εντελώς προς τα κάτω και εντελώς προς τα πίσω θέση του καθίσματος, με τη διαφορά ότι το μοντέλο ευρίσκεται παραπλεύρως στο μέσο της απόστασης μεταξύ των δύο κάτω αγκυρώσεων ISOFIX·
- 5.2.3.1.2. η γραμμή του κορμού του μοντέλου ευρίσκεται στην ίδια γωνία με το εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο, καθώς το ερεισίνωτο ευρίσκεται στην πλέον όρθια θέση, και και
- 5.2.3.1.3. το μοντέλο είναι τοποθετημένο στο κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο που περιέχει το σημείο H του μοντέλου.
- 5.2.3.2. Η διάταξη αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX μπορεί εναλλακτικά να τοποθετηθεί με τη βοήθεια της ιδιοδιάταξης «ISO/F2», όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 (παράρτημα 17, προσάρτημα 2, σχήμα 2), σε μια θέση ISOFIX εφοδιασμένη με κάτω αγκυρώσεις ISOFIX όπως εμφανίζεται στο σχήμα 11 του παραρτήματος 4.
- Η θέση καθημένου θα έχει τη μέγιστη κλίση προς τα πίσω και θα έχει ρυθμιστεί στο κατώτατο δυνατό επίπεδο με το ερεισίνωτο στην ονομαστική θέση του ή όπως συνιστάται από τον κατασκευαστή του οχήματος.
- Από την πλευρική άποψη, η αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX θα ευρίσκεται πίσω από την οπίσθια όψη της ιδιοδιάταξης «ISO/F2».
- Η τομή μεταξύ της οπίσθιας όψης της ιδιοδιάταξης «ISO/F2» και της οριζόντιας γραμμής (παράρτημα 4, σχήμα 11, σημείο αναφοράς 3) που περιλαμβάνει το τελευταίο άκαμπτο σημείο σκληρότητας άνω των 50 Shore A στο επάνω μέρος του ερεισίνωτου καθορίζει το σημείο αναφοράς 4 (παράρτημα 4, σχήμα 11) στον κεντρικό άξονα της ιδιοδιάταξης «ISO/F2». Σ' αυτό το σημείο αναφοράς, μια μέγιστη γωνία 45° επάνω από την οριζόντια γραμμή καθορίζει το άνω όριο του χώρου της αγκύρωσης του άνω σημείου πρόσδεσης.

Στην κάτωψη, στο σημείο αναφοράς 4 (παράρτημα 4, σχήμα 11), μια μέγιστη γωνία 90° που εκτείνεται προς τα πίσω και παραπλευρώς και στην πίσω όψη μια μέγιστη γωνία 40° προσδιορίζουν 2 όγκους που καθορίζουν τα όρια του χώρου της αγκύρωσης του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX.

Η προέλευση του ιμάντα του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX (5) ευρίσκεται στη διατομή της ιδιοδιάταξης «ISO/F2» με ένα επίπεδο που απέχει 550 mm πάνω από την οριζόντια όψη (1) της ιδιοδιάταξης «ISO/F2» στον κεντρικό άξονα (6) της ιδιοδιάταξης «ISO/F2».

Περαιτέρω, η αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX θα απέχει πάνω από 200 mm αλλά όχι πάνω από 2000 mm από το σημείο προέλευσης του ιμάντα του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX στην πίσω όψη της ιδιοδιάταξης «ISO/F2», που μετράται κατά μήκος του ιμάντα, όταν αυτός τραβιέται πάνω από το ερεισίνωτο στην αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX.

- 5.2.3.3. Το μέρος της αγκύρωσης του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX σε ένα όχημα, το οποίο έχει σχεδιαστεί για να συνδέεται με τον σύνδεσμο του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX, μπορεί να ευρίσκεται εκτός των σκιασμένων ζωνών που αναφέρονται στις παραγράφους 5.2.3.1 ή 5.2.3.2, εάν η τοποθέτηση μέσα σε μια ζώνη δεν ενδείκνυται και το όχημα είναι εφοδιασμένο με διάταξη διαδρομής η οποία,
- 5.2.3.3.1. εξασφαλίζει ότι ο ιμάντας του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX λειτουργεί σαν να ήταν το μέρος της αγκύρωσης που έχει σχεδιαστεί για να συνδέεται με την αγκύρωση του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX εντός της σκιασμένης ζώνης· και
- 5.2.3.3.2. Βρίσκεται τουλάχιστον 65 mm πίσω από τη γραμμή του κορμού, στην περίπτωση διάταξης διαδρομής με μη άκαμπτο πλέγμα ή ξεδιπλούμενης διάταξης διαδρομής ή τουλάχιστον 100 mm πίσω από τη γραμμή του κορμού, στην περίπτωση σταθερής και άκαμπτης διάταξης διαδρομής· και
- 5.2.3.3.3. κατά τη δοκιμή, μετά την εγκατάστασή της, ως προς τη χρήση για την οποία προορίζεται, η ιδιοδιάταξη παρουσιάζει επαρκή αντοχή ώστε να αντέχει, μαζί με την αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX το φορτίο που αναφέρεται στην παράγραφο 6.2 του παρόντος κανονισμού.
- 5.2.3.4. Μια αγκύρωση πρόσδεσης μπορεί να ενσωματωθεί στο ερεισίνωτο, με την προϋπόθεση ότι δεν ευρίσκεται στο χώρο περιτύλιξης του ιμάντα, στο επάνω μέρος του ερεισίνωτου των καθισμάτων του οχήματος.
- 5.2.3.5. Η αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX πρέπει να έχει διαστάσεις που να επιτρέπουν την πρόσδεση ενός αγκίστρου άνω πρόσδεσης ISOFIX όπως εμφανίζεται στο σχήμα 3.

Πρέπει να προβλέπεται ελεύθερος χώρος γύρω από κάθε αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX, έτσι ώστε να επιτρέπονται οι κινήσεις για το κλείσιμο και το άνοιγμα αυτής.

Όλες οι αγκυρώσεις που βρίσκονται πίσω από οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την προσάρτηση ενός αγκίστρου άνω πρόσδεσης ISOFIX ή συνδέσμου του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX πρέπει να είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να αποτρέπουν την εσφαλμένη χρήση με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα μέτρα:

- α) σχεδιασμός όλων αυτών των αγκυρώσεων στον χώρο αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX ως αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX· ή
- β) σήμανση μόνον των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX με ένα από τα σύμβολα, ή με την αντεστραμμένη εικόνα τους, όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 13 του παραρτήματος 4· ή
- γ) η σήμανση των αγκυρώσεων αυτών να μη γίνεται σύμφωνα με το στοιχείο α) ή β) ανωτέρω με σαφή ένδειξη ότι οι αγκυρώσεις αυτές δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX.

Για κάθε αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX που διαθέτει κάλυμμα, αυτό πρέπει να επισημαίνεται για παράδειγμα με ένα από τα σύμβολα ή με την αντεστραμμένη εικόνα ενός από τα σύμβολα που εμφανίζονται στο σχήμα 13 του παραρτήματος 4. Το κάλυμμα πρέπει να μπορεί να αφαιρεθεί χωρίς να χρειάζονται εργαλεία.

5.2.4. Απαιτήσεις για τη θέση καθημένου i-Size

Κάθε θέση καθημένου i-Size, όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 5.2.1 έως 5.2.4.3.

5.2.4.1. Σημάνσεις

Για κάθε θέση καθημένου i-Size πρέπει να υπάρχει μόνιμη σήμανση παραπλευρώς του συστήματος αγκύρωσης κάτω πρόσδεσης ISOFIX (ράβδος ή διάταξη καθοδήγησης) της αντίστοιχης θέσης καθημένου.

Η ελάχιστη δυνατή σήμανση είναι το σύμβολο του παραρτήματος 5, σχήμα 4, που αποτελείται από έναν κύκλο με διάμετρο τουλάχιστον 13 mm, και περιλαμβάνει ένα εικονόγραμμα και πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) το εικονόγραμμα πρέπει να έρχεται σε χρωματική αντίθεση με το φόντο του κύκλου·
- β) το εικονόγραμμα πρέπει να τοποθετείται κοντά σε κάθε ράβδο του συστήματος.

5.2.4.2. Γεωμετρικές απαιτήσεις για θέσεις καθημένων i-Size που συνδέονται με υποστηρίγματα i-Size

Εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία 5.2.2. και 5.2.3., πρέπει να επαληθεύεται ότι η άνω επιφάνεια του δαπέδου του οχήματος (συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων, του τάπητα, του αφρώδους υλικού κ.λπ.), τέμνει και τις δύο επιφάνειες στις διευθύνσεις x- και y- του εκτιμώμενου όγκου της βάσης του υποστηρίγματος, όπως φαίνεται στα σχήματα 1 και 2 του παραρτήματος 5 του παρόντος κανονισμού.

Ο εκτιμώμενος όγκος της βάσης του υποστηρίγματος χαρακτηρίζεται ως εξής (βλέπε επίσης παράρτημα 5, σχήματα 1 και 2 του παρόντος κανονισμού):

- α) κατά πλάτος, από τα δύο επίπεδα που είναι παράλληλα προς και σε απόσταση 100 mm από το μέσο διάμηκες επίπεδο της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης για παιδιά που είναι εγκατεστημένη στην αντίστοιχη θέση καθημένου· και
- β) κατά μήκος, από τα δύο επίπεδα που είναι κάθετα προς το επίπεδο που διαμορφώνεται από την κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης για παιδιά και είναι κατακόρυφο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης για παιδιά, σε απόσταση 585 mm και 695 mm από το επίπεδο που διέρχεται από τον κεντρικό άξονα των αγκυρώσεων κάτω πρόσδεσης ISOFIX και είναι κατακόρυφο προς την κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης για παιδιά· και
- γ) καθ' ύψος, από δύο επίπεδα τα οποία είναι παράλληλα προς την κάτω επιφάνεια του συστήματος συγκράτησης για παιδιά και σε απόσταση 270 mm και 525 mm από αυτήν.

Η γωνία βήματος που χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών πρέπει να μετράται σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.2.4.

Η συμμόρφωση με την απαίτηση αυτή μπορεί να αποδεικνύεται με φυσική δοκιμή ή προσομοίωση σε υπολογιστή ή με αντιπροσωπευτικά σχέδια.

5.2.4.3. Απαιτήσεις αντοχής δαπέδου του οχήματος για θέσεις καθημένων i-Size

Ολόκληρη η επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος (βλέπε παράρτημα 5, σχήματα 1 και 2) θα πρέπει να είναι επαρκούς αντοχής ώστε να αντέχει τα φορτία που επιβάλλονται όταν υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 6.2.4.5.

5.3. Ελάχιστος αριθμός προβλεπομένων θέσεων ISOFIX:

5.3.1. κάθε όχημα της κατηγορίας M₁ πρέπει να είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με δύο θέσεις ISOFIX που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Τουλάχιστον δύο θέσεις ISOFIX πρέπει να είναι εφοδιασμένες τόσο με ένα σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX όσο και με μια αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX.

Το είδος και ο αριθμός των ιδιοδιατάξεων ISOFIX, οι οποίες ορίζονται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 και μπορούν να τοποθετηθούν σε κάθε θέση ISOFIX, καθορίζονται στον κανονισμό αριθ. 16.

5.3.2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 5.3.1 εάν ένα όχημα είναι εφοδιασμένο μόνο με μία σειρά καθισμάτων, δεν απαιτείται θέση ISOFIX.

5.3.3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 5.3.1 τουλάχιστον μία από τις δύο θέσεις ISOFIX πρέπει να τοποθετείται στη δεύτερη σειρά καθισμάτων.

5.3.4. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 5.3.1, τα οχήματα της κατηγορίας M₁ πρέπει να έχουν μόνο ένα σύστημα θέσης ISOFIX εφόσον πρόκειται για οχήματα με:

- α) έως δύο θύρες επιβατών και
- β) μια οπίσθια σχεδιασμένη θέση καθημένου στην οποία λόγω παρεμβολής με τα στοιχεία διαβίβασης και/ή ανάρτησης δεν είναι δυνατή η εγκατάσταση αγκυρώσεων ISOFIX, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.2.2 και

γ) δείκτη λόγου ισχύος προς μάζα (PMR) άνω των 140 σύμφωνα με τους ορισμούς του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 51, και με ορισμό του λόγου της ισχύος προς μάζα (PMR):

$$PMR = (P_n/m_i) \times 1\,000 \text{ Kg/kW}$$

όπου:

P_N : Μέγιστη ονομαστική ισχύς του κινητήρα εκφραζόμενη σε kW ⁽²⁾

m_{ro} : μάζα του οχήματος σε θέση λειτουργίας σε kg

$m_i = m_{ro}$ (για οχήματα της κατηγορίας M₁)

και

δ) με κινητήρα μέγιστης ισχύος του κινητήρα (ονομαστική) μεγαλύτερη των 200 kW.²

Τέτοιου είδους όχημα πρέπει να διαθέτει μόνο ένα σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX και μια αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX σε εμπρόσθια θέση καθίσματος επιβατών σε συνδυασμό με διάταξη απενεργοποίησης αερόσακου (εάν η εν λόγω θέση καθημένου διαθέτει αερόσακο) και μια ενημερωτική ετικέτα που αναφέρει ότι δεν υπάρχει διαθέσιμο σύστημα θέσης ISOFIX στη δεύτερη σειρά καθισμάτων.

- 5.3.5. Εάν το σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX είναι τοποθετημένο σε εμπρόσθια θέση καθημένου που προστατεύεται με εμπρόσθιο αερόσακο, πρέπει να τοποθετηθεί επίσης μηχανισμός απενεργοποίησης αυτού.
- 5.3.6. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 5.3.1 σε περίπτωση που υπάρχει ενσωματωμένο σύστημα συγκράτησης για παιδιά θα απαιτούνται τουλάχιστον δύο θέσεις ISOFIX, μείον τον αριθμό των ενσωματωμένων μηχανισμών συγκράτησης για παιδιά των ομάδων μάζας 0, ή 0+, ή 1.
- 5.3.7. Οχήματα με πτυσσόμενη οροφή, όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.9.1.5 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) με περισσότερες της μίας σειρές καθισμάτων θα σταθεροποιείται με δύο τουλάχιστον αγκυρώσεις κάτω πρόσδεσης ISOFIX. Στην περίπτωση που υπάρχει μια αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX σε τέτοια οχήματα, πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 5.3.8. Εάν ένα όχημα είναι εφοδιασμένο μόνο με μία θέση καθίσματος ανά σειρά, απαιτείται μόνο μία θέση ISOFIX στη θέση επιβάτη. Στην περίπτωση που υπάρχει μια αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX σε τέτοια οχήματα, πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, εάν δεν είναι δυνατόν να εγκατασταθεί ούτε η μικρότερη δυνατή διάταξη ISOFIX με μέτωπο προς τα εμπρός (όπως ορίζεται στον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 16 παράρτημα 17 προσάρτημα 2) στη θέση καθίσματος επιβάτη, τότε δεν απαιτείται τοποθέτηση ISOFIX υπό την προϋπόθεση ότι καθορίζεται σύστημα συγκράτησης παιδιών για το εν λόγω όχημα.
- 5.3.9. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 5.3.1, δεν απαιτούνται θέσεις ISOFIX σε ασθενοφόρα και νεκροφόρες καθώς και σε οχήματα που προορίζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική άμυνα, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για τη διατήρηση της δημόσιας τάξης.
- 5.3.10. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων των παραγράφων 5.3.1 έως 5.3.4, μία ή περισσότερες από τις υποχρεωτικές θέσεις πρόσδεσης ISOFIX μπορεί να αντικατασταθεί από καθίσματα i-Size.

6. ΔΟΚΙΜΕΣ

6.1. Ασφάλιση του οχήματος για τις δοκιμές αγκυρώσεων ISOFIX

- 6.1.1. Η μέθοδος ασφάλισης του οχήματος που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής δεν αφορά την ενίσχυση των αγκυρώσεων ISOFIX και του χώρου αγκύρωσής τους ή την ελάττωση της κανονικής παραμόρφωσης της δομής.
- 6.1.2. Ένας μηχανισμός ασφάλισης θεωρείται ικανοποιητικός εάν δεν έχει καμία επίδραση σε έναν χώρο που εκτείνεται σε όλο το εύρος της δομής και εάν το όχημα ή η δομή είναι μπλοκαρισμένο ή σταθεροποιημένο εμπρός, σε μια απόσταση τουλάχιστον 500 mm από την προς δοκιμή αγκύρωση, και συγκρατείται ή σταθεροποιείται πίσω σε απόσταση 300 mm τουλάχιστον από αυτή την αγκύρωση.

⁽²⁾ «ονομαστική ισχύς κινητήρα» είναι η ισχύς του κινητήρα εκφραζόμενη σε kW (OEE) και μετρούμενη σύμφωνα με τη μέθοδο του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 85.

- 6.1.3. Συνοστάται να στηρίζεται η δομή σε στηρίγματα διατεταγμένα κατά προσέγγιση στην ίδια γραμμή με τους άξονες των τροχών ή, εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν, στην ίδια γραμμή με τα σημεία στερέωσης του συστήματος ανάρτησης.
- 6.1.4. Εάν χρησιμοποιείται διαφορετική μέθοδος ασφάλισης από εκείνη που περιγράφεται στις παραγράφους 6.1.1 έως 6.1.3 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να προσκομισθούν αποδείξεις ότι αυτή είναι ισοδύναμη.
- 6.2. Απαιτήσεις στατικής δοκιμής.
- 6.2.1. Η αντοχή των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX θα δοκιμάζεται με την εφαρμογή των δυνάμεων, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 6.2.4.3, στον μηχανισμό εφαρμογής στατικής δύναμης (SFAD) με προσδέσεις ISOFIX καλώς τοποθετημένες.
- Στην περίπτωση αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX πρέπει να διεξάγεται μια επιπλέον δοκιμή, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 6.2.4.4.
- Στην περίπτωση θέσης καθημένου i-Size πρέπει να διεξάγεται μια επιπλέον δοκιμή, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 6.2.4.5.
- Όλες οι θέσεις ISOFIX και/ή οι θέσεις καθημένων i-Size της ίδιας σειράς καθισμάτων, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ταυτόχρονα, πρέπει να δοκιμάζονται ταυτόχρονα.
- 6.2.2. Η δοκιμή μπορεί να διεξάγεται είτε σε εντελώς τελειωμένο όχημα ή σε επαρκή μέρη του οχήματος αντιπροσωπευτικά της αντοχής και της σταθερότητας της δομής του οχήματος.
- Τα παράθυρα και οι θύρες μπορεί να είναι τοποθετημένες ή όχι, κλειστές ή ανοικτές.
- Κάθε στοιχείο που προβλέπεται στον τύπο του οχήματος, ικανό να συντελέσει στη σταθερότητα της δομής του οχήματος, μπορεί να είναι τοποθετημένο.
- Οι δοκιμές μπορούν να περιορίζονται στις θέσεις ISOFIX ή i-Size που αφορούν ένα και μόνο κάθισμα ή μία ομάδα καθισμάτων υπό τον όρο ότι:
- α) αυτές οι θέσεις ISOFIX ή i-Size έχουν τα ίδια δομικά χαρακτηριστικά με τις θέσεις ISOFIX ή i-Size που αφορούν τα υπόλοιπα καθίσματα ή ομάδες καθισμάτων και
- β) όταν αυτές οι θέσεις ISOFIX ή i-Size τοποθετούνται εξολοκλήρου ή εν μέρει στο κάθισμα ή στην ομάδα καθισμάτων, τα δομικά χαρακτηριστικά του καθίσματος ή της ομάδας καθισμάτων ή του δαπέδου στην περίπτωση θέσεων καθημένων i-Size είναι τα ίδια με εκείνα των υπολοίπων καθισμάτων ή ομάδων καθισμάτων.
- 6.2.3. Εάν τα καθίσματα και τα προσκέφαλα είναι ρυθμιζόμενα, πρέπει να δοκιμάζονται στη θέση που ορίζεται από την τεχνική υπηρεσία εντός των ορίων που τίθενται από τον κατασκευαστή του οχήματος, όπως προβλέπεται στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος 17 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 16.
- 6.2.4. Δυνάμεις, κατευθύνσεις και όρια μετατόπισης.
- 6.2.4.1. Μια δύναμη $135 \text{ N} \pm 15 \text{ N}$ πρέπει να εφαρμόζεται στο κέντρο της κάτω μετωπιαίας εγκάρσιας δοκού του SFAD, έτσι ώστε να προσαρμόζεται η εμπρόσθια και οπίσθια θέση της προς τα πίσω επέκτασης του SFAD και να καταστέλλεται κάθε χαλάρωση ή σφίξιμο μεταξύ του SFAD και του στηρίγματός του.
- 6.2.4.2. Στον μηχανισμό εφαρμογής στατικής δύναμης (SFAD) πρέπει να εφαρμόζονται δυνάμεις σε κατευθύνσεις προς τα εμπρός και πλαγίως σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Κατευθύνσεις δυνάμεων δοκιμής

Προς τα εμπρός	$0^\circ \pm 5^\circ$	8 kN $\pm 0,25$ kN
Πλαγίως	$75^\circ \pm 5^\circ$ (και στις δύο πλευρές κατευθείαν προς τα εμπρός ή, εάν υπάρχει πλευρά χειρίστης περίπτωσης ή εάν και οι δύο πλευρές είναι συμμετρικές, μόνο στη μία πλευρά)	5 kN $\pm 0,25$ kN

Κάθε μία από αυτές τις δοκιμές μπορεί να διεξάγεται σε διαφορετικές δομές, εάν το ζητεί ο κατασκευαστής.

Δυνάμεις στην κατεύθυνση προς τα εμπρός πρέπει να εφαρμόζονται σε γωνία αρχικής εφαρμογής δύναμης $10 \pm 5^\circ$ επάνω από το οριζόντιο επίπεδο. Πλάγιας κατεύθυνσης δυνάμεις πρέπει να εφαρμόζονται σε γωνία $0^\circ \pm 5^\circ$ οριζοντίως. Μια δύναμη προκαταρκτικής φόρτωσης $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$ πρέπει να εφαρμόζεται στο προβλεπόμενο σημείο φόρτωσης X που εμφανίζεται στην εικόνα 2 του παραρτήματος 4. Πλήρης εφαρμογή του φορτίου θα επιτευχθεί όσον το δυνατόν συντομότερα και εντός μέγιστου χρόνου εφαρμογής του φορτίου 30 δευτερολέπτων. Εντούτοις, ο κατασκευαστής μπορεί να ζητήσει την εφαρμογή του φορτίου εντός 2 δευτερολέπτων. Η δύναμη πρέπει να ασκείται επί ελάχιστο χρόνο 0,2 δευτερολέπτων.

Όλες οι μετρήσεις πρέπει να γίνονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 6487 με CFC 60 Hz ή με οποιαδήποτε άλλη ισοδύναμη μέθοδο.

6.2.4.3. Δοκιμές μόνον στα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX:

6.2.4.3.1. Δοκιμή δύναμης με κατεύθυνση προς τα εμπρός:

Η οριζόντια διαμήκης μετατόπιση (μετά την προκαταρκτική φόρτωση) του σημείου X του SFAD στη διάρκεια της εφαρμογής δύναμης $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ πρέπει να περιορίζεται σε 125 mm και η μόνιμη παραμόρφωση, που περιλαμβάνει τη μερική ρήξη ή τη θραύση μιας κάτω αγκύρωσης ISOFIX ή των μερών που την περιβάλλουν, δεν σημαίνει αποτυχία εάν η απαιτούμενη δύναμη ασκείται αδιάκοπα στη διάρκεια του καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

6.2.4.3.2. Δοκιμή δύναμης πλάγιας κατεύθυνσης:

Η οριζόντια διαμήκης μετατόπιση στην κατεύθυνση της δύναμης (μετά την προκαταρκτική φόρτωση) του σημείου X του SFAD στη διάρκεια της εφαρμογής δύναμης $5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ πρέπει να περιορίζεται σε 125 mm και η μόνιμη παραμόρφωση, που περιλαμβάνει τη μερική ρήξη ή τη θραύση μιας κάτω αγκύρωσης ISOFIX ή των μερών που την περιβάλλουν, δεν σημαίνει αποτυχία εάν η απαιτούμενη δύναμη ασκείται αδιάκοπα στη διάρκεια του καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

6.2.4.4. Δοκιμή συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX και αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX:

Μια δύναμη προκαταρκτικής φόρτωσης $50 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$ πρέπει να εφαρμόζεται μεταξύ του SFAD και των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης. Η οριζόντια διαμήκης μετατόπιση (μετά την προκαταρκτική φόρτιση) του σημείου X στη διάρκεια της εφαρμογής δύναμης $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ πρέπει να περιορίζεται σε 125 mm και η μόνιμη παραμόρφωση, που περιλαμβάνει τη μερική ρήξη ή τη θραύση μιας κάτω αγκύρωσης ISOFIX ή μιας αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ή των μερών που την περιβάλλουν, δεν σημαίνει αποτυχία εάν η απαιτούμενη δύναμη ασκείται αδιάκοπα στη διάρκεια του καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

6.2.4.5. Δοκιμή για καθίσματα i-Size:

Εκτός από τις δοκιμές που ορίζονται στις παραγράφους 6.2.4.3 και 6.2.4.4, πρέπει να διενεργείται δοκιμή με έναν τροποποιημένο μηχανισμό εφαρμογής στατικής δύναμης (SFAD), που αποτελείται από SFAD και περιλαμβάνει μια διάταξη δοκιμής του υποστηρίγματος, όπως υποδεικνύεται στο σχήμα 3 του παραρτήματος 5. Η διάταξη δοκιμής του υποστηρίγματος πρέπει να ρυθμίζεται κατά μήκος και πλάτος για να εκτιμηθεί η επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος, όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.2.4.2 (βλέπε επίσης σχήματα 1 και 2 του παραρτήματος 5 του παρόντος κανονισμού). Το ύψος της διάταξης δοκιμής του υποστηρίγματος ρυθμίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε η διάταξη δοκιμής της βάσης του υποστηρίγματος να βρίσκεται σε επαφή με την άνω επιφάνεια του δαπέδου του οχήματος. Σε περίπτωση σταδιακής ρύθμισης του ύψους, πρέπει να επιλέγεται η πρώτη βαθμίδα όπου ακουμπά σταθερά το πόδι στο δάπεδο· σε περίπτωση μη σταδιακής/συνεχόμενης ρύθμισης του ύψους της διάταξης δοκιμής του υποστηρίγματος, η γωνία βήματος του SFAD θα αυξάνεται κατά $1,5 \pm 0,5$ μοίρες λόγω της ρύθμισης του ύψους της διάταξης δοκιμής του υποστηρίγματος.

Η οριζόντια διαμήκης μετατόπιση (μετά την προκαταρκτική φόρτιση) του σημείου X του SFAD κατά την άσκηση δύναμης $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ πρέπει να περιορίζεται σε 125 mm και η μόνιμη παραμόρφωση, που περιλαμβάνει τη μερική ρήξη ή τη θραύση μιας κάτω αγκύρωσης ISOFIX και της επιφάνειας επαφής του δαπέδου του οχήματος ή των μερών που την περιβάλλουν, δεν σημαίνει αποτυχία, εάν η απαιτούμενη δύναμη ασκείται αδιάκοπα στη διάρκεια του καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

Πίνακας 2

Όρια μετατόπισης

Κατεύθυνση της δύναμης	Μέγιστη μετατόπιση του σημείου X του SFAD
Προς τα εμπρός	125 mm κατά μήκος
Πλάγιως	125 mm στην κατεύθυνση της δύναμης

6.2.5. Πρόσθετες δυνάμεις

6.2.5.1. Δυνάμεις αδράνειας των καθίσματων.

Για τις περιπτώσεις εγκατάστασης όπου το φορτίο έχει μεταφερθεί στη δομή του καθίσματος του οχήματος και όχι απευθείας στη δομή του οχήματος, πρέπει να διενεργείται δοκιμή για να διαπιστώνεται αν η αντοχή των αγκυρώσεων των καθισμάτων στη δομή του οχήματος είναι επαρκής. Στην εν λόγω δοκιμή, μια δύναμη ίση προς το γινόμενο επί 20 της μάζας των σχετικών μερών του καθίσματος πρέπει να εφαρμόζεται προς τα εμπρός, οριζοντίως και κατά μήκος, στο κάθισμα ή στα μέρη του καθίσματος η οποία να αντιστοιχεί στη φυσική επίπτωση της μάζας του καθίσματος στις αγκυρώσεις του. Ο καθορισμός του επιπλέον εφαρμοζόμενου φορτίου ή φορτίων και η κατανομή του φορτίου πρέπει να γίνονται από τον κατασκευαστή και να εγκρίνονται από την τεχνική υπηρεσία.

Εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, το επιπλέον φορτίο μπορεί να εφαρμοσθεί στο σημείο X του SFAD στη διάρκεια των στατικών δοκιμών που περιγράφονται παραπάνω.

Εάν η αγκύρωση άνω πρόσδεσης είναι ενσωματωμένη στο κάθισμα του οχήματος, η δοκιμή θα διεξαχθεί με τον ιμάντα άνω πρόσδεσης ISOFIX.

Δεν πρέπει να προξενείται καμία ρήξη και πρέπει να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις μετατόπισης που αναφέρονται στον πίνακα 2.

Σημείωση: Η εν λόγω δοκιμή δεν είναι απαραίτητο να διεξάγεται στην περίπτωση κατά την οποία μια αγκύρωση ζώνης ασφαλείας είναι ενσωματωμένη στη δομή του καθίσματος του οχήματος και το κάθισμα αυτό έχει ήδη δοκιμασθεί και ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού για τη συγκράτηση ενηλίκων επιβατών.

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει εγκρίνει τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Η αρχή δύναται στη συνέχεια είτε:

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 έκδοση δοκιμής από την υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών τεχνική υπηρεσία.

7.2. Η επιβεβαίωση ή η άρνηση χορήγησης της έγκρισης, με ειδική αναφορά στις μετατροπές, κοινοποιείται, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3 ανωτέρω, στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.

7.3. Η αρμόδια αρχή η οποία χορηγεί επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για κάθε τέτοια επέκταση και ενημερώνει σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με εκείνες που ορίζονται στο προσάρτημα 1 της συμφωνίας (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

8.1. κάθε όχημα που φέρει σήμα έγκρισης όπως περιγράφεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις του πρότυπου εγκεκριμένου οχήματος όσον αφορά τις λεπτομέρειες που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά του συστήματος αγκυρώσεων ISOFIX και των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX.

8.2. Προς επαλήθευση της συμμόρφωσης σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 8.1, λαμβάνεται ως δείγμα επαρκής αριθμός οχημάτων μαζικής παραγωγής που φέρουν το σήμα έγκρισης, όπως απαιτεί ο παρών κανονισμός για τη διεξαγωγή τυχαίων ελέγχων.

8.3. Κατά γενικό κανόνα οι έλεγχοι που αναφέρονται παραπάνω περιορίζονται στη λήψη μετρήσεων. Εντούτοις, εφόσον είναι απαραίτητο, τα οχήματα πρέπει να υποκείνται σε ορισμένες από τις δοκιμές που περιγράφονται στην παράγραφο 6 παραπάνω και επιλέγονται από την τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης.

9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

9.1. Η έγκριση που χορηγείται για έναν τύπο οχήματος δυνάμει του παρόντος κανονισμού δύναται να ανακληθεί εφόσον δεν ικανοποιείται η απαίτηση της παραπάνω παραγράφου 8.1 ή εφόσον το σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX και οι αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX κρίθηκαν ακατάλληλες κατά τους ελέγχους που αναφέρονται στην παράγραφο 8 παραπάνω.

- 9.2. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας, το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό, ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει κατά το παρελθόν, πρέπει να ενημερώσει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
10. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Σε περίπτωση που ο κάτοχος της έγκρισης παύσει οριστικά να κατασκευάζει έναν τύπο συστήματος αγκυρώσεων ISOFIX και αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX, που είχαν εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που είχε χορηγήσει την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή υποχρεούται να ενημερώσει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958, τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
11. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ.
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των αρμόδιων για την έγκριση τύπου αρχών που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να στέλνονται τα εκδοθέντα σε άλλες χώρες έγγραφα που πιστοποιούν έγκριση ή επέκταση ή άρνηση ή ανάκληση έγκρισης.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....
.....

που αφορά ²: Χορήγηση έγκρισης
Επέκταση έγκρισης
Απόρριψη έγκρισης
Ανάκληση έγκρισης
Οριστική παύση της παραγωγής

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την ασφάλεια των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX και των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης ISOFIX εάν υπάρχουν σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 145.

Αριθ. Έγκρισης Αριθ. επέκτασης

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του μηχανοκίνητου οχήματος.....
2. Τύπος οχήματος
3. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή.....
4. Επωνυμία και διεύθυνση του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου, κατά περίπτωση
5. Περιγραφή των καθισμάτων ³
Χρησιμοποιεί πρόσθετη δύναμη σύμφωνα με την παράγραφο 6.2.5.1. του παρόντος κανονισμού ΟΗΕ: **ναί/όχι**²
Συμπληρωματική δύναμη:
6. Χρησιμοποιεί την εξαίρεση που αναφέρεται στη σημείωση της παραγράφου 6.2.5.1 βάσει των δοκιμών για τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας σύμφωνα με την παράγραφο 6.4.4 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 14: **ναί/όχι**²
Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 14 αριθ. έγκρισης
7. Χρησιμοποιεί την εξαίρεση σχετικά με το σύστημα ISOFIX που επιτρέπει η παράγραφος 5.3.8: **ναί/όχι**²
8. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση:
9. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης:
10. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία:
11. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία:
12. Χορήγηση/επέκταση/απόρριψη/ανάκληση έγκρισης²
13. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
14. Τόπος:
15. Ημερομηνία:
16. Υπογραφή:

Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτονται τα ακόλουθα έγγραφα, τα οποία έχουν αρχειοθετηθεί στη διοικητική υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση και διατίθενται κατόπιν αίτησης που εμφανίζεται στο παράρτημα της παρούσας κοινοποίησης:

σχήματα, σχεδιαγράμματα και σχέδια των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX, των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης, εάν υπάρχουν, της επιφάνειας επαφής με το δάπεδο του οχήματος των θέσεων καθιμένων i-Size, αν υπάρχουν, και της δομής του οχήματος,

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

² Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

³ Μόνον εάν η αγκύρωση είναι στερεωμένη στο κάθισμα ή εάν ο ιμάντας της ζώνης είναι συναρμολογημένος στο κάθισμα.

φωτογραφίες των συστημάτων αγκυρώσεων ISOFIX, των αγκυρώσεων άνω πρόσδεσης, εάν υπάρχουν, της επιφάνειας επαφής με το δάπεδο του οχήματος των θέσεων καθιμένων i-Size, εάν υπάρχουν, και της δομής του οχήματος,

σχήματα, σχεδιαγράμματα και σχέδια των καθισμάτων, της αγκύρωσής τους στο όχημα·

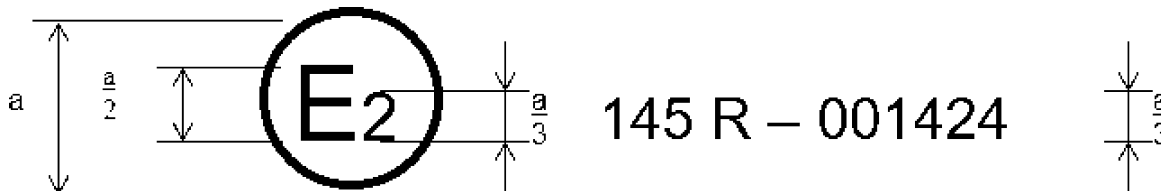
φωτογραφίες των καθισμάτων, της αγκύρωσής τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παράγραφο 4.4. του παρόντος κανονισμού)

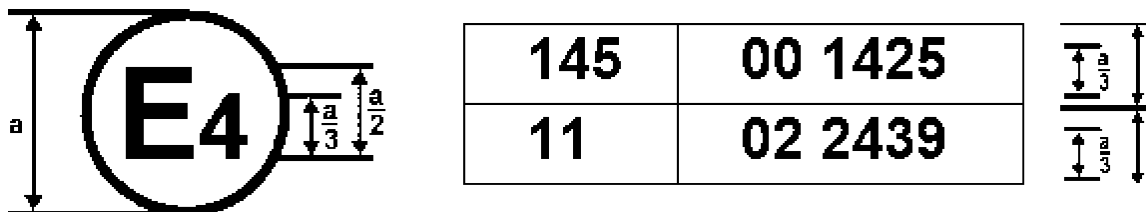


a = 8 mm τουλάχιστον

Το παραπάνω σήμα έγκρισης που επικολλάται σε ένα όχημα υποδηλώνει ότι ο τύπος του συγκεκριμένου οχήματος έχει εγκριθεί, όσον αφορά τα συστήματα αγκυρώσεων ISOFIX, τις αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης ISOFIX και τις θέσεις καθημένων i-Size, στη Γαλλία (E 24), σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΗΕ αριθ. 145, με τον αριθμό 001424. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 145 στην αρχική του μορφή.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.5. του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το παραπάνω σήμα έγκρισης που επικολλάται σε ένα όχημα υποδηλώνει ότι ο τύπος του συγκεκριμένου οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς ΟΗΕ αριθ. 145 και 11 (*). Οι αριθμοί έγκρισης υποδηλώνουν ότι κατά τις ημερομηνίες κατά τις οποίες χορηγήθηκαν οι εγκρίσεις αυτές, ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 145 βρισκόταν στην αρχική του μορφή και ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 11 περιλάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 02.

(*) Ο δεύτερος αριθμός δίνεται απλώς ενδεικτικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ «Η» ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΤΟΥ ΚΟΡΜΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΘΗΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ⁽¹⁾

- Προσάρτημα 1— Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής προσδιορισμού του σημείου «Η» (Μηχανή 3-D Η) ⁽¹⁾
- Προσάρτημα 2— Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς ⁽¹⁾
- Προσάρτημα 3— Δεδομένα αναφοράς για τις θέσεις καθημένων ⁽¹⁾
-

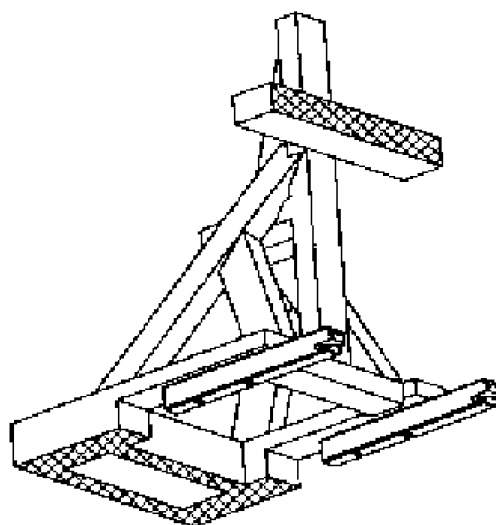
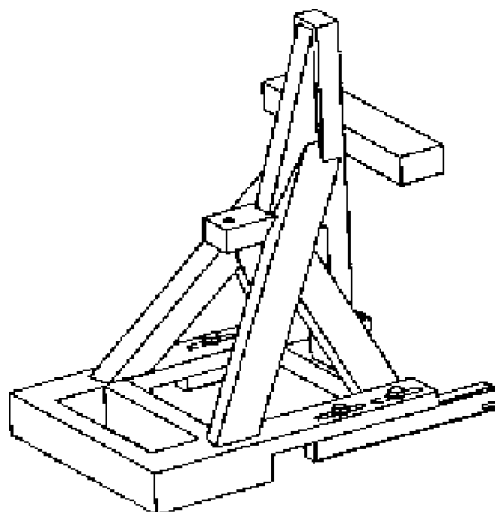
⁽¹⁾ Η διαδικασία περιγράφεται στο παράρτημα 1 και στα προσάρτηματα 1, 2 και 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R. E. 3) (έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ ΙΣΟΦΙΧ ΚΑΙ ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΑΝΩ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΙΣΟΦΙΧ

Σχήμα 1

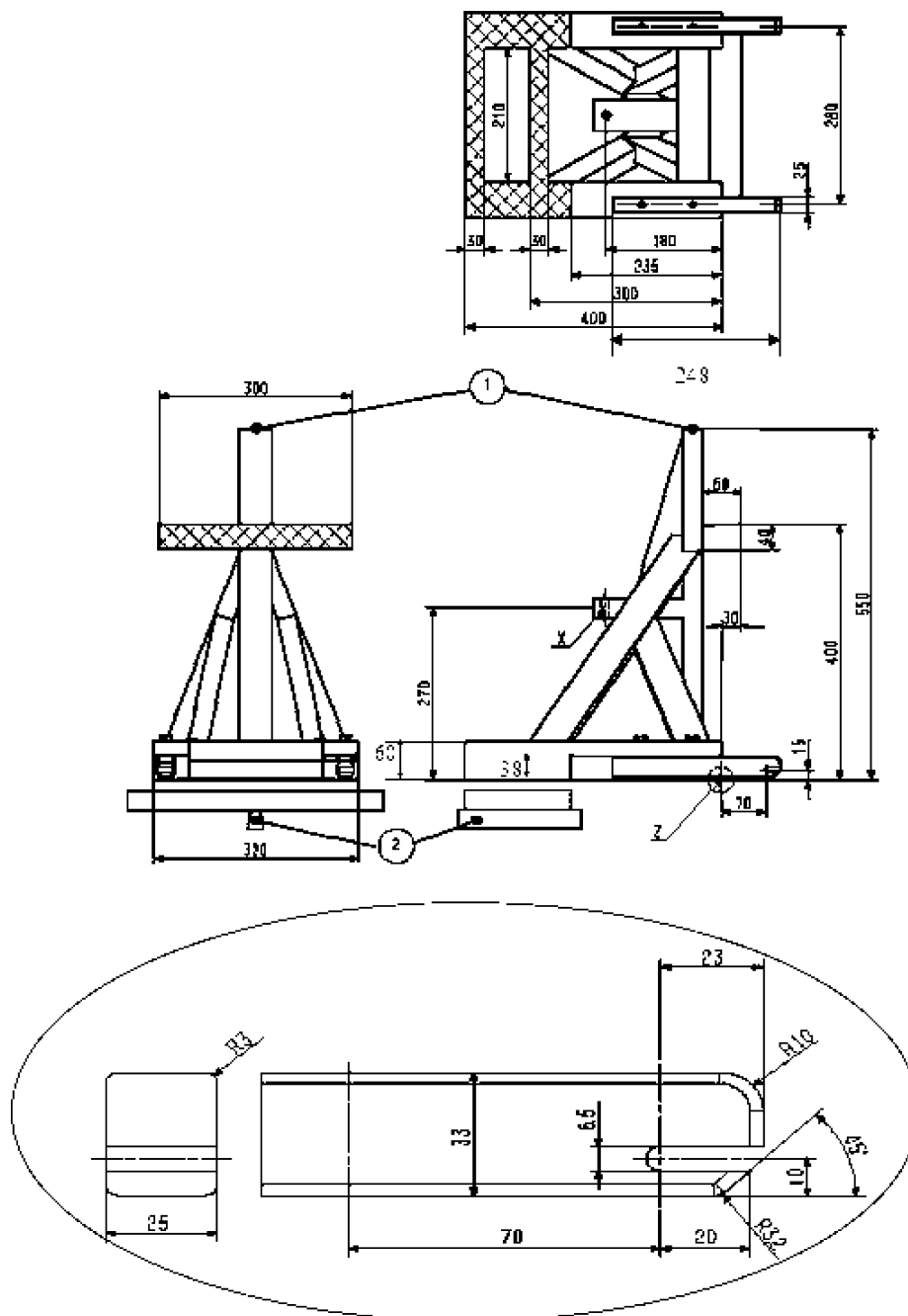
Μηχανισμός εφαρμογής στατικής δύναμης (SFAD), ισομετρικές απόψεις



Σχήμα 2

Μηχανισμός εφαρμογής στατικής δύναμης (SFAD), διαστάσεις

Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα (mm)

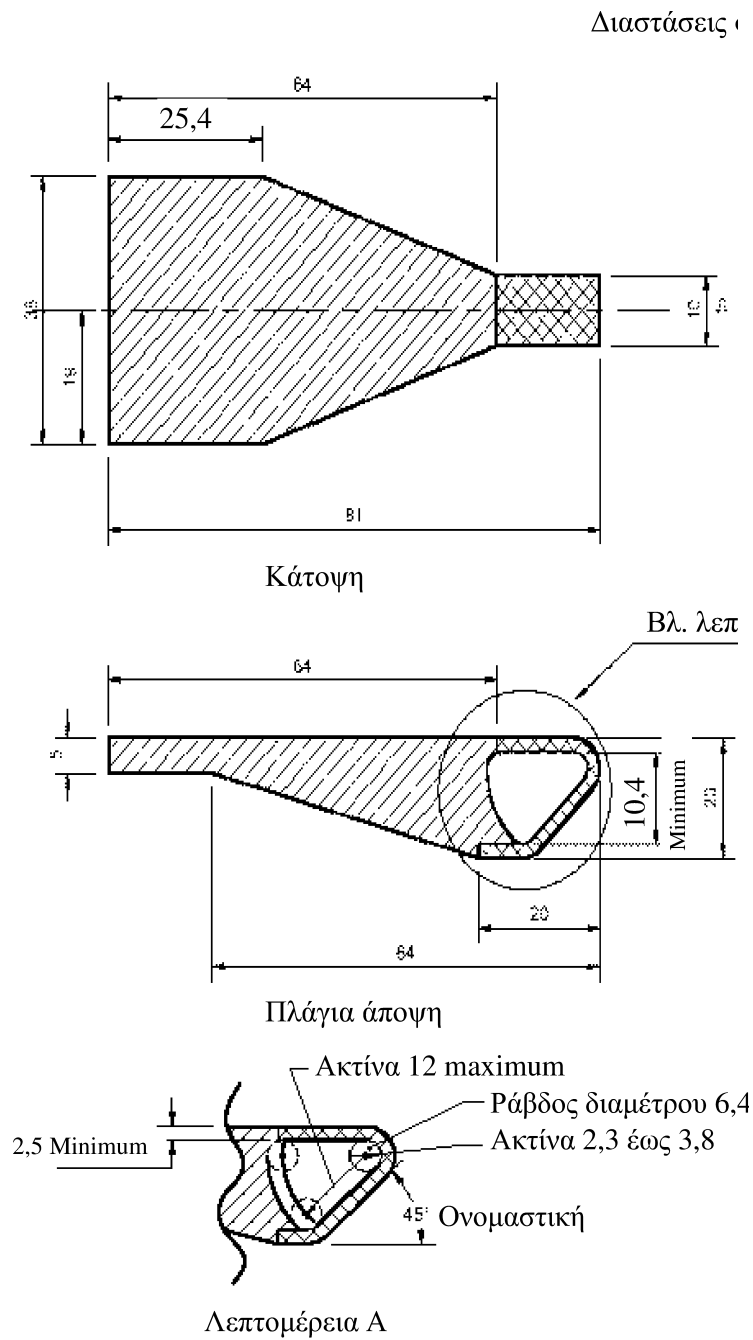


Υπόμνημα

1. Σημείο άνω πρόσδεσης.
2. Κοχλιωτός άξονας πρόσδεσης για τη δοκιμή ακαμψίας, όπως περιγράφεται παρακάτω.

Ακαμψία του SFAD: Κατά την πρόσδεση σε άκαμπτη/-ες ράβδο/-ους αγκύρωσης με το εμπρόσθιο εγκάρσιο μέρος του SFAD στηριζόμενο σε άκαμπτη ράβδο που συγκρατείται στο κέντρο από διαμήκη στροφέα 25 mm κάτω από τη βάση του SFAD (έτσι ώστε να επιτρέπεται η κάμψη και το στρίψιμο της βάσης του SFAD) η κίνηση του σημείου X δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 2 mm σε οποιαδήποτε κατεύθυνση, εφόσον οι δυνάμεις εφαρμόζονται σύμφωνα με τον πίνακα 1 της παραγράφου 6.2.4.2. του παρόντος κανονισμού. Κάθε παραμόρφωση του συστήματος αγκυρώσεων ISOFIX πρέπει να αποκλείεται από τις μετρήσεις.

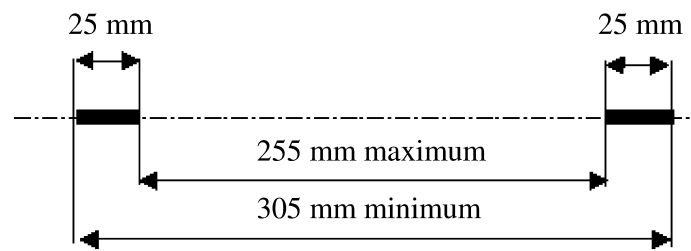
Σχήμα 3
 Διαστάσεις συνδέσμου (τύπου αγκίστρου) του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX



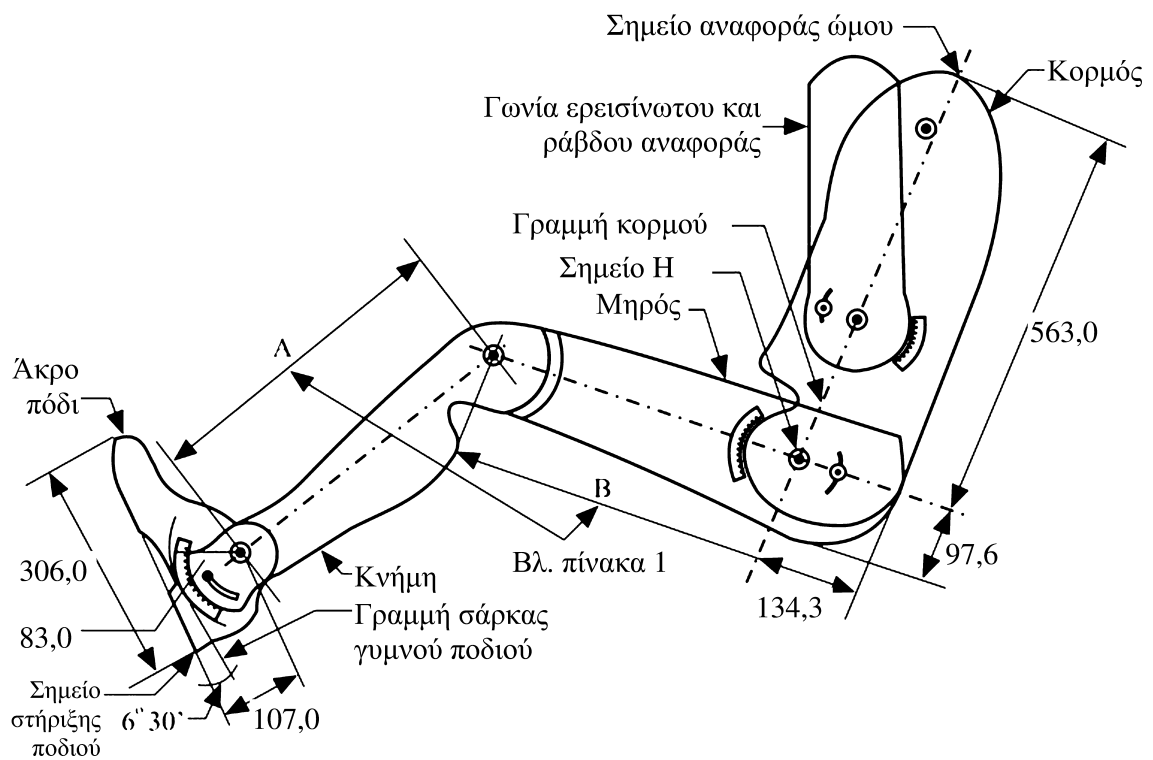
Υπόμνημα:

- Περιβάλλουσα δομή (αν υπάρχει)
- Επιφάνεια εντός της οποίας πρέπει να βρísκε επιφάνεια του άγκιστρου του σημείου μάντι

Σχήμα 4
Απόσταση μεταξύ των δύο κάτω αγκυρώσεων



Σχήμα 5
Μοντέλο δύο διαστάσεων



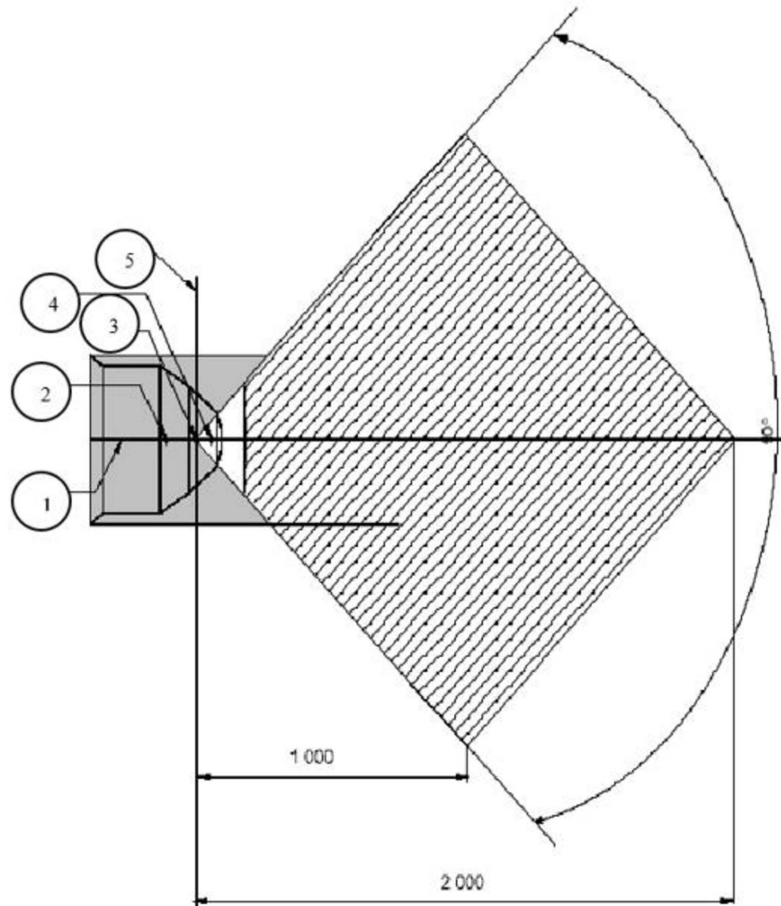
Σημείωση: Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα (mm)

Σχήμα 8

Θέση αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX, τομέας ISOFIX – άποψη επιπέδου

(Διατομή του επιπέδου R)

Διαστάσεις σε χιλιοστά (mm)



Υπόμνημα

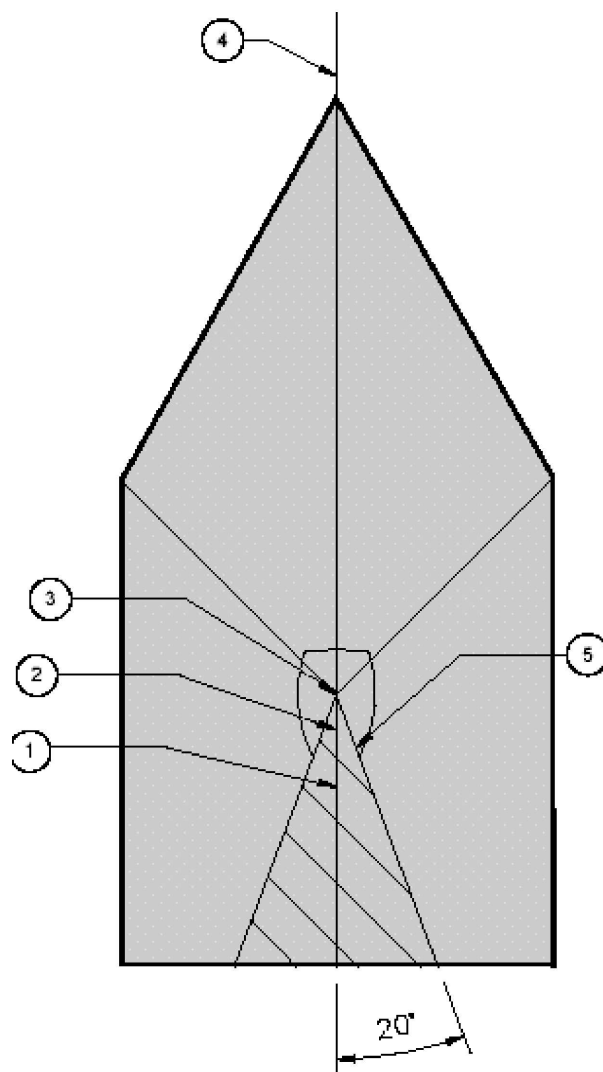
1. Διάμεσο επίπεδο.
2. Σημείο «V».
3. Σημείο «R».
4. Σημείο «W».
5. Κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο

Σημειώσεις:

1. Το μέρος της άνω αγκύρωσης που προορίζεται για να υποδέχεται το άγκιστρο της άνω πρόσδεσης πρέπει να ευρίσκεται στον σκιασμένο χώρο.
2. Σημείο «R»: Σημείο αναφοράς ώμου.
3. Σημείο «V»: Σημείο αναφοράς V, 350 mm κατακόρυφως επάνω και 175 mm οριζοντίως πίσω από το σημείο-H.
4. Σημείο «W»: Σημείο αναφοράς W, 50 mm κατακόρυφως κάτω και 50 mm οριζοντίως πίσω από το σημείο «R».

Σχήμα 9

Θέση αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX, τομέας ISOFIX – εμπρόσθια άποψη



Υπόμνημα

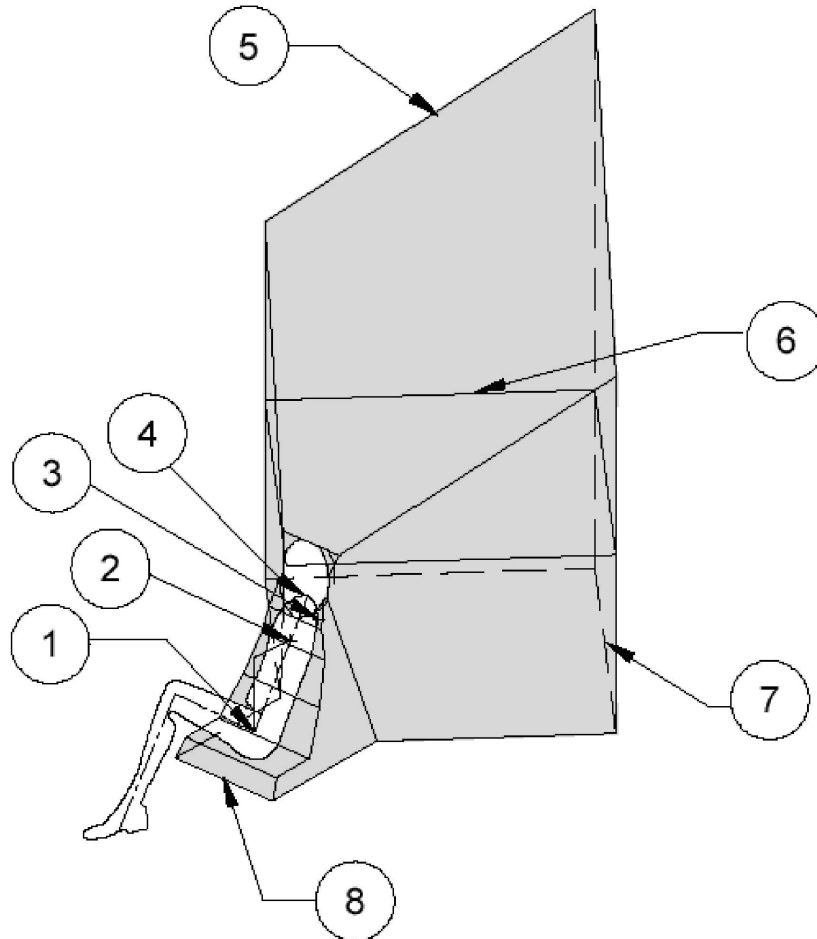
1. Σημείο «V».
2. Σημείο «W».
3. Σημείο «R».
4. Διάμεσο επίπεδο.
5. Άποψη επιφανείας κατά μήκος του επιπέδου αναφοράς θώρακα

Σημειώσεις:

1. Το μέρος της άνω αγκύρωσης που προορίζεται για να υποδέχεται το άγκιστρο της άνω πρόσδεσης πρέπει να ευρίσκεται στον σκιασμένο χώρο.
2. Σημείο «R»: Σημείο αναφοράς ώμου.
3. Σημείο «V»: Σημείο αναφοράς V, 350 mm κατακορύφως επάνω και 175 mm οριζοντίως πίσω από το σημείο-H.
4. Σημείο «W»: Σημείο αναφοράς W, 50 mm κατακορύφως κάτω και 50 mm οριζοντίως πίσω από το σημείο «R».

Σχήμα 10

Θέση αγκύρωσης άνω πρόσδεσης ISOFIX, τομέας ISOFIX — τρισδιάστατη σχηματική άποψη



Υπόμνημα

1. Σημείο «H»
2. Σημείο «V»
3. Σημείο «W»
4. Σημείο «R»
5. Επίπεδο 45°
6. Διατομή του επιπέδου «R»
7. Επιφάνεια δαπέδου
8. Εμπρόσθιο άκρο του χώρου

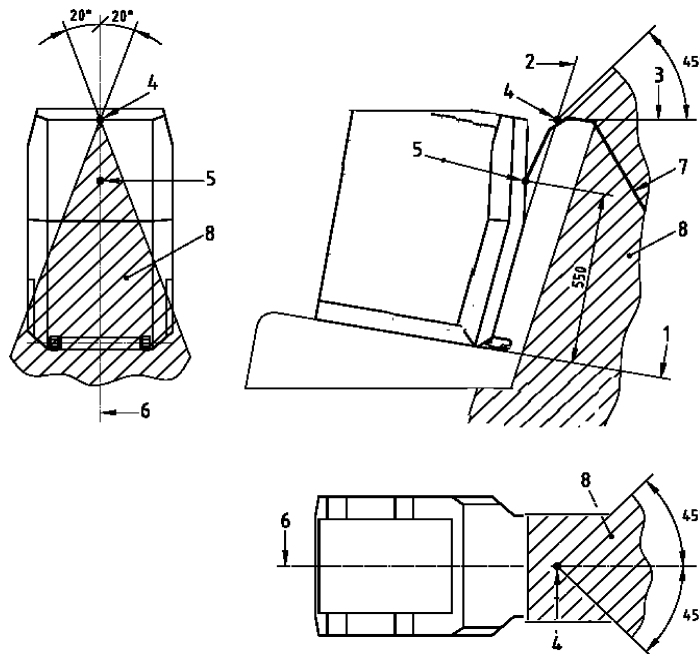
Σημειώσεις:

1. Το μέρος της άνω αγκύρωσης που προορίζεται για να υποδέχεται το άγκιστρο της άνω πρόσδεσης πρέπει να ευρίσκεται στον σκιασμένο χώρο.
2. Σημείο «R»: Σημείο αναφοράς ώμου.

Σχήμα 11

Εναλλακτική μέθοδος τοποθέτησης της αγκύρωσης άνω πρόσδεσης με τη χρήση της ιδιοδιάταξης ISO/F2 (B), χώρος ISOFIX — πλευρική άποψη, κάτωψη και οπίσθια άποψη

Διαστάσεις σε χιλιοστά (mm)



1. Οριζόντια όψη της ιδιοδιάταξης «ISO/F2» (B)
2. Οπίσθια όψη της ιδιοδιάταξης «ISO/F2» (B)
3. Οριζόντια γραμμή εραπτομένη της κορυφής του ερεισίνωτου (τελευταίο άκαμπτο σημείο πρόσδεσης με σκληρότητα άνω των 50 Shore A)
4. Διατομή μεταξύ 2 και 3
5. Σημείο αναφοράς πρόσδεσης
6. Κεντρικός άξονας της ιδιοδιάταξης «ISO/F2» (B)
7. Ιμάντας άνω πρόσδεσης
8. Όρια του χώρου αγκύρωσης

Σχήμα 12

Σύμβολο κάτω αγκύρωσης ISOFIX

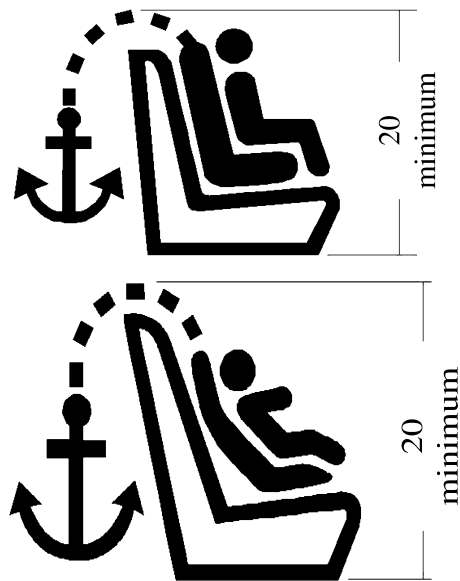


Σημειώσεις:

1. Να μην σχεδιάζεται υπό κλίμακα.
2. Το σύμβολο μπορεί να φαίνεται σε κατοπτρική εικόνα.
3. Το χρώμα του συμβόλου είναι επιλογή του κατασκευαστή.

Σχήμα 13

Σύμβολο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της θέσης μιας αγκύρωσης άνω πρόσδεσης που διαθέτει κάλυμμα



Σημειώσεις:

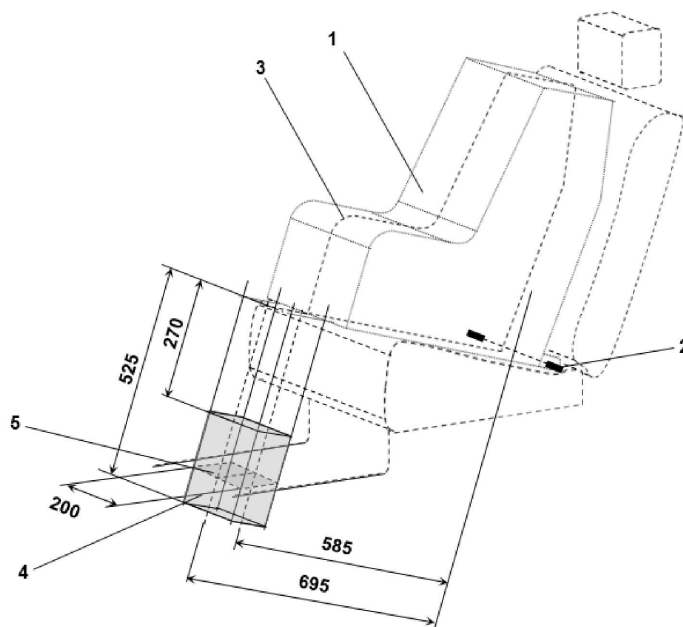
1. Διαστάσεις σε χιλιοστά (mm).
2. Το σχέδιο δεν διαθέτει κλίμακα.
3. Το σύμβολο διακρίνεται σαφώς είτε μέσω χρωματικής αντίθεσης είτε ως ανάγλυφο, εάν έχει χυτευθεί σε τύπο ή έχει χαραχθεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5
ΘΕΣΗ ΚΑΘΗΜΕΝΟΥ I-SIZE

Σχήμα 1

Τρισδιάστατη άποψη του εκτιμώμενου όγκου της βάσης του υποστηρίγματος

Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα (mm).



Υπόμνημα:

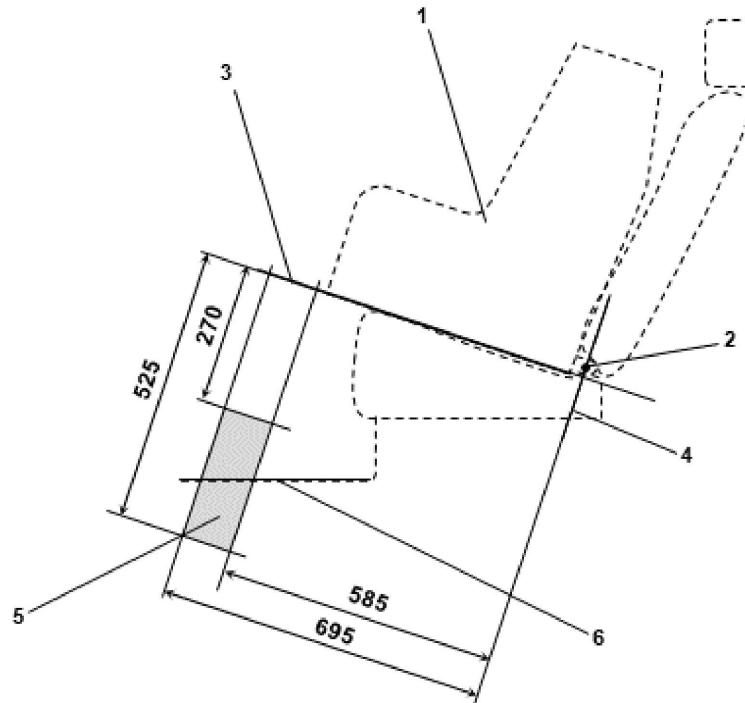
1. Ιδιοδιάταξη του συστήματος συγκράτησης για παιδιά (CRF)
2. Ράβδος κάτω αγκυρώσεων ISOFIX
3. Μέσο διάμηκες επίπεδο για το CRF
4. Εκτιμώμενος όγκος της βάσης του υποστηρίγματος
5. Επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος.

Σημείωση: Το σχέδιο δεν διαθέτει κλίμακα.

Σχήμα 2

Πλευρική άποψη του εκτιμώμενου όγκου της βάσης του υποστηρίγματος

Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα (mm).



Υπόμνημα:

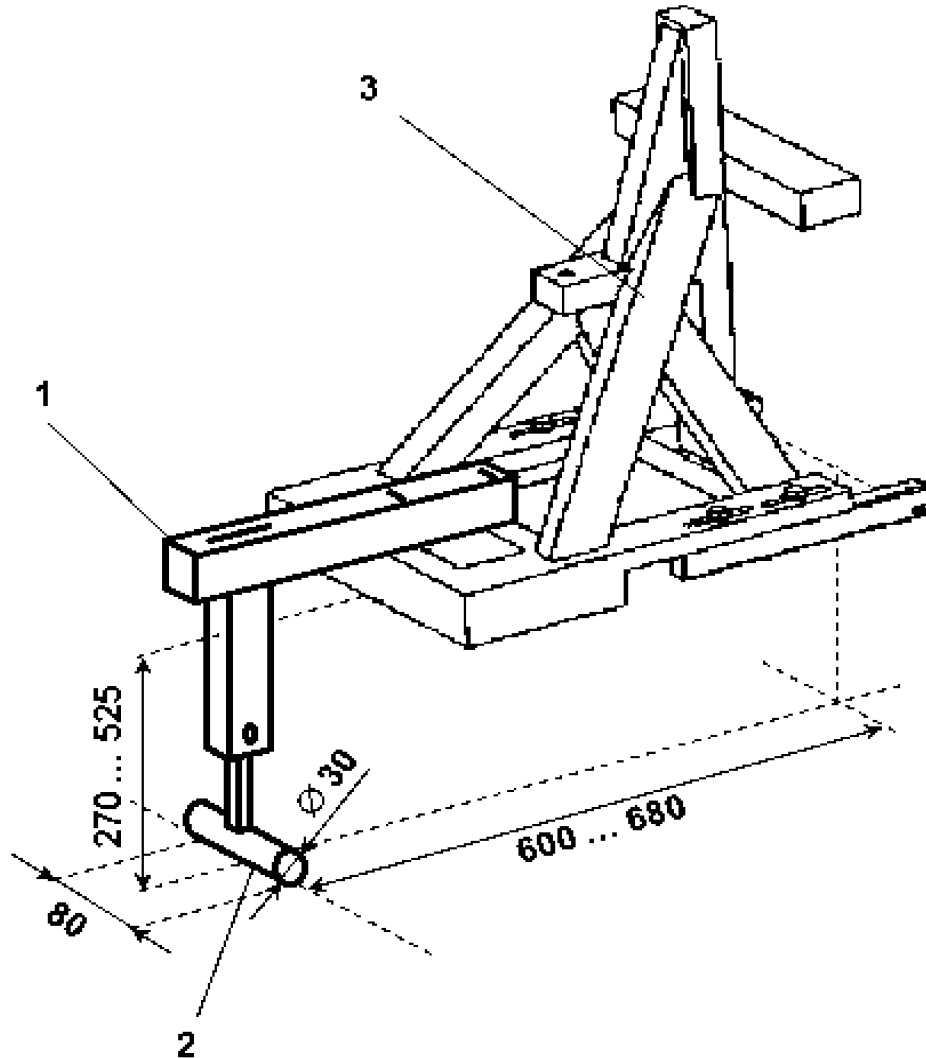
1. Ιδιοδιάταξη του συστήματος συγκράτησης για παιδιά (CRF).
2. Ράβδος κάτω αγκυρώσεων ISOFIX.
3. Επίπεδο που σχηματίζεται από την κάτω επιφάνεια του συστήματος συγκράτησης για παιδιά, όταν τοποθετηθεί στην προβλεπόμενη θέση καθημένου.
4. Το επίπεδο που διέρχεται από την κάτω ράβδο αγκύρωσης και είναι προσανατολισμένο κάθετα προς το μέσο διάμηκες επίπεδο της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης για παιδιά και κάθετα προς το επίπεδο που σχηματίζεται από την κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης του συστήματος συγκράτησης για παιδιά, όταν τοποθετηθεί στην προβλεπόμενη θέση καθημένου.
5. Εκτιμώμενος όγκος της βάσης του υποστηρίγματος εντός του οποίου πρέπει να τοποθετηθεί το δάπεδο του οχήματος. Ο όγκος αυτός αντιπροσωπεύει το μήκος και το εύρος της ρύθμισης καθ' ύψος του υποστηρίγματος του συστήματος συγκράτησης για παιδιά i-Size.
6. Δάπεδο του οχήματος.

Σημείωση: Το σχέδιο δεν διαθέτει κλίμακα.

Σχήμα 3

Παράδειγμα για τροποποιημένο μηχανισμό εφαρμογής στατικής δύναμης με συσκευή δοκιμής υποστηρίγματος (SFAD_{SL}) που δείχνει το απαιτούμενο εύρος ρύθμισης και τις διαστάσεις της βάσης του υποστηρίγματος

Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα (mm)



Υπόμνημα:

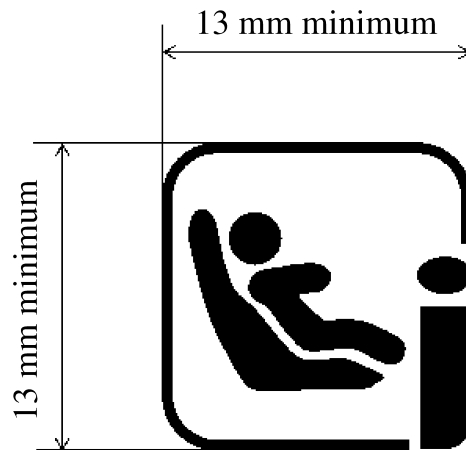
1. Διάταξη δοκιμής του υποστηρίγματος
2. Βάση υποστηρίγματος.
3. SFAD (όπως ορίζεται στο παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού).

Σημειώσεις:

1. Το σχέδιο δεν διαθέτει κλίμακα.
2. Η διάταξη δοκιμής υποστηρίγματος πρέπει:
 - α) να διασφαλίζει τη δοκιμή σε ολόκληρη την επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος που ορίζεται για μεμονωμένες θέσεις καθημένων i-Size
 - β) να είναι σταθερά στερεωμένη στον SFAD, έτσι ώστε οι δυνάμεις που ασκούνται στον SFAD να ελκύουν άμεσα δυνάμεις δοκιμής στο δάπεδο του οχήματος, χωρίς μείωση των ενεργών δυνάμεων δοκιμής λόγω ανάρτησης ή παραμόρφωσης της ίδιας της διάταξης δοκιμής του υποστηρίγματος.
3. Η βάση του υποστηρίγματος πρέπει να αποτελείται από έναν κύλινδρο, πλάτους 80 mm, διαμέτρου 30 mm και στις δύο πλάγιες όψεις στρογγυλεμένα άκρα, με ακτίνα 2,5 mm.
4. Σε περίπτωση αυξομειούμενου ύψους, η απόσταση μεταξύ των βαθμίδων ρύθμισης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 mm.

Σχήμα 4

Σύμβολο που χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό της θέσης καθημένου i-Size



Σημειώσεις:

1. Το σχέδιο δεν διαθέτει κλίμακα.
 2. Το χρώμα του συμβόλου είναι επιλογή του κατασκευαστή.
-

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην οδηγία 2013/59/Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 5ης Δεκεμβρίου 2013, για τον καθορισμό βασικών προτύπων ασφαλείας για την προστασία από τους κινδύνους που προκύπτουν από ιοντίζουσες ακτινοβολίες και την κατάργηση των οδηγιών 89/618/Ευρατόμ, 90/641/Ευρατόμ, 96/29/Ευρατόμ, 97/43/Ευρατόμ και 2003/122/Ευρατόμ

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 13 της 17ης Ιανουαρίου 2014)

Στη σελίδα 40 παράρτημα II πίνακας Α τελευταία σειρά πρώτη στήλη:

αντί: «Νετρόνια, $E_n < 50 \text{ MeV}$ »

διάβαζε: «Νετρόνια, $E_n > 50 \text{ MeV}$ ».

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1966 της Επιτροπής της 27ης Νοεμβρίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση και τη διόρθωση των παραρτημάτων II, III και V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα καλλυντικά προϊόντα

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 307 της 28 Νοεμβρίου 2019)

Στη σελίδα 19, τα παραρτήματα I και II αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1) Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 τροποποιείται ως εξής:

Προστίθενται οι ακόλουθες εγγραφές:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας		
	Χημική ονομασία/INN	Αριθμός CAS	Αριθμός EC
α	β	γ	δ
1612	Phosmet (φοσμέτ) (ISO)· διθιοφωσφορικό S-[(1,3-διοξο-1,3-διυδρο-2H-ισοϊνδολ-2-υλο)μεθυλο]-Ο,Ο-διμεθύλιο· διθιοφωσφορικό Ο,Ο-διμεθυλο-S-φθαλιμιδομεθύλιο	732-11-6	211-987-4
1613	Υπερμαγγανικό κάλιο	7722-64-7	231-760-3
1614	2-Βενζυλο-2-διμεθυλαμινο-4'-μορφολινοβουτυροφαινόνη	119313-12-1	404-360-3
1615	Quizalofop-p-tefuryl (κιζαλοφόπιο-P-τεφουρυλικό) (ISO)· (R)-2-[4-(6-χλωροκινόξαλιν-2-υλοξυ)φαινυλοξυ]προπιονικό (+/-)-τετραϋδροφουρφοϋρύλιο	200509-41-7	414-200-4
1616	Propiconazole (προπικοναζόλη) (ISO)· (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[[2-(2,4-διχλωροφαινυλο)-4-προπυλο-1,3-διοξολαν-2-υλο]μεθυλο]-1H-1,2,4-τριαζόλιο	60207-90-1	262-104-4
1617	Pinoxaden (πινοξαδένη) (ISO)· 2,2-διμεθυλοπροπανικός 8-(2,6-διαθυλο-4-μεθυλοφαινυλ)-7-οξο-1,2,4,5-τετραϋδρο-7H-πυραζολ[1,2-d][1,4,5]οξαδιαζεπιν-9-υλεστέρας· 2,2-διμεθυλοπροπανικό 8-(2,6-διαθυλο-4-μεθυλοφαινυλ)-7-οξο-1,2,4,5-τετραϋδρο-7H-πυραζολ[1,2-d][1,4,5]οξαδιαζεπιν-9-ύλιο	243973-20-8	635-361-9
1618	Tetramethrin (τετραμεθρίνη) (ISO)· 2,2-διμεθυλο-3-(2-μεθυλοπροπ-1-εν-1-υλο)κυκλοπροπανοκαρβοξυλικός (1,3-διοξο-1,3,4,5,6,7-εξαϋδρο-2H-ισοϊνδολ-2-υλο)μεθυλεστέρας· 2,2-διμεθυλο-3-(2-μεθυλοπροπ-1-εν-1-υλο)κυκλοπροπανοκαρβοξυλικό (1,3-διοξο-1,3,4,5,6,7-εξαϋδρο-2H-ισοϊνδολ-2-υλο)μεθύλιο	7696-12-0	231-711-6
1619	(1R-trans)-2,2-Διμεθυλο-3-(2-μεθυλοπροπ-1-ενυλο)κυκλοπροπανοκαρβοξυλικός (1,3,4,5,6,7-εξαϋδρο-1,3-διοξο-2H-ισοϊνδολ-2-υλο)μεθυλεστέρας· (1R-trans)-2,2-διμεθυλο-3-(2-μεθυλοπροπ-1-ενυλο)κυκλοπροπανοκαρβοξυλικό (1,3,4,5,6,7-εξαϋδρο-1,3-διοξο-2H-ισοϊνδολ-2-υλο)μεθύλιο	1166-46-7	214-619-0

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας		
	Χημική ονομασία/INN	Αριθμός CAS	Αριθμός EC
α	β	γ	δ
1620	Spirodiclofen (σπειροδικλοφαίνη) (ISO)· 2,2-διμεθυλοβουτυρικός 3-(2,4-διχλωροφαινυλ)-2-οξο-1-οξασπειρο[4.5]δεκ-3-εν-4-υλεστέρας· 2,2-διμεθυλοβουτυρικό 3-(2,4-διχλωροφαινυλ)-2-οξο-1-οξασπειρο[4.5]δεκ-3-εν-4-ύλιο	148477-71-8	604-636-5
1621	Μάζα αντίδρασης από 1-[2-(2-αμινοβουτοξυ)αιθοξυ]βουτ-2-υλαμίνη και 1-([2-(2-αμινοβουτοξυ)αιθοξυ]μεθυλο)προποξυ]βουτ-2-υλαμίνη	897393-42-9	447-920-2
1622	1-Βινυλιμιδαζόλιο	1072-63-5	214-012-0
1623	Amisulbrom (αμισουλβρώμη) (ISO)· 3-(3-βρωμο-6-φθορο-2-μεθυλινδολ-1-υλοσουλφονυλο)-N,N-διμεθυλο-1H-1,2,4-τριαζολο-1-σουλφοναμίδιο	348635-87-0	672-776-4*

2) Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 τροποποιείται ως εξής:

Η εγγραφή 98 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"98	2-υδροξυβενζοϊκό οξύ (*)	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3	α) Προϊόντα για μαλλιά που ξεπλένονται μετά τη χρήση	α) 3,0 %	Να μην χρησιμοποιείται σε παρασκευάσματα για παιδιά κάτω των 3 ετών.	Να μη χρησιμοποιείται για παιδιά κάτω των 3 ετών (**)
					β) Άλλα προϊόντα, εκτός από τις λοσιόν σώματος, τις σκιές για τα βλέφαρα, τη μάσκαρα, τα μολύβια ματιών, τα κραγιόν, τα αποσμητικά σε ρολέτα	β) 2,0 %	Να μη χρησιμοποιείται σε σκευάσματα που ενδέχεται να συνεπάγονται έκθεση των πνευμόνων του τελικού χρήστη μέσω της εισπνοής.	
							Να μη χρησιμοποιείται σε προϊόντα για το στόμα.	
			Για σκοπούς άλλους εκτός από την αναστολή ανάπτυξης μικροοργανισμών στο προϊόν. Ο σκοπός αυτός πρέπει να εμφανίζεται στην παρουσίαση του προϊόντος.					

(*) Για χρήση ως συντηρητικό, βλέπε παράρτημα V, εγγραφή 3.

(**) Αποκλειστικά για τα προϊόντα που θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για την περιποίηση παιδιών κάτω των 3 ετών."

3) Το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 τροποποιείται ως εξής:

Η εγγραφή 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας				Όροι			Κείμενο των όρων χρήσης και των προειδοποιήσεων
	Χημική ονομασία/ INN	Ονομασία του κοινού γλωσσариού συστατικών	Αριθμός CAS	Αριθμός EC	Είδος προϊόντος, μέρη του σώματος	Μέγιστη συγκέντρωση σε έτοιμο παρασκεύασμα	Άλλοι	
α	β	γ	δ	ε	στ	ζ	η	θ
“3	Σαλικυλικό οξύ (*) και τα άλατά του	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3		0,5 % (ως οξύ)	<p>Να μη χρησιμοποιούνται σε προϊόντα για παιδιά κάτω των 3 ετών.</p> <p>Να μη χρησιμοποιούνται σε προϊόντα για το στόμα.</p> <p>Να μη χρησιμοποιούνται σε σκευάσματα που ενδέχεται να συνεπάγονται έκθεση των πνευμόνων του τελικού χρήστη μέσω της εισπνοής.</p>	Να μη χρησιμοποιούνται για παιδιά κάτω των 3 ετών (**)
		Calcium salicylate, magnesium salicylate, MEA-salicylate, sodium salicylate, potassium salicylate, TEA-salicylate	824-35-1, 18917-89-0, 59866-70-5, 54-21-7, 578-36-9, 2174-16-5	212-525-4, 242-669-3, 261-963-2, 200-198-0, 209-421-6, 218-531-3		0,5 % (ως οξύ)	Να μη χρησιμοποιούνται σε προϊόντα για παιδιά ηλικίας κάτω των 3 ετών, με εξαίρεση τα σαμπουάν.	Να μη χρησιμοποιούνται για παιδιά κάτω των 3 ετών (***)

(*) Για άλλες χρήσεις εκτός της χρήσης ως συντηρητικού, βλέπε παράρτημα III εγγραφή 98.

(**) Αποκλειστικά για τα προϊόντα που θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για την περιποίηση παιδιών κάτω των 3 ετών.

(***) Αποκλειστικά για τα προϊόντα που θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για την περιποίηση παιδιών κάτω των 3 ετών και που παραμένουν σε παρατεταμένη επαφή με το δέρμα.”

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

1) Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 διορθώνεται ως εξής:

α) η εγγραφή 395 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας		
	Χημική ονομασία/INN	Αριθμός CAS	Αριθμός EC
“395	Υδροξυ-8-κινολίνη και το θειικό άλας της, θειικό δις(8-υδροξυκινολίνιο), εκτός των χρήσεων του θειικού άλατος που προβλέπονται στην εγγραφή 51 του παραρτήματος ΙΙΙ	148-24-3 134-31-6	205-711-1 205-137-1”

β) η εγγραφή 1396 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας		
	Χημική ονομασία/INN	Αριθμός CAS	Αριθμός EC
α	β	γ	δ
“1396	Βορικά, τετραβορικά και οκταβορικά άλατα και εστέρες, συμπεριλαμβανομένων των εξής:		
	Οκταβορικό δινάτριο, άνυδρο [1]	12008-41-2 [1]	234-541-0 [1]
	Οκταβορικό δινάτριο, τετραένυδρο [2]	12280-03-4 [2]	234-541-0 [2]
	2-Αμινοαιθανόλη, μονοεστέρας με βορικό οξύ [3]	10377-81-8 [3]	233-829-3 [3]
	Ορθοβορικό 2-υδροξυπροπυλαμμώνιο, δισόξινο [4]	68003-13-4 [4]	268-109-8 [4]
	Βορικό κάλιο, άλας βορικού οξέος με κάλιο [5]	12712-38-8 [5]	603-184-6 [5]
	Βορικός τριοκτυλοδωδεκυλεστέρας [6]	— [6]	— [6]
	Βορικός ψευδάργυρος [7]	1332-07-6 [7]	215-566-6 [7]
	Βορικό νάτριο, τετραβορικό δινάτριο, άνυδρο· άλας βορικού οξέος με νάτριο [8]	1330-43-4 [8]	215-540-4 [8]
	Επτοξείδιο του βορίου-νατρίου, ένυδρο [9]	12267-73-1 [9]	235-541-3 [9]
	Άλας του ορθοβορικού οξέος με νάτριο [10]	13840-56-7 [10]	237-560-2 [10]
	Τετραβορικό δινάτριο, δεκαένυδρο· δεκαένυδρος βόρακας [11]	1303-96-4 [11]	215-540-4 [11]
Τετραβορικό δινάτριο, πενταένυδρο· πενταένυδρος βόρακας [12]	12179-04-3 [12]	215-540-4 [12]”	

γ) η εγγραφή 1507 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας		
	Χημική ονομασία/INN	Αριθμός CAS	Αριθμός EC
“1507	Διαμινοτολουόλιο, μεθυλοφαινυλενοδιαμίνη, τεχνικό προϊόν-μάζα αντίδρασης από [4-μεθυλο-μ-φαινυλενοδιαμίνη και 2-μεθυλο-μ-φαινυλενοδιαμίνη]	-	-


δ) προστίθενται οι ακόλουθες εγγραφές:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας		
	Χημική ονομασία/INN	Αριθμός CAS	Αριθμός EC
α	β	γ	δ
“1624	Pirimicarb (πιριμικάρβη) (ISO)· διμεθυλοκαρβαμίδικός 2-διμεθυλαμινο-5,6-διμεθυλοπυριμιδιν-4-υλεστέρας	23103-98-2	245-430-1
1625	1,2-Διχλωροπροπάνιο· διχλωριούχο προπυλένιο	78-87-5	201-152-2
1626	Δωδεκυλοφαινόλη, διακλαδισμένης αλυσίδας [1]	121158-58-5 [1]	310-154-3 [1]
	2-Δωδεκυλοφαινόλη, διακλαδισμένης αλυσίδας [2]	1801269-80-6 [2]	- [2]
	3-Δωδεκυλοφαινόλη, διακλαδισμένης αλυσίδας [3]	1801269-77-1 [3]	- [3]
	4-Δωδεκυλοφαινόλη, διακλαδισμένης αλυσίδας [4]	210555-94-5 [4]	640-104-9 [4]
	Φαινόλη, (τετραπροπενυλικά) παράγωγα [5]	74499-35-7 [5]	616-100-8 [5]
1627	Coumatetralyl (κουματετραύλη) (ISO)· 4-υδροξυ-3-(1,2,3,4-τετραϋδρο-1-ναφθυλο)κουμαρίνη	5836-29-3	227-424-0
1628	Difencoum (διφενακούμη) (ISO)· 3-(3-διφαινυλ-4-υλο-1,2,3,4-τετραϋδρο-1-ναφθυλο)-4-υδροξυκουμαρίνη	56073-07-5	259-978-4
1629	Brodifacoum (βρωδιφακούμη) (ISO)· 4-υδροξυ-3-(3-(4'-βρωμο-4-διφαινυλο)-1,2,3,4-τετραϋδρο-1-ναφθυλο)κουμαρίνη	56073-10-0	259-980-5
1630	Flocoumafen (φλοκουμαφαίνη) (ISO)· μάζα αντίδρασης από: cis-4-υδροξυ-3-(1,2,3,4-τετραϋδρο-3-(4-(4-τριφθορομεθυλοβενζυλοξυ)φαινυλο)-1-ναφθυλο)κουμαρίνη και trans-4-υδροξυ-3-(1,2,3,4-τετραϋδρο-3-(4-(4-τριφθορομεθυλοβενζυλοξυ)φαινυλο)-1-ναφθυλο)κουμαρίνη	90035-08-8	421-960-0

1631	Acetochlor (ακετοχλώριο) (ISO)· 2-χλωρο-N-(αιθοξυμεθυλο)-N-(2-αιθυλο-6-μεθυλοφαινυλ)ακεταμίδιο	34256-82-1	251-899-3
1632	Μικροίνες υάλου e-Glass, αντιπροσωπευτικής σύνθεσης	-	-
1633	Μικροίνες υάλου αντιπροσωπευτικής σύνθεσης	-	-
1634	Bromadiolone (βρωμαδιολόνη) (ISO)· 3-[3-(4'-βρωμοδιφαινυλ-4-υλο)-3-υδροξυ-1-φαινυλοπροπυλο]-4-υδροξυ-2H-χρωμεν-2-όνη	28772-56-7	249-205-9
1635	Difethialone (διφθειαλόνη) (ISO)· 3-[3-(4'-βρωμοδιφαινυλ-4-υλο)-1,2,3,4-τετραϋδροναφθαλιν-1-υλ]-4-υδροξυ-2H-1-βενζοθειοπυρανόνη-2	104653-34-1	600-594-7
1636	Υπερφθοροεννεαν-1-οϊκό οξύ [1]	375-95-1 [1]	206-801-3 [1]
	και τα μετά νατρίου [2]	21049-39-8 [2]	- [2]
	και αμμωνίου [3] άλατα αυτού	4149-60-4 [3]	- [3]
1637	Φθαλικό δικυκλοεξύλιο· φθαλικός δικυκλοεξυλεστέρας	84-61-7	201-545-9
1638	3,7-Διμεθυλοκτα-2,6-διενοντρίλιο	5146-66-7	225-918-0
1639	Bupirimate (βουπιριμάτη) (ISO)· διμεθυλοσουλφαμικό 5-βουτυλ-2-αιθυλαμινο-6-μεθυλοπυριμιδιν-4-ύλιο	41483-43-6	255-391-2
1640	Triflumizole (τριφλουμιζόλη) (ISO)· (1E)-N-[4-χλωρο-2-(τριφθορομεθυλο)φαινυλ]-1-(1H-ιμιδαζολ-1-υλο)-2-προποξυαιθανιμίνη	68694-11-1	604-708-8
1641	tert-Βουτυλο-υδροϋπεροξείδιο	75-91-2	200-915-7"

2) Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1223/2009 διορθώνεται ως εξής:

α) η εγγραφή 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας				Περιορισμοί			Κείμενο των όρων χρήσης και των προειδοποιήσεων
	Χημική ονομασία/INN	Ονομασία του κοινού γλωσσαρίου συστατικών	Αριθμός CAS	Αριθμός EC	Είδος προϊόντος, μέρη του σώματος	Μέγιστη συγκέντρωση σε έτοιμο παρασκεύασμα	Άλλοι	
α	β	γ	δ	ε	στ	ζ	η	θ
“9	Μεθυλοφαινυλενοδιαμίνες, τα Ν-υποκατεστημένα παράγωγά τους και τα άλατά τους (1), εξαιρουμένων των ουσιών με αύξοντες αριθμούς 9α και 9β του παρόντος παραρτήματος και των ουσιών με αύξοντες αριθμούς 364, 413, 1144, 1310, 1313 και 1507 του παραρτήματος II				Ουσία βαφής μαλλιών σε οξειδωτικά προϊόντα βαφής μαλλιών		α) Γενική χρήση	α) Να τυπωθεί στην ετικέτα: Η αναλογία μείξης. ‘  Οι βαφές μαλλιών μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές αλλεργικές αντιδράσεις. Διαβάστε και ακολουθήστε τις οδηγίες. Το προϊόν αυτό δεν προορίζεται για χρήση σε άτομα ηλικίας κάτω των 16 ετών. Τα προσωρινά τατουάζ μαύρης χέννας μπορεί να αυξήσουν τον κίνδυνο αλλεργίας. Μη βάφετε τα μαλλιά σας αν: — έχετε εξάνθημα στο πρόσωπό σας ή ευαίσθητο, ερεθισμένο και πληγωμένο τριχωτό της κεφαλής, — είχατε ποτέ οποιαδήποτε αντίδραση μετά το βάψιμο των μαλλιών σας, — είχατε αντίδραση σε προσωρινό τατουάζ μαύρης χέννας στο παρελθόν. Περιέχει φαινυλενοδιαμίνες (διαμνοτολουόλια). Να μη χρησιμοποιείται για τη χρώση των βλεφαρίδων ή των φρυδιών.’
							β) Επαγγελματική χρήση	β) Να τυπωθεί στην ετικέτα:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας				Περιορισμοί			Κείμενο των όρων χρήσης και των προειδοποιήσεων
	Χημική ονομασία/INN	Ονομασία του κοινού γλωσσαρίου συστατικών	Αριθμός CAS	Αριθμός EC	Είδος προϊόντος, μέρη του σώματος	Μέγιστη συγκέντρωση σε έτοιμο παρασκεύασμα	Άλλοι	
α	β	γ	δ	ε	στ	ζ	η	θ
							<p>Για τα α) και β): Μετά την ανάμειξη υπό οξειδωτικές συνθήκες, η μέγιστη συγκέντρωση που εφαρμόζεται στα μαλλιά δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 %, υπολογιζόμενο ως ελεύθερη βάση</p>	<p>Η αναλογία μείξης. Μόνο για επαγγελματική χρήση. Οι βαφές μαλλιών μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές αλλεργικές αντιδράσεις. Διαβάστε και ακολουθήστε τις οδηγίες. Το προϊόν αυτό δεν προορίζεται για χρήση σε άτομα ηλικίας κάτω των 16 ετών. Τα προσωρινά τατουάζ μαύρης χένας μπορεί να αυξήσουν τον κίνδυνο αλλεργίας. Μη βάφετε τα μαλλιά σας αν: — έχετε εξάνθημα στο πρόσωπό σας ή ευαίσθητο, ερεθισμένο και πληγωμένο τριχωτό της κεφαλής, — είχατε ποτέ οποιαδήποτε αντίδραση μετά το βάψιμο των μαλλιών σας, — είχατε αντίδραση σε προσωρινό τατουάζ μαύρης χένας στο παρελθόν. Περιέχει φαινυλενοδιαμίνες (διαμινοτολουόλια). Να χρησιμοποιούνται κατάλληλα γάντια.”</p>

β) προστίθεται η ακόλουθη εγγραφή:

Αύξων αριθμός	Ταυτοποίηση ουσίας				Περιορισμοί			Κείμενο των όρων χρήσης και των προειδοποιήσεων
	Χημική ονομασία/ INN	Ονομασία του κοινού γλωσσαρίου συστατικών	Αριθμός CAS	Αριθμός EC	Είδος προϊόντος, μέρος του σώματος	Μέγιστη συγκέντρωση σε έτοιμο παρασκεύασμα	Άλλοι	
α	β	γ	δ	ε	στ	ζ	η	θ
“51	Θεικό δισ(8- υδροξυκινολίνιο)	Oxyquinoline sulphate	134-31-6	205-137-1	Σταθεροποιητής του υπεροξειδίου του υδρογόνου στα προϊόντα για τα μαλλιά που ξεπλέ- νονται μετά τη χρή- ση	(0,3 % ως βάση)		
					Σταθεροποιητής του υπεροξειδίου του υδρογόνου στα προϊόντα για τα μαλλιά που δεν ξε- πλένονται μετά τη χρήση	(0,03 % ως βάση)»		

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



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL