

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 24



Ediția în limba română

Legislație

Anul 58

30 ianuarie 2015

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul (UE) 2015/138 al Consiliului din 29 ianuarie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 208/2014 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina 1
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/139 al Comisiei din 27 ianuarie 2015 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1484/95 în ceea ce privește stabilirea prețurilor reprezentative în sectoarele cărnii de pasăre și ouălor, precum și pentru ovalbumină 3
- ★ Regulamentul (UE) 2015/140 al Comisiei din 29 ianuarie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor și de corectare a aceluiași regulament 5
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/141 al Comisiei din 29 ianuarie 2015 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 de stabilire a soldului net disponibil pentru cheltuielile FEGA 11
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/142 al Comisiei din 29 ianuarie 2015 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 14

DECIZII

- ★ Decizia (PESC) 2015/143 a Consiliului din 29 ianuarie 2015 de modificare a Deciziei 2014/119/PESC privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina 16
- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/144 a Comisiei din 28 ianuarie 2015 de stabilire a procedurilor privind transmiterea cererilor de granturi și a cererilor de plată și informațiile referitoare la acestea, în ceea ce privește măsurile de urgență pentru combaterea bolilor animalelor la care se face referire în Regulamentul (UE) nr. 652/2014 al Parlamentului European și al Consiliului [notificată cu numărul C(2015) 250] 17

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 78 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile L₁, L₂, L₃, L₄ și L₅ în ceea ce privește frânarea [2015/145]** 30

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2015/138 AL CONSILIULUI

din 29 ianuarie 2015

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 208/2014 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 215,

având în vedere Decizia 2014/119/PESC a Consiliului din 5 martie 2014 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina ⁽¹⁾,

având în vedere propunerea comună a Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și a Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 208/2014 al Consiliului ⁽²⁾ pune în aplicare anumite măsuri prevăzute în Decizia 2014/119/PESC și prevede înghețarea fondurilor și a resurselor economice ale anumitor persoane care au fost identificate ca fiind responsabile de deturnare de fonduri ale statului ucrainean și ale persoanelor responsabile de încălcarea drepturilor omului în Ucraina, precum și ale persoanelor fizice sau juridice, ale entităților sau organismelor asociate acestora.
- (2) La 29 ianuarie 2015, Consiliul a adoptat Decizia (PESC) 2015/143 ⁽³⁾, care modifică Decizia 2014/119/PESC și precizează criteriile de desemnare pentru înghețarea fondurilor, care vizează persoanele identificate ca fiind responsabile de deturnare de fonduri ale statului ucrainean.
- (3) Modificarea respectivă intră în domeniul de aplicare al Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și, prin urmare, în special pentru a se asigura aplicarea sa uniformă în toate statele membre, este necesară o acțiune de reglementare la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a acesteia. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 208/2014 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

La articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 208/2014, se introduce următorul alineat:

„(1a) În sensul alineatului (1), «persoanele identificate ca fiind responsabile pentru deturnarea de fonduri ale statului ucrainean» includ persoane care fac obiectul anchetelor efectuate de către autoritățile ucrainene:

- (a) pentru deturnare de fonduri sau active publice ucrainene sau pentru complicitate la aceasta; sau
- (b) pentru abuz în serviciu în calitate de funcționar public sau demnitar în scopul obținerii unui avantaj nejustificat pentru sine sau pentru o parte terță, cauzând prin aceasta un prejudiciu fondurilor sau activelor publice ucrainene, sau pentru complicitate la o astfel de faptă.”

⁽¹⁾ JO L 66, 6.3.2014, p. 26.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 208/2014 al Consiliului din 5 martie 2014 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina (JO L 66, 6.3.2014, p. 1).

⁽³⁾ A se vedea pagina 16 din prezentul Jurnal Oficial.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 2015.

Pentru Consiliu

Președintele

F. MOGHERINI

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/139 AL COMISIEI**din 27 ianuarie 2015****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1484/95 în ceea ce privește stabilirea prețurilor reprezentative în sectoarele cărnii de pasăre și ouălor, precum și pentru ovalbumină**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 183 litera (b),având în vedere Regulamentul (UE) nr. 510/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a regimului comercial aplicabil anumitor mărfuri rezultate din transformarea produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 1216/2009 și (CE) nr. 614/2009 ale Consiliului ⁽²⁾, în special articolul 5 alineatul (6) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1484/95 al Comisiei ⁽³⁾ a stabilit normele de aplicare a sistemului de taxe de import suplimentare, precum și prețurile reprezentative în sectoarele cărnii de pasăre și ouălor și pentru ovalbumină.
- (2) Din controlul regulat al datelor pe baza cărora se determină prețurile reprezentative pentru produsele din sectorul cărnii de pasăre și din cel al ouălor și pentru ovalbumină rezultă că este necesară modificarea prețurilor reprezentative pentru importurile de anumite produse, ținând seama de variațiile prețurilor în funcție de origine.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 1484/95 ar trebui modificat în consecință.
- (4) Deoarece este necesar să se asigure aplicarea măsurii respective cât mai rapid posibil după ce devin disponibile datele actualizate, ar trebui ca prezentul regulament să intre în vigoare la data publicării sale,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1484/95 se înlocuiește cu textul din anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 27 ianuarie 2015.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 150, 20.5.2014, p. 1.

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 1484/95 al Comisiei din 28 iunie 1995 de stabilire a normelor de aplicare a sistemului de drepturi de import suplimentare și de stabilire a drepturilor de import suplimentare în sectoarele cărnii de pasăre și ouălor și pentru albumina din ouă și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 163/67 (JO L 145, 29.6.1995, p. 47).

ANEXĂ

„ANEXA I

Cod NC	Descrierea mărfurilor	Preț reprezentativ (în EUR/100 kg)	Garanția menționată la articolul 3 (în EUR/100 kg)	Origine ⁽¹⁾
0207 12 10	Carcase de pui congelate, denumite «pui 70 %»	125,5	0	AR
0207 12 90	Carcase de pui congelate, denumite «pui 65 %»	150,6	0	AR
		146,2	0	BR
0207 14 10	Bucăți dezosate, congelate, de cocoși și de găini	327,9	0	AR
		232,8	20	BR
		349,8	0	CL
		277,5	7	TH
0207 14 50	Piepturi de pui congelate	213,4	0	BR
0207 14 60	Pulpe de pui congelate	134,5	3	BR
0207 27 10	Bucăți dezosate, congelate, de curcani și de curci	372,2	0	BR
		516,1	0	CL
1602 32 11	Preparate nefierte din cocoși și din găini	254,6	10	BR

⁽¹⁾ Nomenclatorul țărilor stabilit prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul «ZZ» reprezintă «alte origini».

REGULAMENTUL (UE) 2015/140 AL COMISIEI**din 29 ianuarie 2015****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor și de corectare a aceluiași regulament**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Operatorii și personalul implicat în exploatarea anumitor aeronave trebuie să respecte cerințele esențiale pertinente prevăzute la punctul 8b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (2) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește condițiile de exploatare în siguranță a aeronavelor.
- (3) Pentru a se lua în considerare riscurile aferente erorilor cauzate de perturbarea sau distragerea atenției echipajului de zbor în timpul anumitor faze ale zborului, ar trebui să se impună operatorilor obligația să asigure că membrilor echipajului de zbor nu le revine datoria de a efectua în etape critice ale zborului alte sarcini decât cele necesare pentru exploatarea în siguranță a aeronavelor.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 impune o limită cu privire la numărul de persoane care pot fi transportate la bord în cursul operațiunilor specializate. Cu toate acestea, limita respectivă nu se justifică din considerente de siguranță. Prin urmare, articolul 5 alineatul (7) ar trebui adaptat.
- (5) Prin Regulamentul (UE) nr. 71/2014 al Comisiei ⁽³⁾, a fost introdus articolul 9a în cadrul Regulamentului (UE) nr. 965/2012. Prin Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei ⁽⁴⁾, a fost ulterior introdus un al doilea articol 9a, care ar fi trebuit însă numerotat ca articolul 9b. Din considerente de claritate și securitate juridică, articolul 9a introdus prin Regulamentul (UE) nr. 83/2014 ar trebui înlocuit și numerotat în mod corect.
- (6) Din rațiuni de securitate juridică și pentru a se asigura coerența în raport cu termenii utilizați în Regulamentul (CE) nr. 216/2008, este necesar să se corecteze o serie de termeni utilizați în anumite versiuni lingvistice ale Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (7) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificat și corectat în consecință.
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe avizul ⁽⁵⁾ emis de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

⁽¹⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 71/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 23, 28.1.2014, p. 27).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei din 29 ianuarie 2014 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 28, 31.1.2014, p. 17).

⁽⁵⁾ *European Aviation Safety Agency Opinion No 05/2013 of 10 June 2013 for a Commission Regulation establishing the Implementing Rules for sterile flight deck procedures* (Avizul nr. 05/2013 din 10 iunie 2013 al Agenției Europene pentru Siguranța Aviației privind un Regulament al Comisiei de stabilire a normelor de punere în aplicare a procedurilor referitoare la perioada de liniște în cabina de pilotaj).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Operatorii de alte avioane și elicoptere decât cele motorizate complexe, precum și de baloane și planoare, implicați în operațiuni necomerciale, inclusiv operațiuni necomerciale specializate, operează aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.”;

(b) la alineatul (5), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) alte avioane și elicoptere, precum și baloane și planoare în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.”;

(c) la alineatul (7), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția membrilor echipajului, nu se transportă la bord alte persoane decât cele indispensabile misiunii.”

2. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următoarea:

„(2) Prin derogare de la articolul 5 alineatul (1), atunci când sunt folosite în operațiuni CAT, aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie exploatate, în cazul avioanelor, în condițiile prevăzute în Decizia C(2009) 7633 a Comisiei din 14 octombrie 2009.”;

(b) la alineatul (4a), teza introductivă se înlocuiește cu următoarea:

„(4a) Prin derogare de la articolul 5 alineatele (1) și (6), următoarele operațiuni cu alte avioane și elicoptere decât cele motorizate complexe, baloane și planoare pot fi efectuate în conformitate cu anexa VII.”.

3. Articolul 9a introdus prin Regulamentul (UE) nr. 83/2014 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9b

Examinare

Agenția efectuează o examinare continuă a eficacității dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă prevăzute în anexele II și III. Nu mai târziu de 18 februarie 2019, agenția elaborează un prim raport privind rezultatele acestei examinări.

Această examinare implică expertiză științifică și se bazează pe datele operaționale colectate pe termen lung, cu sprijinul statelor membre, după data aplicării prezentului regulament.

Examinarea menționată la primul paragraf evaluează impactul asupra vigilenței personalului navigant, exercitat de cel puțin următorii factori:

(a) serviciu de peste 13 ore desfășurate la momentul cel mai favorabil al zilei;

(b) serviciu de peste 10 ore desfășurate la momentul cel mai puțin favorabil al zilei;

(c) serviciu de peste 11 ore desfășurate de membrii echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;

(d) serviciu care include un număr ridicat de sectoare (peste 6);

- (e) servicii de permanență, precum perioada de rezervă sau rezerva urmată de sarcini de zbor; precum și
- (f) orare perturbatoare.”

4. Anexele I, III, IV, VI și VIII se corectează în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se corectează după cum urmează:

1. [nu privește versiunea în limba română].
2. Anexele II, III, IV, VII și VIII se corectează în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Cu toate acestea, punctul 3 de la articolul 1 se aplică de la 18 februarie 2016.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 2015.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNKER

ANEXA I

Anexele I, III, IV, VI și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. În anexa I se introduce următorul punct 109a:

„109a. «perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor» înseamnă orice perioadă în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților.”.

2. În anexa III (PARTEA ORO):

(a) în ORO.GEN.110, litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de aeronavă, cuprinzând sarcini și responsabilități pentru personalul de la sol și pentru membrii echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni de la sol sau de pe durata zborului. Aceste proceduri și instrucțiuni nu obligă membrii echipajului să execute în timpul fazelor critice ale zborului alte activități decât cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei. Trebuie, de asemenea, incluse proceduri și instrucțiuni pentru o perioadă de liniște în compartimentul echipajului de zbor.”;

(b) în ORO.MLR.105, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Se elaborează o listă a echipamentului minim (MEL), așa cum se specifică la punctul 8a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pe baza listei master a echipamentului minim (MMEL), definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Dacă nu s-a elaborat o MMEL ca parte a datelor privind conformitatea operațională, MEL poate avea la bază MMEL relevantă acceptată de statul operatorului sau de statul de înmatriculare, după caz.”

3. În anexa IV (PARTEA CAT), se introduce următorul punct:

„CAT.GEN.MPA.124 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.”

4. În anexa VI (PARTEA NCC) se introduce următorul punct:

„NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.”

5. În anexa VIII (PARTEA SPO) se introduce următorul punct:

„SPO.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol al aeronavelor în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.”

ANEXA II

Anexele II, III, IV, VII și VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 sunt corectate după cum urmează:

1. În anexa II:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
- (b) [nu privește versiunea în limba română].

2. În anexa III:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
- (b) [nu privește versiunea în limba română];
- (c) [nu privește versiunea în limba română];
- (d) [nu privește versiunea în limba română];
- (e) punctul ORO.FC.230(b)(5) se înlocuiește cu următorul text:

„5. Fără a aduce atingere prevederilor de la punctul ORO.FC.145 litera (a) punctul 2, pentru operațiuni cu alte elicoptere decât cele motorizate complexe pe timp de zi și pe rute pe care se zboară după repere vizuale și cu avioane din clasa de performanță B, verificarea poate fi realizată de un comandant calificat corespunzător numit de către operator, cu pregătire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea competențelor CRM. Operatorul informează autoritatea competentă în legătură cu persoanele numite.”

3. În anexa IV:

- (a) punctul CAT.GEN.MPA.180(b) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), pentru operațiuni în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare în 24 de ore sau care rămân în zona locală specificată în manualul de operațiuni, următoarele documente și informații pot fi însă reținute la respectivul aerodrom sau loc de operare:”;
- (b) punctul CAT.OP.MPA.100(b)(1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. operațiuni în condiții VFR pe timp de zi cu alte avioane decât cele motorizate complexe;”;
- (c) punctul CAT.OP.MPA.105(b)(1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. avioanelor diferite de cele motorizate complexe; și”;
- (d) punctul CAT.OP.MPA.130(a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cu excepția operațiunilor în condiții VFR pe alte avioane decât cele motorizate complexe, operatorul stabilește proceduri operaționale corespunzătoare de plecare și de sosire/apropiere pentru fiecare tip de avion ținând seama de nevoia de a reduce la minimum efectele zgomotului aeronavelor.”;
- (e) punctul CAT.OP.MPA.135(c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Litera (a) punctul 1 nu se aplică operațiunilor în condiții VFR pe timp de zi cu alte aeronave decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare.”;
- (f) punctul CAT.OP.MPA.175(c)(1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. alte avioane decât cele motorizate complexe care decolează și aterizează pe același aerodrom sau loc de operare; sau”.

4. În anexa VII:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
- (b) [nu privește versiunea în limba română].

5. În anexa VIII:

- (a) [nu privește versiunea în limba română];
 - (b) [nu privește versiunea în limba română];
 - (c) [nu privește versiunea în limba română];
 - (d) [nu privește versiunea în limba română];
 - (e) [nu privește versiunea în limba română].
-

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/141 AL COMISIEI**din 29 ianuarie 2015****de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 de stabilire a soldului net disponibil pentru cheltuielile FEAGA**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1306/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind finanțarea, gestionarea și monitorizarea politicii agricole comune și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 352/78, (CE) nr. 165/94, (CE) nr. 2799/98, (CE) nr. 814/2000, (CE) nr. 1290/2005 și (CE) nr. 485/2008 ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 16 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește soldul net disponibil pentru cheltuielile Fondului european de garantare agricolă (FEAGA), precum și sumele disponibile pentru exercițiile bugetare 2014-2020 pentru Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR), în temeiul articolului 10c alineatul (2) și al articolelor 136, 136a și 136b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului ⁽³⁾, precum și în temeiul articolului 14 și al articolului 66 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾.
- (2) În conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013, produsul estimat al reducerii plăților notificate de statele membre menționat la articolul 11 alineatul (6) din regulamentul respectiv urmează să fie pus la dispoziție ca sprijin din partea Uniunii pentru măsurile din cadrul programelor de dezvoltare rurală finanțate din FEADR, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1305/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾. Plafoanele naționale pertinente au fost adaptate prin Regulamentul delegat (UE) nr. 1378/2014 al Comisiei ⁽⁶⁾.
- (3) În conformitate cu articolul 136a alineatul (1) al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 și cu articolul 14 alineatul (1) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013, Belgia, Republica Cehă, Danemarca, Germania, Estonia, Grecia, Țările de Jos și România au notificat Comisiei, până la 1 august 2014, decizia lor de a transfera un anumit procent din plafoanele lor naționale anuale corespunzătoare plăților directe pentru anii calendaristici 2015-2019 către programele de dezvoltare rurală finanțate din FEADR, astfel cum se menționează în Regulamentul (UE) nr. 1305/2013. Plafoanele naționale pertinente au fost adaptate prin Regulamentul delegat (UE) nr. 1378/2014.
- (4) În conformitate cu articolul 136a alineatul (2) al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 și cu articolul 14 alineatul (2) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013, Ungaria a notificat Comisiei, până la 1 august 2014, decizia sa de a transfera către plățile directe un anumit procent din suma alocată pentru sprijinirea măsurilor din cadrul programelor de dezvoltare rurală finanțate din FEADR în perioada 2016-2020, astfel cum se menționează în Regulamentul (UE) nr. 1305/2013. Plafoanele naționale pertinente au fost adaptate prin Regulamentul delegat (UE) nr. 1378/2014.
- (5) În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ⁽⁷⁾, subplafonul pentru cheltuielile legate de piață și pentru plățile directe din cadrul financiar multianual prevăzut în anexa I la respectivul regulament se ajustează în temeiul ajustării tehnice prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din regulamentul menționat, în urma transferurilor dintre FEADR și plățile directe.

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 549.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 de stabilire a soldului net disponibil pentru cheltuielile FEAGA (JO L 108, 11.4.2014, p. 13).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului din 19 ianuarie 2009 de stabilire a unor norme comune pentru sistemele de ajutor direct pentru agricultori în cadrul politicii agricole comune și de instituire a anumitor sisteme de ajutor pentru agricultori, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1290/2005, (CE) nr. 247/2006, (CE) nr. 378/2007 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1782/2003 (JO L 30, 31.1.2009, p. 16).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 1307/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor norme privind plățile directe acordate fermierilor prin scheme de sprijin în cadrul politicii agricole comune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 637/2008 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 73/2009 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 608).

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 1305/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind sprijinul pentru dezvoltare rurală acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1698/2005 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 487).

⁽⁶⁾ Regulamentul delegat (UE) nr. 1378/2014 al Comisiei din 17 octombrie 2014 de modificare a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 1305/2013 al Parlamentului European și al Consiliului și a anexelor II și III la Regulamentul (UE) nr. 1307/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 367, 23.12.2014, p. 16).

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).

(6) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 367/2014 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Soldul net disponibil pentru cheltuielile Fondului european de garantare agricolă (FEGA), în temeiul articolului 10c alineatul (2), și al articolelor 136, 136a și 136b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, precum și în temeiul articolului 7 alineatul (2), al articolului 14 și al articolului 66 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013, este stabilit în anexa la prezentul regulament.”

2. Anexa se înlocuiește cu textul din anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 2015.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNKER

ANEXĂ

„ANEXĂ

(milioane EUR — în prețuri curente)

Exercițiul bugetar	Sumele puse la dispoziția FEADR						Sumele transferate de la FEADR	Soldul net disponibil pentru cheltuielile FEAGA
	Articolul 10b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009	Articolul 136 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009	Articolul 136b din Regulamentul (CE) nr. 73/2009	Articolul 66 din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013	Articolul 136a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 și articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013	Articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013	Articolul 136a alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 și articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0				43 778,1
2015			51,600	4,000	621,999		499,384	44 189,785
2016				4,000	1 138,146	109,619	573,047	43 949,282
2017				4,000	1 174,732	111,975	572,440	44 144,733
2018				4,000	1 184,257	111,115	571,820	44 161,448
2019				4,000	1 131,292	112,152	571,158	44 239,714
2020				4,000	1 132,133	112,685	570,356	44 262,538”

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/142 AL COMISIEI**din 29 ianuarie 2015****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Runde Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 2015.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DECIZII

DECIZIA (PESC) 2015/143 A CONSILIULUI

din 29 ianuarie 2015

de modificare a Deciziei 2014/119/PESC privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 29,

având în vedere Decizia 2014/119/PESC a Consiliului din 5 martie 2014 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Ucraina ⁽¹⁾,

întrucât:

- (1) La 5 martie 2014, Consiliul a adoptat Decizia 2014/119/PESC.
- (2) Ar trebui clarificate criteriile de desemnare pentru înghețarea fondurilor care vizează persoane responsabile de deturnare de fonduri aparținând statului ucrainean.
- (3) Prin urmare, Decizia 2014/119/PESC ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Articolul 1 alineatul (1) din Decizia 2014/119/PESC se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Se îngheață toate fondurile și resursele economice care aparțin, se află în proprietatea ori posesia sau sunt controlate de persoane care au fost identificate ca fiind responsabile de deturnare de fonduri ale statului ucrainean și de persoane responsabile de încălcarea drepturilor omului în Ucraina, precum și de persoane fizice sau juridice, entități sau organisme asociate acestora, astfel cum sunt enumerate în anexă.

În sensul prezentei decizii, persoanele identificate ca fiind responsabile de deturnare de fonduri ale statului ucrainean includ persoane care fac obiectul anchetelor efectuate de autoritățile ucrainene:

- (a) pentru deturnare de fonduri sau active publice ucrainene sau pentru complicitate la aceasta; sau
- (b) pentru abuz în serviciu în calitate de funcționar public sau demnitar în scopul obținerii unui avantaj nejustificat pentru sine sau pentru o parte terță, cauzând prin aceasta un prejudiciu fondurilor sau activelor publice ucrainene, sau pentru complicitate la o astfel de faptă.”

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 29 ianuarie 2015.

Pentru Consiliu
Președintele
F. MOGHERINI

⁽¹⁾ JO L 66, 6.3.2014, p. 26.

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/144 A COMISIEI**din 28 ianuarie 2015**

de stabilire a procedurilor privind transmiterea cererilor de granturi și a cererilor de plată și informațiile referitoare la acestea, în ceea ce privește măsurile de urgență pentru combaterea bolilor animalelor la care se face referire în Regulamentul (UE) nr. 652/2014 al Parlamentului European și al Consiliului

[notificată cu numărul C(2015) 250]

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 652/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de stabilire a unor dispoziții pentru gestionarea cheltuielilor privind lanțul alimentară, sănătatea și bunăstarea animalelor, precum și sănătatea plantelor și materialul de reproducere a plantelor, de modificare a Directivelor 98/56/CE, 2000/29/CE și 2008/90/CE ale Consiliului, a Regulamentelor (CE) nr. 178/2002, (CE) nr. 882/2004 și (CE) nr. 396/2005 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivei 2009/128/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Deciziilor 66/399/CEE, 76/894/CEE și 2009/470/CE ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (5),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014, se pot acorda granturi statelor membre pentru măsuri de urgență luate ca urmare a confirmării apariției uneia dintre bolile animalelor enumerate în anexa I la respectivul regulament.
- (2) În scopul asigurării unei bune gestiuni financiare și pentru a dispune de informare rapidă cu privire la gestionarea bolilor, este necesar să se stabilească datele până la care statele membre trebuie să își transmită cererile de granturi și cererile de plată și să se precizeze informațiile care trebuie furnizate. În special, ar trebui să fie furnizate estimări inițiale și estimări actualizate privind cheltuielile suportate de statele membre.
- (3) Este necesar să se precizeze rata care urmează să se aplice pentru conversia estimărilor și a cererilor de plată transmise de către statele membre care nu folosesc moneda euro ca monedă națională.
- (4) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale,

ADOPTĂ PREZENTĂ DECIZIE:

Articolul 1

Informații preliminare

În termen de 30 de zile de la data confirmării oficiale a apariției uneia dintre bolile enumerate în anexa I la regulamentul respectiv statele membre transmit informații prelabile cu privire la categoriile de animale și de produse în cauză și valorile de piață pentru fiecare dintre categoriile respective, utilizând un fișier în format electronic, în conformitate cu modelul prevăzut în anexa I la prezenta decizie.

În același timp, statele membre furnizează o descriere a acțiunilor planificate și în derulare și legislația pentru determinarea valorilor animale și produse care urmează să fie compensate.

⁽¹⁾ JO L 189, 27.6.2014, p. 1.

*Articolul 2***Informații privind costurile estimate**

Cel târziu în termen de două luni de la confirmarea oficială a apariției bolii, statele membre transmit Comisiei o cerere de grant în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014 Comisia prin intermediul unui fișier în format electronic în conformitate cu modelul „buget preliminar” stabilit în anexa II cu privire la următoarele aspecte:

- (a) costurile estimate de despăgubire a proprietarilor, astfel cum se menționează la articolul 8 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014;
- (b) costurile operaționale estimate menționate la articolul 8 alineatul (1) literele (b) și (d) — (g) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014;
- (c) dacă este cazul, celelalte costuri esențiale estimate pentru eradicarea bolii, astfel cum se menționează la articolul 8 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014, anexând o justificare adecvată.

Descrierea acțiunilor menționate la articolul 1 sunt considerate a face parte din cererea de grant.

O dată la două luni după transmiterea informațiilor menționate la primul alineat, statele membre prezintă informații actualizate cu privire la costurile menționate la alineatul respectiv.

*Articolul 3***Cereri de plată**

În termen de șase luni de la termenul limită stabilit în decizia de finanțare sau confirmarea de eradicare a bolii, oricare dintre aceste date este mai apropiată, statele membre prezintă Comisiei:

- (a) cererea de plată pentru costurile eligibile suportate, utilizând un fișier în format electronic, în conformitate cu modelul prevăzut în anexa III la prezenta decizie;
- (b) costurile detaliate în sprijinul cererii de plată, cu informații detaliate privind costurile realizate și plătite pentru diferitele categorii de cheltuieli eligibile, prin intermediul unui fișier în format electronic, în conformitate cu modelul prevăzut în anexa IV la prezenta decizie;
- (c) un raport tehnic în conformitate cu anexa V la prezenta decizie.

*Articolul 4***Rata de conversie**

În cazurile în care sumele reprezentând costurile estimate sau cheltuielile efectuate de un stat membru sunt într-o altă monedă decât euro, statul membru în cauză le convertește în euro prin aplicarea celui mai recent curs de schimb stabilit de Banca Centrală Europeană înainte de prima zi a lunii în care cererea de grant este prezentată de către statul membru.

*Articolul 5***Destinatari**

Prezenta decizie de punere în aplicare se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 28 ianuarie 2015.

Pentru Comisie

Vytenis ANDRIUKAITIS

Membru al Comisiei

ANEXA II

BUGET PRELIMINAR, ASTFEL CUM SE MENȚIONEAZĂ LA ARTICOLUL 2

BUGET PRELIMINAR

Cel târziu în termen de două luni de la confirmarea oficială a apariției bolii și o dată la două luni după această dată

A se adresa către: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Prima prezentare

☐

Actualizare

☐

Pentru perioada
cuprinsă între

ZZ/LL/AA

și

ZZ/LL/AA

Referința focarului

SM/Boală/An

Persoana de contact
pentru acest buget:

Telefon:

Adresă de e-mail

Costuri directe — Compensații —		Valoarea totală (în euro, fără TVA)
Tipul de animale/produse	Cantitate	
Subtotal:		EUR —

Costuri directe — Costuri operaționale —		Valoarea totală (în euro, fără TVA)
Sacrificarea/reformarea		
Curățarea, dezinsecția și dezinsecția		
Transportul și distrugerea furajelor și echipamentelor		
Achiziționarea, depozitarea, administrarea sau distribuirea de vaccinuri		
Transportul și eliminarea carcaselor		
Alte costuri esențiale [articolul 8 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014]		
Subtotal:		EUR —

Costuri indirecte — Cheltuieli de regie 7 % —	Valoarea totală (în euro, fără TVA)
Cheltuieli de regie în costurile directe, altele decât compensațiile	
Subtotal:	EUR —
TOTAL	EUR —

Data:

ZZ/LL/AA

Numele
responsabilului:

Semnătura:

ANEXA III

CERERE DE PLATĂ, ASTFEL CUM SE MENȚIONEAZĂ LA ARTICOLUL 3 LITERA (a)

CEREREA DE PLATĂ

La adoptarea deciziei de finanțare, la 6 luni de la data încheierii sau confirmarea eradicării bolii, oricare dintre acestea survine prima

A se adresa către: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Pentru perioada cuprinsă

ZZ/LL/AA

și

ZZ/LL/AA

Referința focarului

SM/Boală/An

Persoana de contact pentru
prezenta cerere de plată:

Telefon:

Adresă de e-mail

Costuri directe — Compensații —		Valoarea totală (în euro, fără TVA)
Tipul de animale/produse	Cantitate	
Subtotal:		EUR —

Costuri directe — Costuri operaționale —		Valoarea totală (în euro, fără TVA)
Sacrificarea/reformarea		
Curățarea, dezinsecția și dezinfecția		
Transportul și distrugerea furajelor și echipamentelor		
Achiziționarea, depozitarea, administrarea sau distribuirea de vaccinuri		
Transportul și eliminarea carcaselor		
Alte costuri esențiale [articolul 8 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014]		
Subtotal:		EUR —

Costuri indirecte — Cheltuieli de regie 7 % —	Valoarea totală (în euro, fără TVA)
Cheltuieli de regie în costurile directe, altele decât compensațiile (7 %)	
Subtotal:	EUR —
TOTAL	EUR —

De declarația be ne ficiarului

cheltuielile menționate au fost suportate efectiv și contabilizate cu exactitate; costurile menționate anterior corespund resurselor utilizate pentru activitate și resursele respective au fost rezonabile și necesare pentru activitate; costurile au fost suportate și se încadrează în definiția costurilor eligibile; toate documentele justificative referitoare la cheltuieli sunt disponibile în scopul efectuării controalelor; nu a fost solicitată nicio altă contribuție din partea Uniunii pentru această acțiune și se aplică toate veniturile provenite din operațiunile pentru aceste proceduri de control al acțiunii, în special pentru a verifica exactitatea sumelor declarate, în scopul de a preveni, de a detecta și de a corecta neregulile.

Data:

Semnătura:

Numele responsabilului:

INFORMAȚII DETALIAȚE CU PRIVIRE LA COSTURI, ASTFEL CUM SE MENȚIONEAZĂ LA ARTICOLUL 3 LITERA (b)

COMPENSAȚII - CEREREA DE PLATĂ																												
Termen limită pentru prezentare:				La adoptarea deciziei de finanțare, la 6 luni de la data încheierii sau confirmarea eradicării bolii, oricare dintre acestea survine prima.																								
Referința focarului																												
PORCINE																												
Nr. ADNS	Data confirmării suspiciunii	Numărul de identificare al exploatației	Agricultor	Amplasarea exploatației	Proprietarul de animale	Data sacrificării	Sacrificare		Metoda de distrugere			Greutatea la data distrugerii	Numărul de animale per categorii				Suma plătită pentru valoarea animalului, pe categorii				Valoarea unitară medie pe categorii				Total compensații (fără TVA)	Data plății		
			Denumire		Denumire		Fermă	Abator	Întreprindere de ecarisaj	Incinerare la fața locului	Altele (precizați)		Scroafe	Vieri	Purcei	porci	Scroafe	Vieri	Purcei	porci	Scroafe	Vieri	Purcei	porci				
Total																												
BOVINE																												
Nr. ADNS	Data confirmării suspiciunii	Numărul de identificare al exploatației	Agricultor	Amplasarea exploatației	Proprietarul de animale	Data sacrificării	Sacrificare		Metoda de distrugere			Greutatea la data distrugerii	Numărul de animale per categorii				Suma plătită pentru valoarea animalului, pe categorii				Valoarea unitară medie pe categorii				Total compensații (fără TVA)	Data plății		
			Denumire		Denumire		Fermă	Abator	Întreprindere de ecarisaj	Incinerare la fața locului	Altele (precizați)		Vaci	Juninci	Viței	Tauri	Vaci	Juninci	Viței	Tauri	Vaci	Juninci	Viței	Tauri				
Total																												

OVINE și CAPRINE																													
Nr. ADNS	Data confirmării suspiciunii	Numărul de identificare al exploatației	Agricultor	Amplasarea exploatației	Proprietarul de animale	Data sacrificării	Sacrificare		Metoda de distrugere			Greutatea la data distrugerii	Numărul de animale per categorie						Suma plătită pe categorii						Total compensații (fără TVA)	Data plății			
			Denumire		Denumire		Fermă	Abator	Întreprindere de ecarisaj	Încinerare la fața locului	Altele (precizați)		Oi			Capre			Altele	Oi			Capre				Altele		
													Oi	Miei	Berbeci	Capre	Țapi	Iezi		Oi	Miei	Berbeci	Capre	Țapi			Iezi		
Total																													

	POULTRY																											
Nr. ADNS	Data confirmării suspiciunii	Numărul de identificare al exploatației	Agricultor	Amplasarea exploatației	Proprietarul de animale	Data distrugerii	Sacrificare		Metoda de distrugere			Greutatea la data distrugerii	Numărul de animale per categorie						Suma plătită pe categorii						Total compensații (fără TVA)	Data plății		
			Denumire		Denumire		Fermă	Abator	Întreprindere de ecarisaj	Incinerare la fața locului	Altele (precizați)		Păsări de curte						Păsări de curte									
													Găini ouătoare	Pui de carne	de reproducere	Rațe	Găște	Curcani	Altele	Găini ouătoare	Pui de carne	de reproducere	Rațe	Găște			Curcani	Altele
Total																												

Operaționale — Cererea de plată

Termen limită pentru prezentare:	La adoptarea deciziei de finanțare, la 6 luni de la data încheierii sau confirmarea eradicării bolii, oricare dintre acestea survine prima.
----------------------------------	---

Referința focarului	SM / BOALĂ / AN
---------------------	-----------------

Sacrificare și reformare				
Nr. ADNS	Nr. exploatației	Valoarea facturii fără TVA	Numele furnizorului	Data plății
Total				

Curățenie, dezinsecție și dezinfecție (exploatații și echipamente)				
Nr. ADNS	Nr. exploatației	Valoarea facturii fără TVA	Numele furnizorului	Data plății
Total				

Transportul și distrugerea furajelor contaminate și a echipamentelor				
Nr. ADNS	Nr. exploatației	Valoarea facturii fără TVA	Numele furnizorului	Data plății
Total				

Transportul și eliminarea carcaselor				
Nr. ADNS	Nr. exploatației	Valoarea facturii fără TVA	Numele furnizorului	Data plății
Total				

Alte costuri esențiale pentru eradicarea bolii				
Nr. ADNS	Nr. exploatației	Valoarea facturii fără TVA	Numele furnizorului	Data plății
Total				

TOTAL				
Sacrificare și reformare				
Curățenie, dezinfecție și dezinsecție (exploatații și echipamente)				
Transportul și distrugerea furajelor contaminate și a echipamentelor				
Achiziționarea, depozitarea, administrarea sau distribuirea de vaccinuri				
Transportul și eliminarea carcaselor				
Alte costuri esențiale pentru eradicarea bolii (precizați)				
Total				

ANEXA V

CONȚINUTUL RAPORTULUI TEHNIC, ASTFEL CUM SE MENȚIONEAZĂ LA ARTICOLUL 3 LITERA (c)

Raportul tehnic final trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

1. datele inițiale și finale de punere în aplicare a măsurilor;
 2. o descriere a măsurilor tehnice puse în aplicare, cu cifre cheie;
 3. hărți epidemiologice;
 4. gradul de realizare a obiectivelor și dificultăți tehnice;
 5. rezultatele anchetelor epidemiologice;
 6. alte informații epidemiologice relevante: mortalitate, morbiditate, distribuția pe vârste a animalelor moarte și a animalelor pozitive, leziunile găsite, prezența vectorilor etc.
-

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.1.

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibilă la adresa: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamentul nr. 78 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile L₁, L₂, L₃, L₄ și L₅ în ceea ce privește frânarea [2015/145]

Include toate textele valabile până la:

Rectificarea 2 la seria 03 de amendamente — Data intrării în vigoare: 23 iunie 2010

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații
6. Încercări
7. Modificări ale tipului de vehicul sau ale sistemului de frânare și extinderea omologării
8. Conformitatea producției
9. Dispoziții tranzitorii
10. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
11. Încetarea definitivă a producției
12. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu încercările de omologare, precum și ale departamentelor administrative

ANEXE

Anexa 1 — Comunicare privind omologarea ori extinderea, refuzul sau retragerea omologării ori încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul din categoria L referitor la frânare, în conformitate cu Regulamentul nr. 78

Anexa 2 — Exemple de mărci de omologare

Anexa 3 — Condiții de încercare, proceduri și cerințe în materie de performanță

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile L₁, L₂, L₃, L₄ și L₅ ⁽¹⁾.

Aceste categorii nu includ:

- (a) vehiculele cu $V_{max} < 25$ km/h;
- (b) vehiculele echipate pentru conducătorii cu handicap.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

- 2.1. „sistem de frânare antiblocare (ABS)” înseamnă un sistem care detectează alunecarea roților și modulează în mod automat presiunea care comandă forțele de frânare la nivelul uneia dintre roți sau al mai multor roți pentru a limita gradul de alunecare a roții;
- 2.2. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în privința sistemului de frânare;
- 2.3. „încercare de referință” înseamnă o oprire sau o serie de opriri efectuate pentru a confirma performanța frânei înainte de supunerea acesteia unor încercări suplimentare, cum ar fi procedura de încălzire sau frânarea în condiții de drum umed;
- 2.4. „frâna” reprezintă acele părți ale sistemului de frânare în care se dezvoltă forțele opuse mișcării vehiculului;
- 2.5. „sistemul de frânare” reprezintă ansamblul de componente alcătuit din comandă, transmisie și frână, în afară de motor, a căror funcție este de a reduce progresiv viteza unui vehicul în mișcare, de a-l opri și de a-l menține imobil atunci când este oprit;
- 2.6. „sistem de frânare combinat (CBS)” înseamnă:

Pentru vehiculele din categoriile L₁ și L₃: un sistem de frânare de serviciu în care cel puțin două frâne de pe roți diferite sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;

Pentru vehiculele din categoriile L₂ și L₅: un sistem de frânare de serviciu în care frânele de pe toate roțile sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi.

Pentru vehiculele din categoria L₄: un sistem de frânare de serviciu în care frânele de pe cel puțin roțile din față și din spate sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi. (dacă roata din spate și roata atașului sunt acționate prin același sistem de frânare, acest sistem este considerat ca fiind frâna din spate);
- 2.7. „componentele unui sistem de frânare” înseamnă una dintre componentele izolate care, atunci când este inclusă într-un ansamblu, formează sistemul de frânare;
- 2.8. „comandă” înseamnă piesa acționată direct de către conducător pentru a furniza sau controla energia necesară pentru frânarea vehiculului la transmisie;
- 2.9. „sisteme de frânare de tipuri diferite” înseamnă dispozitive care prezintă între ele diferențe esențiale, cum ar fi:
 - (a) componente cu caracteristici diferite;
 - (b) o componentă fabricată din materiale cu caracteristici diferite sau o componentă care diferă ca formă sau mărime;
 - (c) sisteme ale căror componente sunt combinate diferit;
- 2.10. „masa conducătorului auto” înseamnă o masă nominală a unui conducător auto care este de 75 kg (subîmpărțită în 68 kg reprezentând masa ocupantului pe scaun și 7 kg reprezentând masa bagajelor);
- 2.11. „motor decuplat” înseamnă că motorul nu mai este conectat la roata (roțile) directoare;
- 2.12. „masa brută a vehiculului” sau „masa maximă” înseamnă masa maximă tehnic admisibilă declarată de către producător;

⁽¹⁾ Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3),

- 2.13. „temperatura inițială a frânei” reprezintă temperatura celei mai calde frâne înainte de orice aplicare a frânei;
- 2.14. „încărcat” înseamnă încărcat în așa fel încât să fie atinsă masa brută a vehiculului, astfel cum este definită la punctul 2.12;
- 2.15. „ușor încărcat” înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare plus 15 kg pentru echipamentul de încărcare, sau masa vehiculului în starea încărcat, oricare dintre acestea este mai mică. În cazul încercărilor ABS pe o suprafață cu coeficient de frecare redus (anexa 3, punctele 9.4-9.7), masa pentru echipamentul de încercare este mărită la 30 kg pentru a ține cont de suporti;
- 2.16. „masa în stare de funcționare” înseamnă suma dintre masa conducătorului auto și masa vehiculului fără încărcătură;
- 2.17. „coeficientul de frânare maxim (PBC — *peak braking coefficient*)” reprezintă măsura frecării dintre pneu și suprafața căii de rulare calculată pe baza decelerației maxime a unui pneu în rotație;
- 2.18. „sistem de frânare asistată” înseamnă un sistem de frânare în care energia necesară pentru a produce forța de frânare este furnizată de efortul fizic depus de conducătorul asistat de unul sau mai multe dispozitive furnizoare de energie, de exemplu pompa de vid (cu servofrână cu depresiune);
- 2.19. „sistem de frânare auxiliar” înseamnă cel de al doilea sistem de frânare de serviciu de pe un vehicul echipat cu un sistem combinat de frânare;
- 2.20. „sistem de frânare de serviciu” înseamnă un sistem de frânare care este folosit pentru încetinirea vehiculului atunci când acesta se află în mișcare;
- 2.21. „sistem de frânare unic” înseamnă un sistem de frânare care acționează doar pe o singură axă;
- 2.22. „sistem de frânare de serviciu fracționat (SSBS — *split service brake system*)” înseamnă un sistem de frânare care acționează frânele montate pe toate roțile, constând în două sau mai multe subsisteme acționate de o singură comandă concepute astfel încât o singură defecțiune în orice subsistem (cum ar fi o avarie de tipul unei scurgeri a unui subsistem hidraulic) să nu afecteze funcționarea niciunui alt subsistem;
- 2.23. „distanța de oprire” înseamnă distanța parcursă de vehicul din momentul în care conducătorul începe să acționeze comanda frânei până în momentul în care vehiculul se oprește complet. Pentru încercările în care nu este precizată acționarea simultană a celor două comenzi, distanța parcursă se calculează de la punctul în care este acționată prima comandă;
- 2.24. „viteza de încercare” înseamnă viteza vehiculului măsurată în momentul în care conducătorul auto începe să acționeze comanda (comenzile) frânei. Pentru încercările în care este precizată acționarea simultană a celor două comenzi, viteza vehiculului se calculează de la punctul în care este acționată prima comandă;
- 2.25. „transmisie” înseamnă combinația de componente care furnizează o legătură funcțională între comanda frânei și frână;
- 2.26. „masa fără încărcătură” înseamnă masa nominală a vehiculului, astfel cum este indicată de către producător(i), inclusiv toate echipamentele din fabrică montate pentru funcționarea normală a vehiculului respectiv (de exemplu, extingător, unelte, roată de rezervă), plus lichidul de răcire, uleiuri, 90 % din combustibil și 100 % din alte lichide sau gaze, astfel cum este specificat de către producător;
- 2.27. „tip de vehicul” înseamnă o subcategorie de vehicule din categoria L care nu diferă în următoarele aspecte esențiale:
- (a) categoria de vehicule, astfel cum este definită în Rezoluția Consolidată (R.E. 3);
 - (b) masa brută a vehiculului, astfel cum este definită la punctul 2.12.;
 - (c) repartizarea masei pe axe
 - (d) V_{max} ;
 - (e) un alt tip de sistem de frânare;
 - (f) numărul și dispunerea axelor;;
 - (g) tipul motorului;
 - (h) numărul și demultiplicarea rapoartelor transmisiei;
 - (i) rapoartele de cuplu finale;
 - (j) dimensiunile pneurilor;

2.28. „Vmax” înseamnă fie viteza care poate fi atinsă prin accelerarea la o rată maximă dintr-o stare inițială de repaus, pe o distanță de 1,6 km pe o suprafață plană, cu vehiculul ușor încărcat, fie viteza măsurată în conformitate cu ISO 7117:1995;

2.29. „blocarea roții” înseamnă starea care apare atunci când există un raport de alunecare de 1,00.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Cererea de omologare a unui vehicul cu privire la sistemul de frânare al acestuia se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.

3.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, și de următoarele informații:

3.2.1. o descriere a tipului de vehicul în ceea ce privește aspectele menționate la punctul 2.27. Se vor specifica numerele și/sau simbolurile care identifică tipul de motor și tipul de vehicul;

3.2.2. o listă a componentelor, identificate corespunzător, care formează dispozitivul de frânare;

3.2.3. o schemă a sistemului de frânare asamblat și o indicație a poziției componentelor acestuia pe vehicul;

3.2.4. schițe detaliate ale fiecărui element, pentru a le putea repera și identifica cu ușurință.

3.3. Serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare i se pune la dispoziție un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul destinat omologării.

4. OMOLOGAREA

4.1. În cazul în care tipul de vehicul prezentat pentru omologare în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctele 5 și 6 de mai jos, se acordă omologarea respectivului tip de vehicul.

4.2. Se atribuie un număr de omologare fiecărui tip omologat. Primele două cifre ale acestui număr de omologare (în prezent 03, corespunzând seriei de amendamente 03) indică seria de amendamente conținând cele mai recente modificări tehnice majore ale regulamentului la data emiterii certificatului de omologare. Aceeași parte contractantă nu atribuie același număr aceluiași tip de vehicul echipat cu un alt tip de dispozitiv de frânare sau unui alt tip de vehicul.

4.3. Omologarea, extinderea, refuzul, retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament sunt notificate părților contractante ale acordului care pun în aplicare prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare în conformitate cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

4.4. Pe orice vehicul corespunzător unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică în mod vizibil, într-un loc ușor accesibil și indicat pe fișa de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din următoarele elemente:

4.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E”, urmată de numărul de identificare al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;

4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de o liniuță și de numărul de omologare, plasate la dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1.

4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.4.1 nu trebuie repetat; într-un astfel de caz, numerele regulamentelor și numerele de omologare, precum și simbolurile adiționale ale tuturor regulamentelor pentru care a fost acordată omologarea în țara care acordat omologarea prin aplicarea prezentului regulament sunt înscrise unul sub altul, la dreapta simbolului prescris la punctul 4.4.1.

4.6. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și indelebilă.

⁽¹⁾ documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, para.2.

- 4.7. Marca de omologare este amplasată lângă plăcuța cu date a vehiculului montată de producător sau pe aceasta.
- 4.8. Anexa 2 la prezentul regulament prezintă exemple de mărci de omologare.

5. SPECIFICAȚII

5.1. Cerințe privind sistemul de frânare

- 5.1.1. Fiecare vehicul trebuie să îndeplinească fiecare dintre încercările specificate pentru un vehicul din categoria sa și pentru caracteristicile respective de frânare ale vehiculului.

5.1.2. Funcționarea sistemului de frânare de serviciu

Vehiculele trebuie să aibă configurații care permit unui conducător să acționeze comanda sistemului de frânare de serviciu în timp ce este așezat în poziție normală de conducere și are ambele mâini pe comanda de direcție.

5.1.3. Funcționarea sistemului de frânare auxiliar

Vehiculele trebuie să aibă configurații care permit unui conducător să acționeze comanda sistemului de frânare auxiliar în timp ce este așezat în poziție normală de conducere și are cel puțin o mână pe comanda de direcție.

5.1.4. Sistemul de frânare de staționare

În cazul în care există un sistem de frânare de staționare, acesta trebuie să imobilizeze vehiculul pe pantă, așa cum este prevăzut la punctul 8.2 din anexa 3.

Sistemul de frânare de staționare trebuie:

- (a) să fie prevăzut cu o comandă care este separată de comenzile sistemului de frânare de serviciu; și
- (b) să fie menținut în poziția de blocare doar prin mijloace mecanice.

Vehiculele trebuie să aibă configurații care permit conducătorului auto să acționeze sistemul de frânare de staționare în timp ce este așezat în poziție normală de conducere.

- 5.1.5. Vehiculele cu două roți din categoriile L_1 și L_3 trebuie să fie prevăzute fie cu două sisteme separate de frânare de serviciu, fie cu un sistem de frânare de serviciu fracționat, cu cel puțin una dintre frâne acționând pe roata din față și cel puțin o frână acționând pe cea din spate.

- 5.1.6. Vehiculele cu trei roți din categoria L_4 trebuie să fie în conformitate cu cerințele privind sistemul de frânare prevăzute la punctul 5.1.5. Nu este obligatoriu să fie prevăzută o frână pe roata atașului dacă vehiculul îndeplinește cerințele de performanță prevăzute în anexa 3.

- 5.1.7. Vehiculele cu trei roți din categoria L_2 trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare de staționare, precum și cu unul dintre următoarele sisteme de frânare de serviciu:

- (a) două sisteme de frânare de serviciu, cu excepția CBS, care, atunci când sunt aplicate împreună, acționează frânele pe toate roțile; sau
- (b) un sistem de frânare de serviciu fracționat; sau
- (c) un CBS care acționează frânele pe toate roțile și un sistem de frânare auxiliar care poate fi sistemul de frânare de staționare.

- 5.1.8. Vehiculele din categoria L_5 trebuie echipate cu:

- 5.1.8.1. un sistem de frânare de staționare și

- 5.1.8.2. un sistem de frânare de serviciu cu pedală care acționează asupra frânelor de pe toate roțile, prin:

- (a) un sistem de frânare de serviciu fracționat; sau
- (b) un CBS care acționează frânele pe toate roțile și un sistem de frânare auxiliar care poate fi sistemul de frânare de staționare.

- 5.1.9. În cazurile în care sunt instalate două sisteme de frânare de serviciu separate, acestea pot avea o frână comună, în cazul în care o defecțiune la un sistem nu afectează performanțele celuilalt.
- 5.1.10. Pentru vehiculele care utilizează un fluid hidraulic pentru transmisia forței de frână, cilindrul principal trebuie:
- (a) să aibă un rezervor etanș, acoperit și separat pentru fiecare sistem de frânare;
 - (b) să aibă o capacitate minimă a rezervorului echivalentă cu de 1,5 ori totalul dislocuirii totale a fluidului necesară pentru a îndeplini condiția care acoperă evoluția de la o garnitură de frână nouă până la una complet uzată, frâna fiind reglată în cel mai defavorabil mod; și
 - (c) să aibă un rezervor în care nivelul lichidului este vizibil pentru a permite efectuarea verificărilor fără îndepărtarea capacului.
- 5.1.11. Toate lămpile de avertizare trebuie montate în câmpul de vizibilitate al conducătorului auto.
- 5.1.12. Vehiculele care sunt echipate cu un sistem de frânare de serviciu fracționat trebuie prevăzute cu o lampă de avertizare de culoare roșie, care este activată:
- (a) atunci când există o defecțiune hidraulică la aplicarea unei forțe de ≤ 90 N asupra comenzii; sau
 - (b) fără acționarea comenzii frânei, atunci când nivelul lichidului de frână din rezervorul cilindrului principal scade sub valoarea cea mai mare dintre:
 - (i) cea specificată de producător; și
 - (ii) cea care este mai mică sau egală cu jumătate din capacitatea rezervorului de lichid.

Pentru a permite verificarea funcției, lampa de avertizare trebuie să se aprindă la activarea comutatorului de contact și să se stingă atunci controlul este finalizat. Lampa de avertizare trebuie să rămână aprinsă atât timp cât există o situație de avarie ori de câte ori comutatorul de contact este în poziția „pornit”.

- 5.1.13. Vehiculele care sunt echipate cu un sistem ABS trebuie prevăzute cu o lampă de avertizare de culoare galbenă. Lampa trebuie activată ori de câte ori există o defecțiune care afectează generarea sau transmiterea semnalelor în sistemul de frânare antiblocare al vehiculului.

Pentru a permite verificarea funcției, lampa de avertizare trebuie să se aprindă la activarea comutatorului de contact și să se stingă atunci controlul este finalizat.

Lampa de avertizare rămâne aprinsă atât timp cât există o situație de avarie ori de câte ori comutatorul de contact este în poziția „pornit”.

5.2. Durabilitate

- 5.2.1. Uzura frânelor este compensată prin folosirea unui sistem de reglare manuală sau automată.
- 5.2.2. Grosimea materialului de frecare trebuie să fie vizibilă fără a fi necesară demontarea sau, în cazul în care nu este vizibilă, uzura se evaluează cu ajutorul unui dispozitiv conceput în acest scop.
- 5.2.3. Pe durata tuturor încercărilor din prezentul regulament și la finalizarea acestora nu trebuie să existe material de frecare desprins și nici scurgeri de lichid de frână.

5.3. Măsurarea performanței dinamice

Metoda utilizată pentru măsurarea performanței este specificată în încercările respective din anexa 3. Există trei moduri în care poate fi măsurată performanța sistemului de frânare de serviciu:

- 5.3.1. MFDD (decelerația medie rezultată — *Mean Fully Developed Deceleration*):

Calcularea MFDD:

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

unde:

d_m = decelerația medie rezultată;

V_1 = viteza vehiculului când conducătorul acționează comanda;

V_b = viteza vehiculului la 0,8 V_1 , măsurată în km/h;

V_e = viteza vehiculului la 0,1 V_1 , măsurată în km/h;

S_b = distanța parcursă între V_1 și V_b în metri;

S_e = distanța parcursă între V_1 și V_e în metri.

5.3.2. Distanța de oprire:

Pe baza ecuațiilor de mișcare de bază:

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

unde:

S = distanța de oprire, în metri;

V = viteza vehiculului exprimată în km/h;

X = o variabilă bazată pe cerința pentru fiecare încercare.

Pentru a calcula distanța de oprire corectată utilizând viteza reală de încercare a vehiculului, se folosește următoarea formulă:

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

unde:

S_s = distanța de oprire corectată, în metri;

V_s = viteza de încercare specificată a vehiculului exprimată în km/h;

S_a = distanța de oprire reală, în metri;

V_a = viteza de încercare reală a vehiculului exprimată în km/h.

Notă: Această ecuație este valabilă numai atunci când viteza de încercare reală (V_a) se situează în intervalul de ± 5 km/h față de viteza specificată de încercare (V_s).

5.3.3. Înregistrarea continuă a decelerației:

Pentru procedura de rodaj, precum și pentru încercările în condiții de drum umed și în cazul procedurii de încălzire pentru verificarea pierderii eficacității prin căldură, se efectuează o înregistrare continuă a decelerației instantanee a vehiculului din momentul în care o forță este aplicată comenzii de frânare până la sfârșitul perioadei de oprire.

5.4. Materiale pentru garniturile de frână:

Garniturile de frână nu trebuie să conțină azbest.

6. ÎNCERCĂRI

Încercările de frânare (condiții și proceduri de încercare) la care vehiculele prezentate pentru omologare trebuie să fie supuse, precum și performanțele de frânare cerute sunt descrise în anexa 3 la prezentul regulament.

7. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL SAU A SISTEMULUI DE FRÂNARE ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII

7.1. Orice modificare a tipului de vehicul sau a sistemului de frânare a acestuia se comunică departamentului administrativ care a omologat tipul de vehicul. Acest departament poate:

7.1.1. să considere că modificările făcute nu sunt susceptibile să aibă un efect nefavorabil considerabil și că, în orice caz, vehiculul încă respectă cerințele; sau

7.1.2. să solicite un alt raport de încercare din partea serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu indicarea modificărilor, este notificată părților la acord care aplică prezentul regulament prin procedura indicată la punctul 4.3.

- 7.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie fiecărei fișe de comunicare întocmite pentru o astfel de extindere.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

- 8.1. Fiecare vehicul (sistem) omologat în temeiul prezentului regulament trebuie să fie astfel construit încât să corespundă tipului omologat și să respecte cerințele prevăzute la punctul 5.

- 8.2. Pentru a verifica îndeplinirea cerințelor prevăzute la punctul 8.1, trebuie efectuate verificări adecvate ale producției.

- 8.3. În special, titularul omologării trebuie:

- 8.3.1. să asigure instituirea unor proceduri pentru controlul eficace al calității produselor;

- 8.3.2. să aibă acces la echipamentul de control necesar verificării conformității pentru fiecare tip omologat;

- 8.3.3. să asigure înregistrarea datelor privind rezultatele încercărilor și disponibilitatea documentelor anexate pe o perioadă stabilită de comun acord cu serviciul administrativ;

- 8.3.4. să analizeze rezultatele fiecărui tip de încercări, pentru a verifica și asigura stabilitatea caracteristicilor produsului, luând în considerare variația producției industriale;

- 8.3.5. să se asigure că pentru fiecare tip de produs se efectuează cel puțin încercările prevăzute în anexa 3 la prezentul regulament;

- 8.3.6. să asigure faptul că orice eșantioane sau orice piese de încercare care demonstrează neconformitatea cu tipul de încercare avut în vedere determină o nouă eșantionare și o nouă încercare. Trebuie să se ia toate măsurile necesare pentru a restabili conformitatea producției în cauză.

- 8.4. Autoritatea competentă care a acordat omologarea de tip poate să verifice, în orice moment, metodele de control al conformității aplicabile fiecărei unități de producție.

- 8.4.1. Cu ocazia fiecărei inspecții, trebuie să se prezinte inspectorului extern rapoartele de încercare și de control al producției.

- 8.4.2. Inspectorul poate preleva aleatoriu eșantioane care vor fi supuse încercărilor în laboratorul producătorului. Numărul minim de eșantioane poate fi determinat în funcție de rezultatele propriei verificări a producătorului.

- 8.4.3. Dacă nivelul calității se dovedește nesatisfăcător sau este necesar să se verifice valabilitatea încercărilor efectuate în conformitate cu punctul 8.4.2, inspectorul trebuie să preleveze eșantioane ce trebuie trimise serviciului tehnic care a efectuat încercările de omologare de tip.

- 8.4.4. Autoritatea competentă poate efectua orice încercare prevăzută în prezentul regulament.

- 8.4.5. Frecvența normală a inspecțiilor autorizate de către autoritatea competentă este de o inspecție la doi ani. În cazul în care, în cursul uneia dintre aceste inspecții, sunt constatate rezultate negative, autoritatea competentă se asigură că vor fi luate toate dispozițiile necesare pentru restabilirea conformității producției cât mai rapid posibil.

9. DISPOZIȚII TRANZITORII

- 9.1. De la data oficială a intrării în vigoare a seriei 03 de amendamente la prezentul regulament, nicio parte semnatară care aplică prezentul regulament nu refuză cererile de omologare în temeiul prezentului regulament modificat prin seria de amendamente cu numărul 03. La cererea producătorului, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot conveni cu privire la punerea în practică a acestor amendamente înainte de data oficială a intrării lor în vigoare.

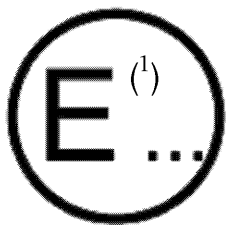
- 9.2. După 24 de luni de la data intrării în vigoare menționate la punctul 9.1, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai acordă omologări decât dacă tipul de vehicul îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

- 9.3. Omologările acordate înainte de sfârșitul perioadei de 24 de luni de la data oficială de intrare în vigoare încetează să fie valabile timp de 48 de luni de la data intrării în vigoare menționate la punctul 9.1, cu excepția cazului în care partea contractantă care a acordat omologarea notifică celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament cu privire la faptul că vehicul omologat de tip îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.
- 9.4. Fără a aduce atingere dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante pentru care aplicarea prezentului regulament intră în vigoare după data intrării în vigoare a celei mai recente serii de amendamente nu sunt obligate să accepte omologări care au fost acordate în conformitate cu oricare dintre seriile precedente de amendamente la prezentul regulament.
10. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 10.1. Omologarea emisă pentru un tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă dacă cerințele enunțate la punctul 8.1 nu sunt respectate sau dacă vehiculul nu a îndeplinit condițiile corespunzătoare încercărilor prescrise la punctul 8.3.
- 10.2. În cazul în care o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care a acordat-o anterior, aceasta informează de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei copii a fișei de omologare având înscrisă la sfârșit, cu majuscule, mențiunea „OMOLOGARE RETRASĂ”, semnată și datată.
11. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul unei omologări încetează complet fabricarea unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea care a acordat omologarea în legătură cu acest lucru. La primirea comunicării corespunzătoare, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament, prin intermediul unei copii a fișei de omologare care conține la final, cu litere mari, mențiunea semnată și datată „PRODUCȚIE OPRITĂ”.
12. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE ȘI CELE ALE SERVICIILOR ADMINISTRATIVE
- Părțile la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora urmează să le fie trimise fișe de certificare a omologării, extinderii, refuzului sau retragerii omologării emise în alte țări.
-

ANEXA 1 (*)

COMUNICARE

(format maxim: A4 (210 × 297 mm))



eliberată de: Denumirea serviciului administrativ

.....

.....

.....

privind ⁽²⁾:

Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Omologare retrasă

Încetarea definitivă a producției

a unui tip de vehicul din categoria L în ceea ce privește frânarea, în conformitate cu Regulamentul nr. 78

Omologarea nr. Extinderea nr.

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului:

2. Indicarea de către producător a tipului de vehicul:

3. Denumirea și adresa producătorului:

4. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă este cazul):

5. Scurtă descriere:

5.1. Vehiculul:

Categoría vehiculului:

Masă brută a vehiculului:

5.2. Motor:

5.3. Transmisia:

Numărul de rapoarte și demultiplicarea acestora:

Raport de viteze final:

Dimensiunile pneurilor:

5.4. Sistemul de frânare:

Marcă (mărci) și tip (tipuri) de garnituri de frână:

Frâna (frânele) de serviciu (față, spate, combinate) ⁽²⁾Frâna auxiliară și frâna de staționare (dacă este cazul) ⁽²⁾

Alte sisteme (frâne cu sistem de frânare antiblocare etc.)

6. Serviciul tehnic care efectuează încercările de omologare:

7. Data raportului de încercare:

8. Numărul raportului de încercare:

9. Motivul extinderii omologării (dacă este cazul):
10. Alte observații (dacă este cazul), (conducere pe partea dreaptă sau stângă):
11. Locul:
12. Data:
13. Semnătura:
14. În anexă se găsește lista părților care constituie documentele de omologare, care pot fi obținute la cerere, depuse la serviciul administrativ care a acordat omologarea.

(*) La cererea solicitantului (solicitanților) unei omologări în temeiul Regulamentului nr. 90, autoritatea de omologare de tip trebuie să furnizeze informații cum sunt cele conținute în apendicele la prezenta anexă. Totuși, aceste informații nu trebuie furnizate în alt scop decât cel al omologării în conformitate cu Regulamentul nr. 90.

(¹) Numărul de identificare al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din prezentul regulament).

(²) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

APENDICE

LISTA DATELOR PRIVIND VEHICULELE ÎN SCOPUL OMOLOGĂRILOR ÎN CONFORMITATE CU
REGULAMENTUL NR. 90

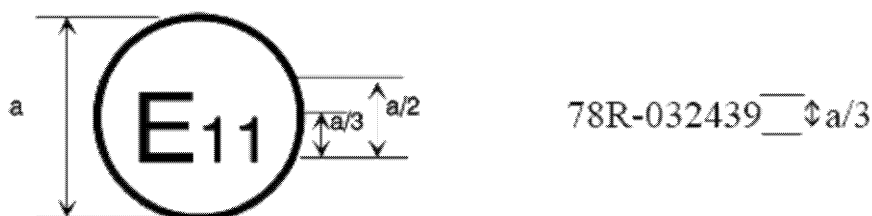
1. Descrierea tipului de vehicul:
- 1.1. Denumirea comercială sau marca vehiculului, dacă este disponibilă:
- 1.2. Categoria vehiculului:
- 1.3. Tipul vehiculului în conformitate cu omologarea în temeiul Regulamentului nr. 78:
- 1.4. Modele sau mărci comerciale ale vehiculelor care constituie tipul de vehicul, dacă sunt disponibile:
- 1.5. Numele și adresa producătorului:
2. Marca și tipul garniturilor de frână:
3. Masa minimă a vehiculului:
- 3.1. Distribuția masei pe fiecare ax (valoarea maximă):
4. Masă brută a vehiculului:
- 4.1. Distribuția masei pe fiecare axă (valoarea maximă):
5. Vmax km/h
6. Dimensiunile pneurilor și ale roților:
7. Configurația sistemelor de frânare independente:
8. Specificațiile supapelor din sistemul de frânare (dacă este cazul):
- 8.1. Specificațiile reglajelor senzorului de sarcină:
- 8.2. Reglarea supapei de refulare:
9. Specificarea tipului de frână:
- 9.1. Tipul de frână cu disc (de exemplu, numărul pistoanelor și diametrele lor, disc ventilat sau solid):
- 9.2. Tipul de frână cu tambur (de exemplu, garnituri de frână cu tambur simplex, cu dimensiunea pistoanelor și a tamburului):
10. Tipul și dimensiunile cilindrului principal (dacă este cazul):

ANEXA 2

DISPUNEREA MĂRCILOR DE OMOLOGARE

MODELUL A

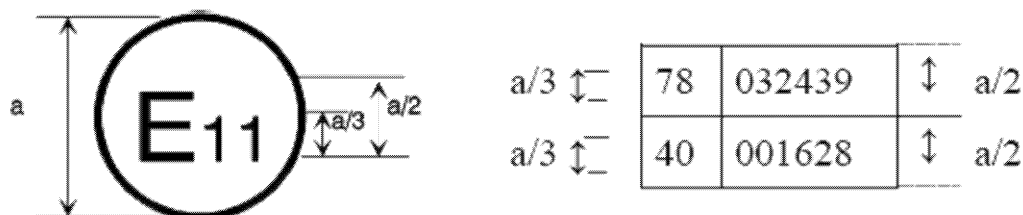
(A se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

 $a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că acest tip de vehicul a fost omologat în Regatul Unit (E11), în ceea ce privește sistemul de frânare, conform Regulamentului nr. 78, având numărul de omologare 032439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că Regulamentul nr. 78 includea deja seria 03 de amendamente atunci când a fost acordată omologarea.

MODELUL B

(A se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)

 $a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că acest tip de vehicul a fost omologat în Regatul Unit (E 11) conform Regulamentelor nr. 78 și nr. 40 (*). Primele două cifre din numerele de omologare indică faptul că, la datele când omologările respective au fost acordate, Regulamentul Nr. 78 includea seria 03 de amendamente, iar Regulamentul Nr. 40 era în forma sa originală.

(*) Acest număr este folosit doar cu titlu de exemplu.

ANEXA 3

CONDIȚII DE ÎNCERCARE, PROCEDURI ȘI CERINȚE ÎN MATERIE DE PERFORMANȚĂ

1. GENERALITĂȚI

1.1. Suprafețe de încercare

1.1.1. Suprafață cu coeficient de frecare ridicat:

- (a) aplicabilă tuturor încercărilor de frânare dinamice cu excepția încercărilor ABS la care este specificată o suprafață cu grad redus de frecare;
- (b) zona de încercare este o suprafață curată și plană, cu o pantă $\leq 1\%$;
- (c) suprafața are un coeficient nominal maxim de frânare (PBC) de 0,9, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

1.1.2. Suprafață cu coeficient de frecare scăzut:

- (a) aplicabilă tuturor încercărilor de frânare dinamice în cazul cărora este specificată o suprafață cu grad redus de frecare;
- (b) zona de încercare este o suprafață curată, uscată și plană, cu o pantă $\leq 1\%$;
- (c) suprafața are un PBC $\leq 0,45$.

1.1.3. Măsurarea PBC:

PBC este măsurat așa cum este stabilit de autoritatea de omologare, utilizându-se:

- (a) pneuri de încercare standard de referință, conform *American Society for Testing and Materials (ASTM) E1136-93* (reaprobate în 2003), în conformitate cu metoda ASTM E1337-90 (reaprobată în 2002), la o viteză de 40 mile/oră; sau
- (b) metoda specificată la apendicele la prezenta anexă.

1.1.4. Încercări privind sistemul de frânare de staționare:

Panta de încercare specificată are o suprafață curată și uscată care nu se deformează sub masa vehiculului.

1.1.5. Lățimea benzii de încercare:

Pentru vehiculele cu două roți (vehiculele din categoriile L_1 și L_3), lățimea benzii de încercare este de 2,5 m.

Pentru vehiculele cu trei roți (vehiculele din categoriile L_2 , L_5 și L_4), lățimea benzii de încercare este de 2,5 m plus lățimea vehiculului.

1.2. Temperatura mediului ambiant

Temperatura mediului ambiant este cuprinsă între 4 °C și 45 °C.

1.3. Viteza vântului

Viteza vântului nu este mai mare de 5 m/s.

1.4. Toleranța vitezei de încercare

Viteza de încercare are o toleranță de ± 5 km/h.

În cazul în care viteza de încercare reală se abate de la viteza specificată de încercare, distanța de oprire efectivă se corectează cu ajutorul formulei indicate la punctul 5.3.2 din prezentul regulament.

1.5. Transmisie automată

Vehiculele cu transmisie automată trebuie să efectueze toate încercările — indiferent dacă acestea sunt pentru situația cu „motorul cuplat” sau cu „motorul decuplat”.

Dacă o transmisie automată are o poziție neutră, aceasta se selectează pentru încercările unde se specifică „motor decuplat”.

1.6. Poziția vehiculului și blocarea roților vehiculului:

- (a) vehiculul este poziționat în centrul benzii de încercare pentru începutul fiecărei opriri;
- (b) opririle sunt efectuate fără ca roțile vehiculelor să iasă în afara benzii de încercare aplicabile și fără blocarea roților.

1.7. Succesiunea încercărilor

Ordinea încercărilor	Punctul
1. Oprire uscată — o singură comandă de frână acționată	3
2. Oprire uscată — toate comenzile de frână acționate	4
3. Viteză ridicată	5
4. Frână în condiții de drum umed	6
5. Pierderea eficacității prin căldură ⁽¹⁾	7
6. Dacă sunt montate:	
6.1. Sistemul de frânare de staționare	8
6.2. ABS-ul	9
6.3. Inoperabilitate parțială, pentru sistemul de frânare de serviciu fracționat	10
6.4. Defectarea inoperabilității sistemului de frânare asistată	11

⁽¹⁾ Pierderea eficacității prin căldură este încercarea care se efectuează întotdeauna ultima.

2. PREGĂTIRE

2.1. Turația motorului la ralanti

Turația motorului la ralanti se reglează conform specificațiilor producătorului.

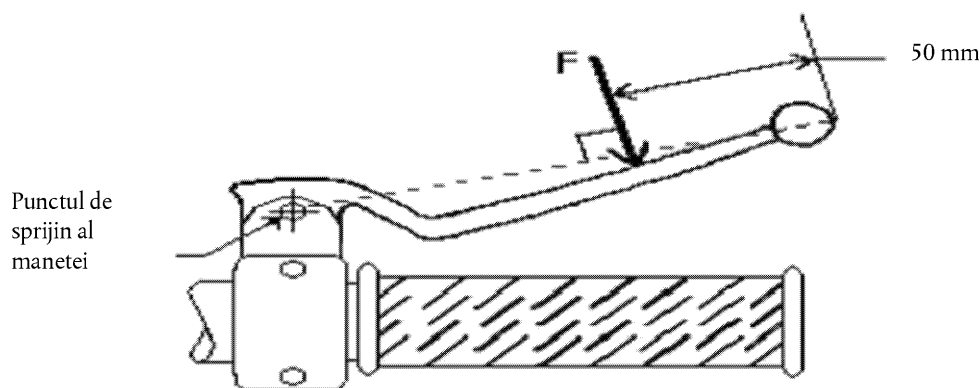
2.2. Presiunile pneurilor

Pneurile se umflă conform specificațiilor producătorului pentru starea de încărcare a vehiculului pentru încercare.

2.3. Puncte și direcția de aplicare a forței asupra comenzii

În cazul unei manete de control, forța (F) de intrare se aplică pe suprafața anterioară a manetei, perpendicular pe axa care unește punctul de sprijin al manetei cu punctul său cel mai exterior pe planul în jurul căruia se rotește maneta de control (a se vedea figura de mai jos).

Forța de intrare este aplicată la o distanță de 50 mm de la extremitatea manetei de control, măsurată de-a lungul axei dintre axa centrală a punctului de sprijin al manetei și punctul său cel mai exterior.



În cazul unei pedale, forța este aplicată în centrul acesteia și perpendicular pe ea.

2.4. Măsurarea temperaturii frânelor

Astfel cum este stabilit de către autoritatea de omologare, temperatura frânelor este măsurată în centrul aproximativ al benzii de frânare a discului sau a tamburului, utilizându-se:

- (a) un termocuplu de frecare care se află în contact cu suprafața discului sau a tamburului; sau
- (b) un termocuplu care este încorporat în materialul de frecare.

2.5. Procedura de rodaj

Frânele vehiculului trebuie rodade înainte de evaluarea performanței. Această procedură poate fi efectuată de către producător:

- (a) vehicul ușor încărcat;
- (b) motor decuplat;
- (c) viteza de încercare:
 - (i) viteza inițială: 50 km/h sau 0,8 V_{max} , reținându-se valoarea cea mai mică.
 - (ii) viteza finală = 5 – 10 km/h;

- (d) frânări:

fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu este acționată separat;

- (e) decelerația vehiculului;

- (i) doar sistem de frânare frontal unic:
3,0-3,5 m/s^2 pentru vehiculele din categoriile L_3 și L_4 ;
1,5-2,0 m/s^2 pentru vehiculele din categoriile L_1 și L_2 ;
 - (ii) doar sistem de frânare spate unic: 1,5-2,0 m/s^2 ;
 - (iii) CBS sau un sistem de frânare de serviciu fracționat: 3,5-4,0 m/s^2 ;

- (f) număr de decelerații: 100 pentru fiecare sistem de frânare;

- (g) temperatura inițială a frânelor înainte de fiecare acționare a frânei ≤ 100 °C;

- (h) pentru prima oprire, se accelerează vehiculul la viteza inițială și apoi se acționează frâna de control conform condițiilor specificate până când este atinsă viteza finală. Apoi se reaccelerează la viteza inițială și se menține acea viteză până când temperatura frânelor atinge valoarea inițială specificată. Dacă sunt îndeplinite aceste condiții, se aplică din nou forța de frânare conform specificațiilor. Se repetă această procedură pentru numărul specificat de decelerații. După rodaj, frânele se reglează în conformitate cu recomandările producătorului.

3. ÎNCERCAREA DE OPRIRE ÎN CONDIȚII DE DRUM USCAT — O SINGURĂ COMANDĂ DE FRÂNĂ ACȚIONATĂ

3.1. Condiții privind vehiculul:

- (a) încercarea este aplicabilă tuturor categoriilor de vehicule;
- (b) încărcat.

Pentru vehiculele echipate cu CBS și sisteme de frânare de serviciu fracționate: vehiculul este supus încercării în starea încărcat ușor, în plus față de starea „încărcat”;

- (c) motor decuplat.

3.2. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor: ≥ 55 °C și ≤ 100 °C;

(b) viteza de încercare:

- (i) pentru vehiculele din categoriile L_1 și L_2 : 40 km/h sau 0,9 V_{max} , reținându-se valoarea cea mai mică;
- (ii) pentru vehiculele din categoriile L_3 , L_5 și L_4 : 60 km/h sau 0,9 V_{max} , reținându-se valoarea cea mai mică;

(c) frânări:

fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu acționată separat;

(d) forța de acționare a frânei:

- (i) comandă manuală: ≤ 200 N;
- (ii) comandă de picior: ≤ 350 N pentru categoriile de vehicule L_1 , L_2 , L_3 și L_4 ;
 ≤ 500 N pentru categoria de vehicule L_5 ;

(e) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de șase opriri;

(f) pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza inițială și apoi se acționează frâna de control conform condițiilor specificate la acest punct.

3.3. Cerințe de performanță

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare prevăzută la punctul 3.2, distanța de oprire trebuie să fie cea specificată în coloana 2 sau MFDD trebuie să fie conform specificațiilor din coloana 3 din tabelul de mai jos:

Coloana 1	Coloana 2		Coloana 3
Categorie de vehicule	Distanță (distanțe) de oprire: (unde V este viteza de încercare specificată în km/h și S este distanța de oprire necesară în metri)		MFDD

Sistem de frânare unic, frâna aplicată doar pe roata (roțile) din față:

L_1	$S \leq 0,1 V + 0,0111 V^2$		$\geq 3,4 \text{ m/s}^2$
L_2	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L_3	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$		$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L_5	Nu se aplică.		Nu se aplică.
L_4	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Sistem de frânare unic, frâna aplicată doar pe roata (roțile) din spate:

L_1	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L_2	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L_3	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$		$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L_5	Nu se aplică.		Nu se aplică.
L_4	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Coloana 1	Coloana 2		Coloana 3
Categorie de vehicule	Distanță (distanțe) de oprire: (unde V este viteza de încercare specificată în km/h și S este distanța de oprire necesară în metri)		MFDD

Vehicule cu CBS sau cu sistem de frânare de serviciu fracționat: pentru starea încărcat și starea încărcat ușor:

L_1 și L_2 :	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$		$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L_3	$S \leq 0,1 V + 0,0076 V^2$		$\geq 5,1 \text{ m/s}^2$
L_5	$S \leq 0,1 V + 0,0077 V^2$		$\geq 5,0 \text{ m/s}^2$
L_4	$S \leq 0,1 V + 0,0071 V^2$		$\geq 5,4 \text{ m/s}^2$

Vehicule cu CBS — sistem de frânare de serviciu auxiliar:

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

4. ÎNCERCAREA ÎN CONDIȚII DE DRUM USCAT — TOATE COMENZILE DE FRÂNARE DE SERVICIU ACȚIONATE

4.1. Condiții privind vehiculul:

- (a) această încercare este aplicabilă vehiculelor din categoriile L_3 , L_5 și L_4 ;
- (b) încărcat ușor;
- (c) motor decuplat.

4.2. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor: $\geq 55 \text{ }^\circ\text{C}$ și $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$;
- (b) viteza de încercare: 100 km/h sau 0,9 V_{max} , reținându-se valoarea cea mai mică.
- (c) frânări:

Acționarea simultană a ambelor comenzi ale sistemului de frânare de serviciu sau, dacă este cazul, a comenzii sistemului de frânare de serviciu unic în cazul unui sistem de frânare de serviciu care acționează asupra tuturor roților;

- (d) forța de acționare a frânei:

Comandă manuală: $\leq 250 \text{ N}$;

Comandă de picior: $\leq 400 \text{ N}$ pentru categoriile de vehicule L_3 și L_4 ;
 $\leq 500 \text{ N}$ pentru categoria de vehicule L_5 ;

- (e) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de șase opriri;
- (f) pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza de încercare și apoi se acționează comanda frânei conform condițiilor specificate la acest punct.

4.3. Cerințe de performanță

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare prevăzută la punctul 4.2, distanța de oprire (S) este $S \leq 0,0060 V^2$ (unde V este viteza specificată de încercare în km/h și S este distanța de oprire necesară în metri).

5. ÎNCERCAREA PE TRONSON DE MARE VITEZĂ

5.1. Condiții privind vehiculul:

- (a) această încercare este aplicabilă vehiculelor din categoriile L_3 , L_5 și L_4 ;
- (b) încercarea nu este cerută pentru vehiculele cu $V_{max} \leq 125$ km/h;
- (c) încărcat ușor;
- (d) motor cuplat cu transmisia în treapta de viteză cea mai ridicată.

5.2. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor: ≥ 55 °C și ≤ 100 °C;
- (b) viteza de încercare: $0,8 V_{max}$ pentru vehiculele cu $V_{max} > 125$ km/h și < 200 km/h;
 160 km/h pentru vehiculele cu $V_{max} \geq 200$ km/h;
- (c) frânări:
Acționarea simultană a ambelor comenzi ale sistemului de frânare de serviciu, sau, dacă este cazul, a comenzii sistemului de frânare de serviciu unic în cazul unui sistem de frânare de serviciu care acționează asupra tuturor roților;
- (d) forța de acționare a frânei:
Comandă manuală: ≤ 200 N;
Comandă de picior: ≤ 350 N pentru categoriile de vehicule L_3 și L_4 ;
 ≤ 500 N pentru categoria de vehicule L_5 ;
- (e) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de șase opriri;
- (f) pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza inițială și apoi se acționează comanda (comenzile) frânei conform condițiilor specificate la prezentul punct.

5.3. Cerințe de performanță:

Când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare stabilită la punctul 5.2:

- (a) distanța de oprire (S) este $\leq 0,1 V + 0,0067 V^2$
(unde V este viteza de încercare specificată în km/h și S este distanța de oprire necesară în metri); sau
- (b) MFDD este $\geq 5,8$ m/s².

6. ÎNCERCAREA DE FRÂNARE ÎN CONDIȚII DE DRUM UMED

6.1. Generalități:

- (a) încercarea constă în două părți care sunt efectuate în mod consecutiv pentru fiecare sistem de frânare:
 - (i) o încercare de referință bazată pe încercarea la oprire în condiții uscate — o singură comandă de frână acționată (secțiunea 3 din prezenta anexă);
 - (ii) o singură oprire cu frânare în condiții de drum umed utilizându-se aceeași parametri de încercare ca la punctul (i), dar cu frâna (frânele) aflându-se permanent sub un jet de apă, în timp ce încercarea este efectuată în scopul măsurării performanțelor frânelor în condiții de drum umed;
- (b) încercarea nu se aplică unui sistem de frânare de staționare, cu excepția cazului în care acesta este reprezentat de frâna auxiliară;
- (c) frânele cu tambur sau frânele cu disc complet încorporat sunt scutite de această încercare dacă nu există ventilație sau guri de inspecție deschise;

- (d) pentru această încercare este necesar ca vehiculul să fie dotat cu instrumente pentru înregistrarea continuă a decelerației vehiculului și a forței asupra comenzii frânelor. Măsurătorile MFDD și ale distanței de oprire nu sunt adecvate în acest caz.

6.2. Condiții privind vehiculul:

- (a) încercarea este aplicabilă tuturor categoriilor de vehicule;

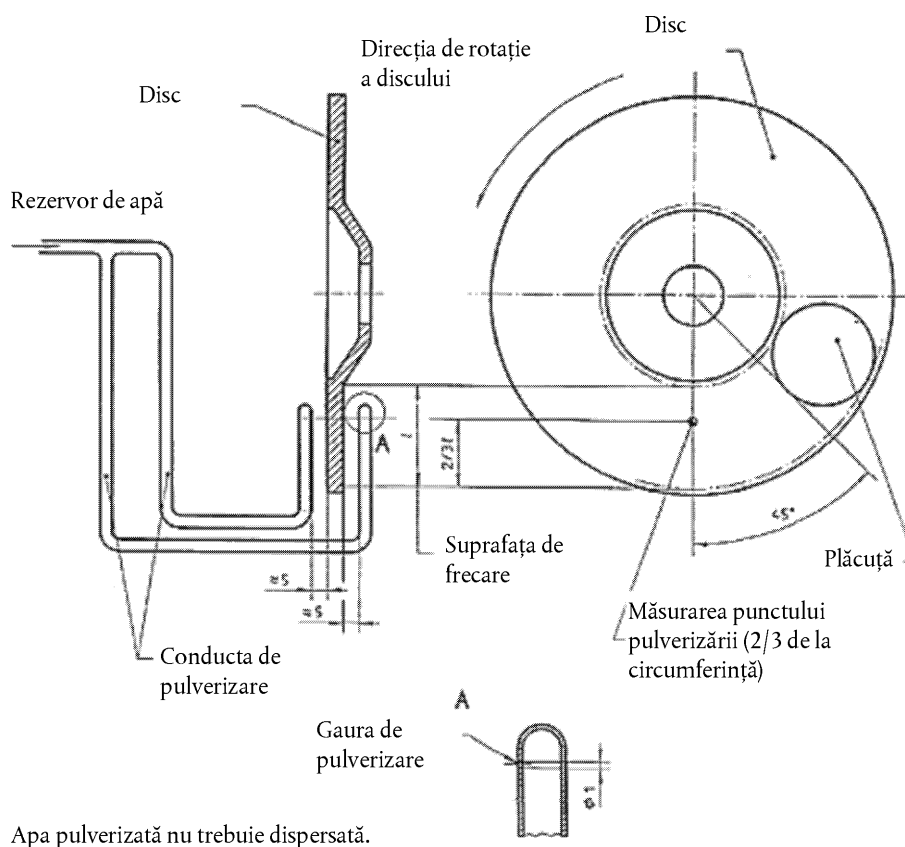
- (b) încărcat:

Pentru vehiculele echipate cu CBS și sisteme de frânare de serviciu fracționat: vehiculul este supus încercării în starea încărcat ușor, în plus față de starea încărcat;

- (c) motor decuplat;

- (d) fiecare frână este dotată cu un echipament de pulverizare cu apă:

- (i) frâne cu disc: schița echipamentului de pulverizare a apei:



Dimensiuni în milimetri

Echipamentul de pulverizare cu apă de pe frâna cu disc se montează după cum urmează:

- (a) Apa se pulverizează pe fiecare frână cu un debit de 15 litri/oră. Apa este distribuită în mod egal pe fiecare latură a rotorului;
- (b) În cazul în care suprafața rotorului este prevăzută cu protecție, jetul de apă este aplicat prin pulverizare la 45° în fața protecției;
- (c) În cazul în care nu este posibil să se fixeze jetul de apă în poziția indicată pe schiță, sau dacă jetul coincide cu un orificiu de ventilație a frânei sau cu alte elemente similare, duza de pulverizare poate fi avansată cu un maxim de 90° suplimentare de la marginea plăcuței, utilizându-se aceeași rază;

(ii) Frâne cu tambur cu ventilație și guri de inspecție deschise:

Echipamentul de pulverizare cu apă se montează după cum urmează:

- (a) Apa este proiectată în mod egal pe ambele laturi ale ansamblului frânelor cu tambur (pe plăcuța fixă din spate și pe tamburul rotativ) cu un debit de 15 l/h;
- (b) Duzele de pulverizare se poziționează la două treimi din distanța de la circumferința externă a tamburului rotativ la centrul butucului roții;
- (c) Poziția duzei este la $> 15^\circ$ de la marginea oricărei deschideri din plăcuța din spate a tamburului.

6.3. Încercarea de referință

6.3.1. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) încercarea din secțiunea 3 din prezenta anexă (încercarea de oprire în condiții de drum uscat — o singură comandă de frână acționată) se efectuează pentru fiecare sistem de frânare, dar cu o forță asupra pedalei de frână care conduce la o decelerație a vehiculului de 2,5-3,0 m/s², și trebuie determinate următoarele mărimi:
 - (i) forța medie asupra pedalei de frână măsurată atunci când vehiculul circulă cu o viteză cuprinsă între 80 % și 10 % din viteza specificată de încercare;
 - (ii) decelerația medie a vehiculului, în intervalul de 0,5 până la 1,0 secunde după momentul acționării comenzii frânei;
 - (iii) decelerația maximă a vehiculului în timpul opririi complete, cu excepția ultimelor 0,5 secunde;
- (b) se efectuează trei opriri de referință și se calculează media valorilor obținute la subpunctele (i), (ii) și (iii).

6.4. Încercarea de oprire în condiții de drum umed

6.4.1. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) vehiculul este condus la viteza de încercare de referință utilizată în cadrul încercării prevăzute la punctul 6.3 cu echipamente de pulverizare cu apă care funcționează pe frâna (frânele) care urmează să fie supuse încercărilor și fără aplicarea sistemului de frânare;
- (b) după o distanță ≥ 500 m se aplică forța medie asupra comenzii frânei determinate în încercarea de referință pentru sistemul de frânare care este supus încercării;
- (c) se măsoară decelerația medie a vehiculului, în intervalul de 0,5 până la 1,0 secunde după momentul acționării comenzii frânei;
- (d) se măsoară decelerația maximă a vehiculului în timpul opririi complete, cu excepția ultimelor 0,5 secunde.

6.5. Cerințe de performanță

Când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare stabilită la punctul 6.4.1, performanța decelerației la frânare în condiții de drum umed trebuie să fie:

- (a) valoarea măsurată la punctul 6.4.1 litera (c) ≥ 60 de procente din valorile medii ale decelerației înregistrate în încercarea de referință de la punctul 6.3.1 litera (a) punctul (ii), și anume în intervalul de 0,5-1,0 secunde după momentul acționării comenzii frânei; și
- (b) valoarea măsurată la punctul 6.4.1 litera (d) ≤ 120 de procente din valorile medii ale decelerației înregistrate în încercarea de referință de la punctul 6.3.1 litera (a) punctul (iii), și anume în timpul opririi complete, dar cu excepția ultimelor 0,5 secunde.

7. ÎNCERCAREA DE PIERDERE A EFICACITĂȚII PRIN CĂLDURĂ

7.1. Generalități:

- (a) încercarea constă în trei părți care sunt efectuate în mod consecutiv pentru fiecare sistem de frânare:
 - (i) o încercare de referință folosind încercarea la oprire în condiții uscate — o singură comandă de frână acționată (secțiunea 3. din prezenta anexă);

- (ii) o procedură de încălzire care constă într-o serie de opriri repetate pentru a încălzi frâna (frânele);
- (iii) o oprire cu frânele calde folosind încercarea la oprire în condiții de drum uscat — cu acționarea unei singure comenzi de frână (punctul 3 din prezenta anexă), pentru măsurarea performanței de frânare după procedura de încălzire;
- (b) această încercare este aplicabilă vehiculelor din categoriile L₃, L₅ și L₄;
- (c) încercarea nu se aplică sistemelor de frânare de staționare și sistemelor de frânare auxiliare.
- (d) toate opririle se efectuează cu vehiculul încărcat;
- (e) procedura de încălzire necesită ca vehiculul să fie dotat cu instrumente care oferă o înregistrare continuă a decelerației vehiculului și a forței asupra comenzii de frână. Măsurătorile MFDD și ale distanței de oprire nu sunt adecvate în procedura de încălzire. Încercarea de referință și încercarea frânelor calde impun măsurarea fie a MFDD, fie a distanței de oprire.

7.2. Încercarea de referință

7.2.1. Condiții privind vehiculul:

Motor decuplat.

7.2.2. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor: $\geq 55\text{ }^{\circ}\text{C}$ și $\leq 100\text{ }^{\circ}\text{C}$;
- (b) viteza de încercare: 60 km/h sau 0,9 V_{max}, reținându-se valoarea cea mai mică.
- (c) frânări:

Fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu acționată separat;
- (d) forța de acționare a frânei:

Comandă manuală: $\leq 200\text{ N}$;

Comandă de picior: $\leq 350\text{ N}$ pentru categoriile de vehicule L₃ și L₄;
 $\leq 500\text{ N}$ pentru categoria de vehicule L₅;
- (e) se accelerează vehiculul până la viteza de încercare, se acționează comanda frânei în conformitate cu condițiile specificate și se înregistrează forța asupra pedalei necesară pentru a obține performanța de frânare a vehiculului specificată în tabelul de la punctul 3.3 din prezenta anexă.

7.3. Procedura de încălzire

7.3.1. Condiții privind vehiculul:

Transmisia motorului:

- (i) de la viteza specificată de încercare la 50 la sută din viteza specificată de încercare: cuplată, cu cea mai mare viteză adecvată selectată astfel încât turația motorului să depășească turația la ralanti specificată de producător;
- (ii) de la 50 la sută din viteza de încercare specificată până la oprire: decuplată.

7.3.2. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor doar înainte de prima oprire: $\geq 55\text{ }^{\circ}\text{C}$ și $\leq 100\text{ }^{\circ}\text{C}$;
- (b) viteza de încercare:

Sistem de frânare unic, frâna aplicată doar pe roata din față: 100 km/h sau 0,7 V_{max}, reținându-se valoarea cea mai mică.

Sistem de frânare unic, frâna aplicată doar pe roata din spate: 80 km/h sau 0,7 V_{max}, reținându-se valoarea cea mai mică.

CBS sau un sistem de frânare de serviciu fracționat: 100 km/h sau 0,7 V_{max}, reținându-se valoarea cea mai mică;

(c) frânări:

Fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu acționată separat;

(d) forța de acționare a frânei:

(i) pentru prima oprire:

Forța constantă asupra pedalei de frână cu care se obține o decelerație a vehiculului de 3,0-3,5 m/s², ceea ce permite ca vehiculul să decelereze cu o viteză cuprinsă între 80 % și 10 % din viteza specificată.

În cazul în care vehiculul nu poate atinge decelerația specificată a vehiculului, frânarea este efectuată pentru a îndeplini cerințele de decelerare din tabelul de la punctul 3.3 din prezenta anexă;

(ii) pentru restul opririlor:

(a) aceeași forță constantă asupra pedalei de frână ca cea utilizată pentru prima oprire;

(b) numărul de opriri: 10;

(c) interval între opriri: 1 000 m;

(e) se efectuează o oprire în condițiile specificate la acest punct și apoi se utilizează imediat accelerația maximă pentru a ajunge la viteza specificată și se menține viteza respectivă până la efectuarea următoarei opriri.

7.4. Oprirea cu frâne calde

7.4.1. Condiții și proceduri de încercare:

Se efectuează o singură oprire în condițiile utilizate în cadrul încercării de referință (punctul 7.2) pentru sistemul de frânare care a fost încălzit în timpul procedurii în conformitate cu punctul 7.3. Această oprire este efectuată în termen de un minut de la finalizarea procedurii prevăzute la punctul 7.3, cu o forță aplicată pe pedala de frână mai mică sau egală cu forța utilizată în timpul încercării prevăzute la punctul 7.2.

7.5. Cerințe de performanță

când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare stabilită la punctul 7.4.1:

(a) distanța de oprire: $S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \times 0,1V$

unde:

S_1 = distanța de oprire corectată în metri realizată în cadrul încercării de referință prevăzute la punctul 7.2;

S_2 = distanța de oprire corectată în metri realizată în cadrul încercării de oprire cu frânele calde prevăzute la punctul 7.4.1;

V = viteza de încercare specificată a vehiculului exprimată în km/h; sau

(b) MFDD $\geq$ 60 % din MFDD înregistrată în încercarea descrisă la punctul 7.2.

8. ÎNCERCAREA PRIVIND SISTEMUL DE FRÂNARE DE STAȚIONARE — PENTRU VEHICULE ECHIPATE CU FRÂNE DE STAȚIONARE

8.1. Condiții privind vehiculul:

(a) această încercare este aplicabilă vehiculelor din categoriile L₂, L₅ și L₄;

(b) încărcat;

(c) motor decuplat.

8.2. Condiții și proceduri de încercare:

(a) temperatura inițială a frânelor: ≤ 100 °C;

(b) înclinarea suprafeței de încercare = 18 %;

(c) forța de acționare a frânei:

Comandă manuală: ≤ 400 N;

Comandă de picior: ≤ 500 N;

(d) pentru prima parte a încercării, se parchează vehiculul pe panta suprafeței de încercare orientat în sens ascendent prin aplicarea sistemului de frânare de staționare, în condițiile prevăzute la prezentul punct. Dacă vehiculul este staționar, se începe măsurarea perioadei de încercare;

(e) la încheierea încercării cu vehiculul orientat în sens ascendent pe pantă, se repetă aceeași procedură de încercare cu vehiculul orientat în sens descendent pe pantă.

8.3. Cerințe de performanță:

Atunci când este supus încercării în conformitate cu procedura de încercare stabilită la punctul 8.2, sistemul de frânare de staționare trebuie să mențină vehiculul staționar timp de cinci minute atunci când vehiculul este orientat atât în sens ascendent cât și în sens descendent pe pantă.

9. ÎNCERCĂRI ALE ABS

9.1. Generalități:

(a) încercările se aplică doar ABS instalate pe vehiculele din categoriile L₁ și L₃;

(b) încercările au ca scop să confirme performanța sistemelor de frânare echipate cu ABS și performanțele acestora în caz de defecțiune electrică a ABS;

(c) „executare de cicluri complete” înseamnă că sistemul de frânare antiblocare modulează în mod repetat forța de frânare pentru a evita blocarea roților controlate direct;

(d) blocarea roților este permisă cu condiția ca stabilitatea vehiculului să nu fie afectată atât de mult încât operatorul să fie obligat să elibereze frâna sau o roată a vehiculului să iasă în afara benzii de încercare.

Seria de încercări cuprinde următoarele încercări individuale, care pot fi efectuate în orice ordine:

ÎNCERCĂRI ALE ABS	PUNCTUL
(a) opriri pe o suprafață cu coeficient de frecare ridicat — astfel cum se specifică la punctul 1.1.1	9.3
(b) opriri pe o suprafață cu coeficient de frecare redus — astfel cum se specifică la punctul 1.1.2	9.4
(c) verificarea blocării roților pe suprafețele cu coeficient de frecare scăzut și ridicat.	9.5
(d) verificarea blocării roților în momentul trecerii de la o suprafață cu coeficient de frecare ridicat la o suprafață cu coeficient de frecare redus.	9.6
(e) verificarea blocării roților în momentul trecerii de la o suprafață cu coeficient de frecare redus la o suprafață cu coeficient de frecare ridicat.	9.7
(f) opriri cu o defecțiune electrică a ABS.	9.8

9.2. Condiții privind vehiculul:

(a) încărcat ușor;

(b) motor decuplat.

9.3. Opriri pe o suprafață cu coeficient ridicat de frecare:

9.3.1. Condiții și proceduri de încercare:

(a) temperatura inițială a frânelor: ≥ 55 °C și ≤ 100 °C;

(b) viteza de încercare: 60 km/h sau 0,9 V_{max}, reținându-se valoarea cea mai mică;

(c) frânări:

Acționarea simultană a ambelor comenzi ale sistemului de frânare de serviciu, sau, dacă este cazul, a comenzii sistemului de frânare de serviciu unic în cazul unui sistem de frânare de serviciu care acționează asupra tuturor roților;

(d) forța de acționare a frânei:

Forța aplicată este cea necesară pentru a garanta ciclul complet al ABS la fiecare oprire, până la 10 km/h;

(e) dacă o roată nu este echipată cu ABS, comanda frânei de serviciu de pe roata respectivă trebuie să fie acționată cu o forță mai mică decât forța care duce la blocarea roții;

(f) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de șase opriri;

(g) pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza de încercare și apoi se acționează comanda frânei conform condițiilor specificate la acest punct.

9.3.2. Cerințe de performanță

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedurile de încercare stabilite la punctul 9.3.1:

(a) distanța de oprire (S) trebuie să fie $\leq 0,0063V^2$ (unde V este viteza de încercare specificată în km/h și S este distanța de oprire necesară în metri) sau MFDD trebuie să fie $\geq 6,17 \text{ m/s}^2$ și

(b) roțile nu trebuie să se blocheze și trebuie să rămână în interiorul benzii de încercare.

9.4. Opriri pe o suprafață cu coeficient redus de frecare:

9.4.1. Condiții și proceduri de încercare:

Astfel cum se prevede la punctul 9.3.1, dar cu ajutorul suprafeței cu coeficient de frecare redus în locul celei cu coeficient de frecare ridicat;

9.4.2. Cerințe de performanță

atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedurile de încercare stabilite la punctul 9.4.1:

(a) Distanța de oprire (S) trebuie să fie $\leq 0,0056 V^2/P$ (unde V este viteza de încercare specificată în km/h, P este coeficientul maxim de frânare, iar S este distanța de oprire necesară în metri) sau MFDD trebuie să fie $\geq 6,87 \times P$, în m/s^2 ; și

(b) roțile nu trebuie să se blocheze și trebuie să rămână în interiorul benzii de încercare.

9.5. verificarea blocării roților pe suprafețele cu coeficient de frecare ridicat și scăzut.

9.5.1. Condiții și proceduri de încercare:

(a) suprafețe de încercare:

(i) suprafață cu coeficient de frecare ridicat; și

(ii) suprafață cu coeficient de frecare redus;

(b) temperatura inițială a frânelor: $\geq 55 \text{ }^\circ\text{C}$ și $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$;

(c) viteza de încercare:

(i) pe suprafața cu coeficient ridicat de frecare: 80 km/h sau 0,8 Vmax, reținându-se valoarea cea mai mică;

(ii) pe suprafața cu coeficient redus de frecare: 60 km/h sau 0,8 Vmax, reținându-se valoarea cea mai mică;

(d) frânări:

(i) fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu acționată separat;

(ii) în cazul în care ABS este instalat pe ambele sisteme de frânare, acționarea simultană a ambelor frâne, în plus față de punctul (i);

(e) forța de acționare a frânei:

Forța aplicată este cea necesară pentru a garanta ciclul complet al ABS la fiecare oprire, până la 10 km/h;

(f) rata frânărilor:

Forța de activare a frânei este aplicată în 0,2-0,5 secunde;

(g) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de trei opriri;

(h) pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza de încercare și apoi se acționează comanda frânei conform condițiilor specificate la acest punct.

9.5.2. Cerințe de performanță:

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute la punctul 9.5.1, roțile nu trebuie să se blocheze și trebuie să rămână în interiorul benzii de încercare.

9.6. Verificarea blocării roților în momentul trecerii de la o suprafață cu coeficient de frecare ridicat la o suprafață cu coeficient de frecare redus:

9.6.1. Condiții și proceduri de încercare:

(a) suprafețe de încercare:

o suprafață cu coeficient ridicat de frecare urmată imediat de o suprafață cu coeficient redus de frecare;

(b) temperatura inițială a frânelor: $\geq 55\text{ }^{\circ}\text{C}$ și $\leq 100\text{ }^{\circ}\text{C}$;

(c) viteza de încercare:

Viteza care va permite să se ajungă la 50 km/h sau la 0,5 Vmax, reținându-se valoarea mai mică, în punctul în care vehiculul trece de la o suprafață cu coeficient ridicat de frecare la o suprafață cu coeficient redus de frecare;

(d) frânări:

(i) fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu acționată separat;

(ii) în cazul în care ABS este instalat pe ambele sisteme de frânare, acționarea simultană a ambelor frâne, în plus față de punctul (i);

(e) forța de acționare a frânei:

Forța aplicată este cea care este necesară pentru a garanta ciclul complet al ABS la fiecare oprire, până la o viteză de 10 km/h;

(f) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de trei opriri;

(g) la fiecare oprire, se accelerează vehiculul la viteza de încercare și apoi se acționează frâna înainte ca vehiculul să ajungă la momentul trecerii de la o suprafață de frecare la alta;

9.6.2. Cerințe de performanță:

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute la punctul 9.6.1, roțile nu trebuie să se blocheze și trebuie să rămână în interiorul benzii de încercare.

9.7. Verificarea blocării roților în momentul trecerii de la o suprafață cu coeficient de frecare redus la o suprafață cu coeficient de frecare ridicat.

9.7.1. Condiții și proceduri de încercare:

(a) suprafețe de încercare:

O suprafață de frecare cu coeficient redus imediat urmată de o suprafață cu coeficient de frecare ridicat cu $PBC \geq 0,8$;

(b) temperatura inițială a frânelor: $\geq 55\text{ }^{\circ}\text{C}$ și $\leq 100\text{ }^{\circ}\text{C}$;

(c) viteza de încercare:

Viteza care va permite să se ajungă la 50 km/h sau la 0,5 Vmax, reținându-se valoarea mai mică, în punctul în care vehiculul trece de la o suprafață cu coeficient ridicat de frecare redus la o suprafață cu coeficient de frecare ridicat;

(d) frânări:

- (i) fiecare comandă a sistemului de frânare de serviciu acționată separat;
- (ii) în cazul în care ABS este instalat pe ambele sisteme de frânare, acționarea simultană a ambelor frâne, în plus față de punctul (i);

(e) forța de acționare a frânei:

Forța aplicată este cea care este necesară pentru a garanta ciclul complet al ABS la fiecare oprire, până la 10 km/h;

- (f) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maximum de trei opriri;
- (g) la fiecare oprire, se accelerează vehiculul la viteza de încercare și apoi se acționează frâna înainte ca vehiculul să ajungă la momentul trecerii de la o suprafață de frecare la alta;
- (h) înregistrarea decelerației continue a vehiculului.

9.7.2. Cerințe de performanță:

- (a) atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute la punctul 9.7.1, roțile nu trebuie să se blocheze și trebuie să rămână în interiorul benzii de încercare;
- (b) în decurs de 1 secundă de la trecerea roții din spate prin punctul de tranziție dintre suprafața cu coeficient redus de frecare și cea cu coeficient ridicat, decelerația vehiculului trebuie să crească.

9.8. Opriri cu o defecțiune electrică a ABS:

9.8.1. Condiții și proceduri de încercare:

Cu sistemul electric al ABS decuplat, se efectuează încercarea prevăzută la punctul 3 din prezenta anexă, (încercare de oprire în condiții de drum uscat — cu acționarea unei singure comenzi a frânei) aplicându-se condițiile relevante pentru sistemul de frânare și vehiculul supus încercării.

9.8.2. Cerințe de performanță:

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare stabilită la punctul 9.8.1:

- (a) sistemul trebuie să îndeplinească cerințelor privind semnalizarea avariilor de la punctul 5.1.13 din prezentul regulament; și
- (b) cerințele minime privind distanța de oprire sau MFDD trebuie să fie cele specificate în coloana 2 sau, respectiv, 3, sub titlul „sistem de frânare unic, doar cu frânarea roții (roților) din spate” din tabelul de la punctul 3.3 din prezenta anexă.

10. ÎNCERCAREA DE INOPERABILITATE PARȚIALĂ — PENTRU SISTEMLER DE FRÂNARE DE SERVICIU FRAȚIONATE

10.1. Informații generale:

- (a) încercarea este aplicabilă numai vehiculelor care sunt echipate cu sisteme de frânare de serviciu fracționate;
- (b) încercarea trebuie să confirme performanța subsistemului rămas funcțional în cazul unei scurgeri de lichid din sistemul hidraulic.

10.2. Condiții privind vehiculul:

- (a) această încercare este aplicabilă vehiculelor din categoriile L₃, L₅ și L₄;
- (b) încărcat ușor;
- (c) motor decuplat.

10.3. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor: $\geq 55\text{ }^{\circ}\text{C}$ și $\leq 100\text{ }^{\circ}\text{C}$;
- (b) vitezele de încercare: 50 km/h și 100 km/h sau 0,8 V_{max}, reținându-se valoarea cea mai mică;
- (c) forța de acționare a frânei:
 - Comandă manuală: $\leq 250\text{ N}$;
 - Comandă de picior: $\leq 400\text{ N}$;

- (d) numărul de opriri: până când vehiculul îndeplinește cerințele de performanță, cu un maxim de 6 opriri pentru fiecare viteză de încercare;
- (e) se modifică sistemul de frânare de serviciu astfel încât să se ajungă la inoperabilitatea completă a sistemului de frânare într-unul dintre subsisteme. Pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza de încercare și apoi se acționează comanda frânei conform condițiilor specificate la prezentul punct;
- (f) se repetă încercarea pentru fiecare subsistem.

10.4. Cerințe de performanță:

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare stabilită la punctul 10.3:

- (a) sistemul trebuie să se conformeze cerințelor privind semnalizarea avariilor de la punctul 5.1.11 din prezentul regulament; și
- (b) distanța de oprire (S) trebuie să fie $\leq 0,1 V + 0,0117 V^2$ (unde V este viteza de încercare specificată în km/h, iar S este distanța de oprire necesară, în metri) sau MFDD trebuie să fie $\geq 3,3 \text{ m/s}^2$.

11. ÎNCERCAREA LA DEFECTAREA SISTEMULUI DE FRÂNARE ASISTATĂ

11.1. Informații generale:

- (a) încercarea nu se efectuează în cazul în care vehiculul este echipat cu un alt sistem de frânare de serviciu separat;
- (b) încercarea trebuie să confirme performanța sistemului de frânare de serviciu, în eventualitatea defectării asistenței electrice.

11.2. Condiții și proceduri de încercare:

Se efectuează încercarea prevăzută la punctul 3 din prezenta anexă (încercarea de oprire în condiții de drum uscat — o singură frână acționată) pentru fiecare sistem de frânare de serviciu cu asistență electrică dezactivată.

11.3. Cerințe de performanță

Atunci când frânele sunt supuse încercării în conformitate cu procedura de încercare prevăzută la punctul 11.2, distanța de oprire trebuie să fie cea specificată în coloana 2 sau MFDD trebuie să fie conform specificațiilor din coloana 3 din tabelul de mai jos:

Coloana 1	Coloana 2	Coloana 3
Categorie de vehicule	DISTANȚĂ (DISTANȚE) DE OPRIRE: (unde V este viteza de încercare specificată în km/h, iar S este distanța de oprire necesară în metri)	MFDD
Sistemul de frânare unic		
L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$
Vehicule cu CBS sau SSBS		
TOATE	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

A se nota că, în cazul în care asistența la frânare poate fi activată de mai mult de o comandă, performanța de mai sus trebuie atinsă atunci când fiecare comandă este acționată separat.

APENDICE

METODĂ ALTERNATIVĂ PENTRU DETERMINAREA COEFICIENTULUI MAXIM DE FRÂNARE (PBC)

(A se vedea punctul 1.1.3 din prezenta anexă)

1.1. Generalități:

- (a) încercarea are scopul de a stabili un PBC pentru tipul de vehicul atunci când acesta este frânat pe suprafețele de încercare descrise la punctele 1.1.1 și 1.1.2 din anexa 3;
- (b) încercarea cuprinde o serie de opriri la diferite forțe aplicate frânei. Ambele roți se frânează simultan până la punctul la care se ajunge înainte de blocarea roților, în vederea realizării decelerației maxime a vehiculului pe o anumită suprafață de încercare;
- (c) valoarea maximă a decelerației vehiculului este cea mai mare valoare înregistrată pe parcursul tuturor opririlor de încercare;
- (d) coeficientul de frânare maxim (PBC) se calculează de la încercarea de oprire care generează decelerația maximă a vehiculului, după cum urmează:

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

unde:

t = timpul necesar pentru reducerea vitezei vehiculului de la 40 km/h la 20 km/h, în secunde.

Notă: Pentru vehiculele care nu pot atinge o viteză de încercare de 50 km/h, PBC se măsoară după cum urmează:

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

unde:

t = timpul, în secunde, necesar pentru ca viteza să scadă de la 0,8 Vmax la (0,8 Vmax – 20), unde Vmax este exprimată în km/h;

- (e) valoarea PBC se rotunjește la a treia zecimală.

1.2. Condiții privind vehiculul:

- (a) această încercare este aplicabilă vehiculelor din categoriile L₁, L₃;
- (b) sistemul de frânare antiblocare trebuie să fie decuplat sau nefuncțional la viteze între 40 și 20 km/h;
- (c) încărcat ușor;
- (d) motor decuplat.

1.3. Condiții și proceduri de încercare:

- (a) temperatura inițială a frânelor: ≥ 55 °C și ≤ 100 °C;
- (b) viteză de încercare: 60 km/h sau 0,9 Vmax, reținându-se valoarea cea mai mică;
- (c) frânări:

Acționarea simultană a ambelor comenzi ale sistemului de frânare de serviciu, sau, dacă este cazul, a comenzii sistemului de frânare de serviciu unic în cazul unui sistem de frânare de serviciu care acționează asupra tuturor roților.

Pentru vehiculele echipate cu o comandă unică pentru sistemul de frânare de serviciu, poate fi necesar să se modifice sistemul de frânare dacă una dintre roți nu ajunge aproape de decelerația maximă;

(d) forța de acționare a frânei:

Forța de comandă care duce la obținerea decelerației maxime a vehiculului, astfel cum se definește la punctul 1.1 litera (c);

Aplicarea forței de comandă trebuie să fie constantă în timpul frânării;

(e) numărul de opriri: Până când vehiculul corespunde ratei maxime a decelerației;

(f) pentru fiecare oprire se accelerează vehiculul la viteza inițială și apoi se acționează comanda (comenzile) frânei conform condițiilor specificate la acest punct.

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO