



### Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul delegat (UE) 2016/1824 al Comisiei din 14 iulie 2016 de modificare a Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, a Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014 și a Regulamentului delegat (UE) nr. 134/2014 cu privire, respectiv, la cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului, la cerințele privind construcția vehiculelor și la cerințele generale, precum și la cerințele privind performanțele de mediu și performanțele unității de propulsie** <sup>(1)</sup> 1
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1825 al Comisiei din 6 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri** <sup>(1)</sup> ..... 47
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1826 al Comisiei din 14 octombrie 2016 privind neaprobarea substanței active triciclazol, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare** <sup>(1)</sup> ..... 88
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1827 al Comisiei din 14 octombrie 2016 de modificare pentru a 255-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu ISIL (Da'esh) și cu organizația Al-Qaida** ..... 90
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1828 al Comisiei din 14 octombrie 2016 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 92

#### Rectificări

- ★ **Rectificare la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016)** ..... 94

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE



## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2016/1824 AL COMISIEI

din 14 iulie 2016

**de modificare a Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, a Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014 și a Regulamentului delegat (UE) nr. 134/2014 cu privire, respectiv, la cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului, la cerințele privind construcția vehiculelor și la cerințele generale, precum și la cerințele privind performanțele de mediu și performanțele unității de propulsie**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau cu trei roți și pentru cvadricicluri <sup>(1)</sup>, în special articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (5), articolul 22 alineatul (5), articolul 23 alineatul (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8) și articolul 54 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Comisia a ținut evidența problemelor întâmpinate și semnalate de autoritățile de omologare și de părțile interesate în Regulamentul (UE) nr. 168/2013, precum și în Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei <sup>(2)</sup>, în Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 al Comisiei <sup>(3)</sup> și în Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei <sup>(4)</sup> de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013; în vederea asigurării aplicării corecte a acestor regulamente, unele dintre problemele identificate ar trebui corectate prin amendamente.
- (2) Pentru a asigura coerența și eficacitatea sistemului de omologare UE de tip a vehiculelor din categoria L, este necesară îmbunătățirea continuă a cerințelor tehnice și a procedurilor de încercare stabilite în actele delegate respective și adaptarea acestora la progresul tehnic. Este necesar, de asemenea, să se asigure o mai mare claritate a respectivelor acte delegate.
- (3) Următoarele modificări la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile de încercare în domeniul siguranței în funcționare a vehiculului ar trebui să fie incluse în anexele la respectivul regulament delegat în vederea îmbunătățirii coerenței și a clarității acestuia: lista prevăzută în anexa I la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 care conține regulamentele CEE-ONU aplicabile ar trebui actualizată și anexa XV la acesta referitoare la montarea pneurilor ar trebui în continuare clarificată prin adăugarea dispozițiilor referitoare la declarația producătorului în ceea ce privește admisibilitatea „categoriei de utilizare” cu controale efectuate în consecință. Ar trebui adăugate clarificări suplimentare în anexa XVII la Regulamentul delegat (UE)

<sup>(1)</sup> JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

<sup>(2)</sup> Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei din 24 octombrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor (JO L 7, 10.1.2014, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 al Comisiei din 21 noiembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor (JO L 25, 28.1.2014, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta (JO L 53, 21.2.2014, p. 1).

nr. 3/2014 în ceea ce privește amenajările interioare, în anexa XVIII a acestuia în ceea ce privește limitarea puterii maxime și în anexa XIX a acestuia în ceea ce privește cerințele legate de integritatea structurală, în special cele pentru bicicletele motorizate din domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 168/2013.

- (4) În scopul exhaustivității și al acurateții, este oportun ca lista regulamentelor CEE-ONU care se aplică în mod obligatoriu, prevăzută în anexa I la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014, să includă regulamentele CEE-ONU nr. 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 și 113.
- (5) Ar trebui aduse următoarele modificări la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 pentru a se îmbunătăți coerența și acuratețea: anexa I la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 conține o listă a regulamentelor CEE-ONU aplicabile, care ar trebui actualizată; anexa II la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 ar trebui completată cu privire la cerințele de marcare pentru componente, echipamente și componente pentru identificarea și prevenirea oricărei manipulări frauduloase; anexa III la respectivul regulament delegat ar trebui modificată pentru a oferi clarificări cu privire la cerințele privind conversia vehiculelor din subcategoriile L3e/L4e-A2 în motociclete din categoria A3 și invers; este necesar să se efectueze anumite modificări în anexa XI la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 privind masele și dimensiunile, în special în ceea ce privește definiția gărzii la sol pentru subcategoriile L3e-AxE (motociclete enduro) și L3e-AxT (motociclete de trial); Anexa XII la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 ar trebui să fie modificată în ceea ce privește interfața standard de conectare a sistemului de diagnosticare la bord; un anumit număr de clarificări ar trebui efectuate în anexa XVI la același regulament delegat privind suportii de parcare pentru aceste subcategorii de motociclete.
- (6) Diagnosticarea la bord (OBD) este esențială pentru reparația și întreținerea eficientă și eficientă a vehiculului. Diagnosticarea precisă permite reparatorului să identifice rapid care este cea mai mică unitate interschimbabilă care necesită reparație sau înlocuire. Pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnice rapide în domeniul sistemelor de control al propulsiei, este necesară revizuirea listei dispozitivelor monitorizate pentru defecțiuni ale circuitelor electrice în 2017. Până la 31 decembrie 2018, ar trebui să se stabilească dacă trebuie adăugate dispozitive și defecțiuni de funcționare suplimentare la lista care figurează în apendicele 2 din anexa XII la regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 cu scopul de a oferi timp suficient statelor membre, producătorilor de vehicule, furnizorilor acestora și industriei care se ocupă de reparații pentru a se adapta înainte de intrarea în vigoare a etapei a II-a OBD. Parametrul de identificare (PID) \$1C cu privire la sistemul de diagnosticare la bord aplicabil se poate programa la \$00 sau \$FF atât timp cât valoarea sa nu a fost standardizată pentru vehiculele din categoria L. Pentru a asigura coerența și exhaustivitatea, după data publicării standardului revizuit ISO 15031-5:20xx care conține o astfel de valoare standard pentru vehiculele din categoria L, această valoare standard ar trebui să fie programată ca răspuns la comanda PID \$1C a unui instrument generic de scanare.
- (7) Pentru exhaustivitate și coerență, anumite formule ar trebui adaptate în anexele II și V la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014; în anexa VI la respectivul regulament delegat cu privire la durabilitatea dispozitivelor de control al poluării, criteriile de clasificare a ciclului de acumulare de distanță SRC-LeCV ar trebui să fie adaptate la progresul tehnic; în cele din urmă, anexa IX la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 ar trebui să fie modificată pentru a ține seama de unele dispoziții împotriva manipulărilor frauduloase menționate în Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63 și 92 în domeniul omologării nivelului sonor, în special pentru sistemele multimodale de reducere a emisiilor sonore.
- (8) Una dintre măsurile care vizează reducerea emisiilor excesive de hidrocarburi ale vehiculelor de categoria L constă în limitarea emisiilor prin evaporare la valorile limită ale emisiilor masice de hidrocarburi stabilite în anexa VI(C) la Regulamentul (UE) nr. 168/2013. În acest sens, la omologarea de tip trebuie efectuată o încercare de tipul IV pentru a măsura emisiile prin evaporare ale unui vehicul. Una dintre cerințele încercării de tip IV în incintă închisă etanș pentru determinarea emisiilor prin evaporare (SHED) este montarea unui rezervor cu cărbune activ îmbătrânit în mod accelerat sau aplicarea unui factor de deteriorare suplimentar la montarea unui rezervor cu cărbune activ rodant. În cadrul studiului privind efectul asupra mediului menționat la articolul 23 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 va fi examinat raportul cost/eficacitate al acestui factor de deteriorare ca soluție alternativă la montarea unui rezervor cu cărbune activ îmbătrânit în mod accelerat și reprezentativ pentru a determina dacă este preferabilă menținerea acestui factor. În cazul în care rezultatul studiului demonstrează că această metodă nu este rentabilă, va fi prezentată în timp util o propunere pentru eliminarea acestei posibilități și ar trebui să fie aplicabilă ulterior etapei Euro 5.
- (9) Este necesară o metodă standardizată de măsurare a eficienței energetice a vehiculelor (consumul de combustibil sau de energie, emisiile de dioxid de carbon, precum și autonomia electrică) pentru a asigura eliminarea oricăror bariere tehnice din calea comerțului între statele membre și, de asemenea, pentru a asigura furnizarea de informații obiective și precise către consumatori și utilizatori. Până când este convenită o procedură de încercare armonizată pentru vehiculele din categoria L1e proiectate pentru pedalare, menționate în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și la punctul 1.1.2 din anexa XIX la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014, vehiculele din categoria L1e trebuie scutite de încercarea privind autonomia electrică.

- (10) Prin urmare, Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014, Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 și Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 ar trebui modificate în consecință.
- (11) Având în vedere faptul că Regulamentul delegat (UE) nr. 168/2013, Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014, Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 și Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 sunt deja aplicabile și că modificările acestor acte includ o serie de corecții, prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare cât mai curând posibil,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3 alineatul (2), „producători” se înlocuiește cu „producători de piese și echipamente”.
2. Anexele se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

#### *Articolul 2*

Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3 alineatul (2), „producători” se înlocuiește cu „producători de piese și echipamente”.
2. Anexele se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

#### *Articolul 3*

Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:
  - (a) această modificare nu privește versiunea în limba română;
  - (b) punctul 42 se înlocuiește cu următorul text:

„(42) «viteza maximă în 30 de minute» a unui vehicul înseamnă viteza maximă a vehiculului care poate fi atinsă, măsurată timp de 30 de minute, ca rezultat al încercării de putere în 30 de minute stipulată în Regulamentul CEE-ONU nr. 85 (\*);

(\*) JO L 326, 24.11.2006, p. 55.”
2. La articolul 3 alineatul (4), „producători” se înlocuiește cu „producători de piese și echipamente”.
3. Anexele se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

#### *Articolul 4*

Prezentul regulament intră în vigoare în prima 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, 14 iulie 2016.

Pentru Comisie  
Președintele  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXA I

**Modificări la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014**

Anexele la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 se modifică după cum urmează:

(1) Anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

**Lista regulamentelor CEE-ONU care se aplică în mod obligatoriu**

| Regula-<br>mentul<br>CEE-ONU<br>nr. | Subiect  | Seria de amendamente                      | Trimitere JO                    | Aplicabilitate                            |
|-------------------------------------|--|---|---------------------------------|---|
| 1                                   | Faruri pentru autovehicule (R2, HS1)   | 02  | JO L 177,<br>10.7.2010, p. 1.   | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 3                                   | Catadioptri  | Suplimentul 12 la seria 02 de amendamente | JO L 323,<br>6.12.2011, p. 1.   | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 6                                   | Lămpi semnalizare direcție   | Suplimentul 25 la seria 01 de amendamente | JO L 213,<br>18.7.2014, p. 1.   | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 7                                   | Lămpi de poziție față și spate și lămpi de stop                                | Suplimentul 23 la seria 02 de amendamente | JO L 285,<br>30.9.2014, p. 1.   | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 8                                   | Faruri pentru autovehicule (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2) | 05  | JO L 177,<br>10.7.2010, p. 71.  | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 16                                  | Centuri de siguranță, sisteme de reținere și sisteme de reținere pentru copii  | Suplimentul 5 la seria 06 de amendamente  | JO L 304,<br>20.11.2015, p. 1.  | L2e, L4e, L5e,<br>L6e și L7e              |
| 19                                  | Lămpi de ceață față  | Suplimentul 6 la seria 04 de amendamente  | JO L 250,<br>22.8.2014, p. 1.   | L3e, L4e, L5e<br>și L7e                   |
| 20                                  | Faruri pentru autovehicule (H4)  | 03  | JO L 177,<br>10.7.2010, p. 170. | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 28                                  | Avertizoare acustice   | Suplimentul 3 la seria 00 de amendamente  | JO L 323,<br>6.12.2011, p. 33.  | L3e, L4e și<br>L5e                        |
| 37                                  | Becuri cu filament   | Suplimentul 42 la seria 03 de amendamente | JO L 213,<br>18.7.2014, p. 36.  | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |

| Regula-<br>mentul<br>CEE-ONU<br>nr. | Subiect  | Seria de amendamente                                  | Trimitere JO                 | Aplicabilitate                      |
|-------------------------------------|--|---|------------------------------|-------------------------------------|
| 38                                  | Lămpi de ceață spate   | Suplimentul 15 la seria 00 de amendamente             | JO L 4, 7.1.2012, p. 20.     | L3e, L4e, L5e și L7e                |
| 39                                  | Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia | Suplimentul 5 la versiunea originală a regulamentului | JO L 120, 13.5.2010, p. 40.  | L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e |
| 43                                  | Geam din sticlă securizată   | Suplimentul 2 la seria 01 de amendamente              | JO L 42, 12.2.2014, p. 1.    | L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e |
| 46                                  | Dispozitive de vizibilitate indirectă (oglinzi retrovizoare)   | Suplimentul 1 la seria 04 de amendamente              | JO L 237, 8.8.2014, p. 24.   | L2e, L5e, L6e și L7e                |
| 50                                  | Componente de iluminat pentru vehiculele din categoria L   | Suplimentul 16 la seria 00 de amendamente             | JO L 97, 29.3.2014, p. 1.    | L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e |
| 53                                  | Instalarea dispozitivelor de iluminat (motociclete)  | Suplimentul 14 la seria 01 de amendamente             | JO L 166, 18.6.2013, p. 55.  | L3e                                 |
| 56                                  | Faruri pentru motorete și vehicule tratate ca atare  | 01  | JO L 89, 25.3.2014, p. 1.    | L1e, L2e și L6e                     |
| 57                                  | Faruri pentru motociclete și vehicule tratate ca atare   | 02  | JO L 130, 1.5.2014, p. 45.   | L3e, L4e, L5e și L7e                |
| 60                                  | Identificarea comenzilor, a lămpilor-martor și a indicatoarelor  | Suplimentul 4 la seria 00 de amendamente              | JO L 297, 15.10.2014, p. 23. | L1e și L3e                          |
| 72                                  | Faruri pentru motociclete și vehicule tratate ca atare (HS1)   | 01  | JO L 75, 14.3.2014, p. 1.    | L3e, L4e, L5e și L7e                |
| 74                                  | Instalarea dispozitivelor de iluminat (motorete)   | Suplimentul 7 la seria 00 de amendamente              | JO L 166, 18.6.2013, p. 88.  | L1e                                 |
| 75                                  | Pneuri   | Suplimentul 13 la seria 01 de amendamente             | JO L 84, 30.3.2011, p. 46.   | L1e, L2e, L3e, L4e și L5e           |
| 78                                  | Sisteme de frânare, inclusiv sisteme antiblocare la frânare cu și sisteme combinate                        | Rectificarea 2 la seria 03 de amendamente             | JO L 24, 30.1.2015, p. 30.   | L1e, L2e, L3e, L4e și L5e           |
| 81                                  | Oglinzi retrovizoare   | Suplimentul 2 la seria 00 de amendamente              | JO L 185, 13.7.2012, p. 1.   | L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e |

| Regula-<br>mentul<br>CEE-ONU<br>nr. | Subiect   | Seria de amendamente                      | Trimitere JO                    | Aplicabilitate                            |
|-------------------------------------|---|---|---------------------------------|---|
| 82                                  | Faruri pentru motoare și vehicule tratate ca atare (HS2)                          | 01  | JO L 89,<br>25.3.2014, p. 92.   | L1e, L2e și<br>L6e                        |
| 87                                  | Lumini de zi  | Suplimentul 15 la seria 00 de amendamente | JO L 4, 7.1.2012,<br>p. 24.     | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 90                                  | Seturi de schimb pentru garnituri de frână și pentru garnituri de frână cu tambur | 02  | JO L 185,<br>13.7.2012, p. 24.  | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 98                                  | Faruri cu surse luminoase cu descărcare în gaz                                    | Suplimentul 4 la seria 01 de amendamente  | JO L 176,<br>14.6.2014, p. 64.  | L3e                                       |
| 99                                  | Surse de iluminare cu descărcare în gaz   | Suplimentul 9 la seria 00 de amendamente  | JO L 285,<br>30.9.2014, p. 35.  | L3e                                       |
| 112                                 | Faruri cu fascicule asimetrice  | Suplimentul 4 la seria 01 de amendamente  | JO L 250,<br>22.8.2014, p. 67.  | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 113                                 | Faruri cu fascicule simetrice   | Suplimentul 3 la seria 01 de amendamente  | JO L 176,<br>14.6.2014, p. 128. | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |

*Notă explicativă:* Faptul că o componentă este inclusă în listă nu face instalarea sa obligatorie. Cu toate acestea, pentru anumite componente, cerințele privind instalarea obligatorie sunt stabilite în alte anexe la prezentul regulament.”;

(2) Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul 4.1.4 se înlocuiește cu următorul text:

„4.1.4. Dacă SRSEE instalat la bord poate fi încărcat din exterior de către conducător, orice deplasare a vehiculului sub acțiunea sistemului propriu de propulsie trebuie să fie imposibilă atât timp cât conectorul sursei externe de alimentare cu energie electrică este racordat fizic la priza vehiculului. Pentru vehiculele din categoria L1e cu masa în stare de funcționare  $\leq 35$  kg, orice deplasare a vehiculului sub acțiunea sistemului propriu de propulsie trebuie oprită atât timp cât conectorul încărcătorului de baterie este conectat fizic la sursa externă de alimentare cu energie electrică. Conformitatea cu această cerință trebuie demonstrată prin utilizarea conectorului sau a încărcătorului de baterie specificat de producătorul vehiculului. În cazul cablurilor de încărcare conectate permanent, cerința de mai sus se consideră a fi îndeplinită dacă utilizarea cablului de încărcare împiedică în mod evident utilizarea vehiculului (de exemplu, cablul este întotdeauna direcționat peste comenzile operatorului, peste șaua pilotului, peste scaunul conducătorului auto, peste ghidon sau volan sau dacă scaunul care acoperă spațiul de stocare a cablului trebuie să rămână în poziție deschisă).”;

(b) punctul 4.3 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3 Mersul înapoi

Nu este posibilă activarea funcției de comandă a mersului înapoi a vehiculului într-un mod necontrolat în timp ce vehiculul se află în mișcare spre înainte, în măsura în care o astfel de activare ar putea determina o decelerare bruscă și puternică și blocarea roților. Cu toate acestea, este posibilă activarea funcției de comandă a mersului înapoi a vehiculului în așa fel încât vehiculul să poată fi încetinit treptat.”;



(3) În anexa VII partea 1, punctul 1.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.1. Toate geamurile de securizate montate pe vehicul trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 43 (\*).

(\*) JO L 42, 12.2.2014, p. 1”;

(4) Anexa VIII se modifică după cum urmează:

(a) punctele 1.1.1.1. și 1.1.1.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1.1.1. Este necesar să se asigure că nu este permisă nicio abatere de la forma și orientarea simbolurilor furnizate, și în special că orice aspect personalizat al simbolurilor furnizate este interzis.

1.1.1.2. Micile iregularități privind grosimea liniilor, aplicarea marcajelor și alte toleranțe de producție relevante sunt acceptate, astfel cum se prevede la punctul 4 din ISO 2575: 2010/Amd1:2011 (principii de proiectare).”;

(b) punctul 2.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1.3. Este necesar să se asigure că nu este permisă nicio abatere de la forma și orientarea simbolurilor furnizate, și în special că orice aspect personalizat al simbolurilor furnizate este interzis.

Micile iregularități privind grosimea liniilor, aplicarea marcajelor și alte toleranțe de producție relevante sunt acceptate, astfel cum se prevede la punctul 4 din ISO 2575: 2010/Amd1:2011 (principii de proiectare).”;

(5) Anexa IX se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.12 se înlocuiește cu următorul text:

„1.12 Atunci când activarea farurilor cu aprindere automată sau a lămpii de circulație pe timp de zi este legată de funcționarea motorului, acest lucru se interpretează, pentru vehiculele echipate cu sisteme electrice sau cu alte sisteme alternative de propulsie, precum și pentru vehiculele echipate cu un sistem de pornire/oprire automată a unității de propulsie, ca fiind legat de activarea întrerupătorului principal cu vehiculul în modul normal de funcționare.”;

(b) punctul 2.3.11.8 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.11.8. Alte cerințe:

— în absența unor dispoziții pentru dispozitivele de iluminat pentru lampa de mers înapoi care pot fi omologate pentru vehiculele din categoria L, lampa de mers înapoi trebuie să fie omologată de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 23 (\*).

(\*) JO L 237, 8.8.2014, p. 1”;

(c) punctul 2.3.15.8 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.15.8. Alte cerințe:

— în absența unor dispoziții pentru dispozitivele pentru lămpi de poziție laterale care pot fi omologate de tip pentru vehiculele din categoria L, lămpile trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 91 (\*).

(\*) JO L 4, 7.1.2012, p. 27”;

(6) Anexa XV se modifică după cum urmează:

(a) punctele 1.1 și 1.1.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctele 1.1.1-1.1.2, toate pneurile montate pe vehicule, inclusiv orice pneu de rezervă, trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 75.

1.1.1. În cazul în care un vehicul este destinat unor condiții de utilizare incompatibile cu caracteristicile pneurilor omologate de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 75, astfel cum este cazul în legislația Uniunii la momentul încercării pentru omologarea de tip a vehiculului și, prin urmare, este necesară echiparea cu pneuri cu caracteristici diferite, cerințele de la punctul 1.1 nu se aplică dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

— pneurile sunt omologate de tip în conformitate cu Directiva 92/23/CEE a Consiliului (\*), cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (\*\*) sau cu Regulamentul CEE-ONU nr. 106; și

— autoritatea de omologare de tip și serviciul tehnic sunt convinse că pneurile cu care este echipat vehiculul sunt adecvate pentru condițiile de operare a vehiculului. Natura excepției și motivarea acceptării se precizează clar în raportul de încercare.

(\*) Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor (JO L 129, 14.5.1992, p. 95).

(\*\*) Regulamentul (CE) Nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).”;

(b) punctul 1.2 se elimină;

(c) punctul 2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2. Producătorul vehiculului poate restrânge categoria de utilizare a pneurilor originale și de rezervă care pot fi instalate pe vehicul. În acest caz, categoriile de utilizare a pneurilor care pot fi montate pe vehicul se indică în mod clar în manualul de utilizare al vehiculului.”;

(d) punctul 2.2.1 se elimină;

(e) punctul 2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3. Spațiul în care se învârte fiecare roată trebuie să fie astfel încât să permită mișcarea fără restricții atunci când se folosește dimensiunea maximă admisă a pneurilor și a lățimilor jantei, ținând cont de deporturile minim și maxim ale roții, în limitele suspensiei minime și maxime, și de restricțiile sistemului de direcție declarate de producătorul vehiculului. Acest fapt se verifică prin efectuarea de încercări pentru cel mai mare și mai lat pneu în fiecare spațiu, luând în considerare dimensiunea aplicabilă a jantei, precum și lățimea secțiunii și diametrul exterior maxime permise ale pneului, în funcție de indicativul dimensiunilor pneului specificat în legislația relevantă. Încercările sunt efectuate prin rotirea unei reprezentări a dimensiunilor globale admisibile ale pneului sub forma înfășurătorii dimensiunilor maxime ale pneului, nu doar a pneului efectiv, în spațiul destinat roții respective.”;

(f) se introduc următoarele punctele 2.3.1., 2.3.2 și 2.4:

„2.3.1. Toate pneurile care pot fi montate pe vehicul în conformitate cu punctul 2.2 trebuie să fie luate în considerare pentru determinarea dimensiunilor globale admisibile (respectiv amplitudinea maximă a pneului) ale pneului relevant, conform legislației Uniunii la momentul încercării în vederea omologării de tip a vehiculului. În acest scop, trebuie luate în considerare specificațiile prevăzute în anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 75 sau procentajele permise prevăzute pentru dimensiuni care nu figurează în respectiva anexă [de exemplu, lățimea totală a pneurilor multiserviciu (MST) + 25 %, pneuri cu utilizare normală și de iarnă + 10 % în cazul unui diametru al jantei de cod 13 sau mai mare și + 8 % în cazul unui diametru al jantei până la codul 12 inclusiv].

2.3.2. În plus, creșterea dinamică admisibilă a înălțimii anvelopelor de construcție diagonală omologate de tip în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 75 depinde de categoria de viteză și de categoria de utilizare a pneului. Pentru a asigura utilizatorilor finali libertatea de a alege anvelope de rezervă diagonale, producătorul vehiculului trebuie să ia în considerare atât categoriile de utilizare permise, cât și categoria de viteză compatibilă cu viteza maximă prin construcție a vehiculului, în vederea stabilirii toleranței permise prevăzute la punctul 4.1 din anexa 9 la Regulamentul CEE-ONU nr. 75 (adică  $H_{dyn} = H \times 1,10$  până la  $H_{dyn} = H \times 1,18$ ). La alegerea producătorului vehiculului, pot fi luate în considerare categorii mai stricte.

2.4. Serviciul tehnic poate accepta o procedură alternativă de încercare (de exemplu, încercarea virtuală) pentru a verifica dacă sunt îndeplinite cerințele de la punctele 2.3-2.3.2, cu condiția ca spațiul liber dintre înfășurătoarea dimensiunilor maxime ale pneului și structura vehiculului să depășească 10 mm în toate punctele.”;

(g) punctul 4.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.2. În cazul vehiculelor echipate în mod normal cu pneuri obișnuite și, ocazional, prevăzute cu pneuri de iarnă, unde simbolul categoriei de viteză al pneurilor de iarnă trebuie să corespundă unei viteze fie mai mari decât viteza maximă prin construcție a vehiculului, fie de cel puțin 130 km/h (sau care să răspundă ambelor condiții). Cu toate acestea, în cazul în care viteza maximă prin construcție este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză celei mai scăzute a pneurilor de iarnă prevăzute, în interiorul vehiculului trebuie afișată o etichetă de avertizare care să specifice valoarea cea mai scăzută a capacității maxime de turaj a pneurilor de iarnă prevăzute sau viteza recomandată de producător pentru vehicul, reținându-se valoarea cea mai scăzută, într-o poziție vizibilă sau, dacă vehiculul nu are un interior, cât mai aproape posibil de bord, vizibilă ușor și în permanență pentru conducător.”;

(7) Anexa XVI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Toate caracterele de pe placă trebuie să fie formate din materiale reflectorizante omologate de tip în clasa D, E sau D/E în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 104 (\*).

(\*) JO L 75, 14.3.2014, p. 29”;

(b) punctul 3.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.3.1. Placa trebuie să fie perpendiculară ( $\pm 5^\circ$ ) pe planul longitudinal al vehiculului.”;

(c) la punctul 3.6.1, prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— cele două plane verticale care ating cele două margini laterale ale plăcii și care formează un unghi, măsurat înspre exterior la stânga și la dreapta plăcii, de  $30^\circ$  față de planul longitudinal, paralel cu planul median longitudinal al vehiculului, trecând prin centrul plăcii.”;

(d) la punctul 3.6.2, prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— cele două plane verticale care ating cele două margini laterale ale plăcii și care formează un unghi, măsurat înspre exterior la stânga și la dreapta plăcii, de  $30^\circ$  față de planul longitudinal, paralel cu planul median longitudinal al vehiculului, trecând prin centrul plăcii.”;

(8) Anexa XVII se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct 1.1.6.3.1.:

„1.1.6.3.1. Cu toate acestea, în cazul în care nivelul tabloului de bord este situat peste nivelul planului orizontal care coincide cu punctul „R” al poziției de ședere a conducătorului auto, se utilizează un aparat de încercare în formă de genunchi peste limita superioară orizontală a zonei interioare 2

pentru a evalua marginile accesibile ale tabloului de bord, precum și orice alte elemente montate direct pe acesta, situate sub nivelul tabloului de bord. În raportul de încercare, serviciul tehnic trebuie să indice în mod clar care părți ale spațiului interior sunt considerate a fi panoul de bord și elementele relevante, de comun acord cu autoritatea de omologare de tip. Dispozitivul de comandă a direcției trebuie să fie luat în considerare pentru a stabili nivelul tabloului de bord.”;

(b) se introduce următorul punct 2.1.8.:

„2.1.8. Marginile accesibile ale oglinzilor retrovizoare interioare omologate de tip (clasa I) sunt considerate conforme cu cerințele prezentei anexe.”;

(c) punctul 2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1. În această zonă, precum și cea care intră sub incidența punctului 1.1.6.3.1., se deplasează un dispozitiv de încercare în formă de genunchi din orice parte într-o direcție orizontală și înainte, în timp ce orientarea axei X poate varia între limitele specificate. Toate marginile accesibile, cu excepția celor menționate mai jos, trebuie să fie rotunjite cu o rază de curbura de cel puțin 3,2 mm. Contactele cu fața posterioară a dispozitivului nu sunt luate în considerare.”;

(d) se adaugă punctele 2.4, 2.4.1 și 2.4.2 următoare:

„2.4. Zonele interioare 1, 2 și 3

2.4.1. Razele marginilor accesibile care nu pot fi determinate cu precizie cu ajutorul aparatelor de măsură convenționale (de exemplu, un calibru de măsurare a razei) din cauza colțurilor oblice, din cauza caracterului limitat al proeminențelor sau al liniilor distinctive sau stilizate, a adânciturilor și a umflăturilor, precum și din cauza suprafeței granulare, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele, cu condiția ca aceste margini să fie cel puțin să fie teșite.

2.4.2. Ca alternativă, producătorul vehiculului poate alege să aplice pe deplin toate cerințele relevante din Regulamentul CEE-ONU nr. 21 (\*), astfel cum sunt prescrise pentru categoria de vehicule M1, care se referă la întregul interior, nu doar la părți ale acestuia.

(\*) JO L 188, 16.7.2008, p. 32.”;

(9) Anexa XVIII se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.1.2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.2.1.1. Ajustarea proprietății scânteii, inclusiv momentul aprinderii și/sau durata prezenței acesteia, pentru a limita viteza maximă prin construcție a vehiculului și/sau puterea maximă este permisă numai pentru (sub)categoriile L3e-A2 (doar dacă puterea netă maximă  $\geq 20$  kW), L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB și L7eC. Poate fi autorizată, de asemenea, pentru alte (sub) categorii cu condiția ca ajustarea să nu afecteze în mod negativ emisiile de poluanți gazoși, emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de carburant la viteza maximă prin construcție și/sau la puterea maximă, condiții care trebuie verificate de către serviciul tehnic.”;

(b) punctul 1.1.2.5 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.2.5. Cel puțin două dintre metodele de limitare utilizate, astfel cum sunt menționate la punctele 1.1.2.1 la 1.1.2.4, trebuie să funcționeze în mod independent unele de altele, să fie diferite ca natură și să aibă principii de proiectare diferite, deși acestea pot aplica elemente similare (de exemplu, ambele metode bazate pe noțiunea de viteză de rotație drept criteriu, însă una măsurată în interiorul motorului și cealaltă la nivelul transmisiei grupului motopropulsor). Incapacitatea uneia dintre metode de a funcționa în mod corespunzător (de exemplu, din cauza unor manipulări neautorizate) nu trebuie să afecteze funcția de limitare a celorlalte metode. În acest caz, puterea și/sau viteza maxime ale vehiculului care pot fi atinse pot să fie mai mici decât în condiții normale. Fără a aduce atingere conformității toleranței producției prevăzute la punctul 4.1.4 din anexa IV la Regulamentul (UE)

nr. 44/2014, puterea maximă și/sau viteza vehiculului nu pot fi mai mari decât cele demonstrate la momentul omologării de tip, în cazul în care se elimină una dintre cele două metode de limitare redundante.”;

(c) se introduc următoarele puncte 1.1.2.6. la 1.1.2.9.:

„1.1.2.6. Producătorul vehiculului trebuie să fie autorizat să utilizeze metode de limitare, altele decât cele enumerate la punctele 1.1.2.1-1.1.2.4, dacă producătorul poate demonstra serviciului tehnic și autorității de omologare de tip că aceste metode alternative de limitare respectă principiile de redundanță prevăzute la punctul 1.1.2.5 și cu condiția ca cel puțin unul dintre parametrii enumerați la punctul 1.1.2.1, 1.1.2.2. sau 1.1.2.3. (de exemplu, limitarea masei de carburant, a masei de aer, a producerii scânteii și limitarea vitezei de rotație a sistemului de transmisie) să fie aplicat într-una din metodele de limitare.

1.1.2.7. Producătorul trebuie să poată combina două sau mai multe metode de limitare prevăzute la punctele 1.1.2.1-1.1.2.4, ca parte a unei strategii de limitare. O astfel de combinație de metode de limitare se consideră ca fiind o singură metodă de limitare în sensul punctului 1.1.2.5.

1.1.2.8. Metodele individuale de limitare sau combinațiile de metode de limitare menționate la punctele 1.1.2.1.–1.1.2.4. pot fi aplicate de mai multe ori cu condiția ca utilizările lor multiple să funcționeze independent unele de altele, astfel cum se prevede la punctul 1.1.2.5, astfel încât incapacitatea uneia dintre metode de a funcționa în mod corespunzător (de exemplu, din cauza unor manipulări neautorizate) să nu afecteze funcționarea într-o altă aplicație, a aceleiași metode de limitare sau a combinației de metode.

1.1.2.9. O strategie de limitare în caz de defecțiune (de exemplu, din cauza unor manipulări neautorizate) include activarea unui mod special de funcționare (de exemplu, strategia de avarie) cu viteza maximă și/sau puterea maximă ale vehiculului reduse în mod semnificativ incompatibil cu funcționarea normală sau care activează un dispozitiv de blocare a aprinderii ce împiedică funcționarea motorului atât timp cât defecțiunea persistă, trebuie privită ca o singură metodă de limitare.”;

(d) punctul 1.1.4 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.4. Furnizarea și utilizarea oricărui alt mijloc care permite operatorului vehiculului să adapteze, să regleze, să selecteze sau să modifice, direct sau indirect, performanța maximă a grupului motopropulsor stabilită pe baza informațiilor furnizate în conformitate cu anexa I partea B punctul 2.8 subpunctele 1.8.2-1.8.9 din Regulamentul (UE) nr. 901/2014 (de exemplu, comutator de înaltă performanță, transponder de recunoaștere codat special în cheia de contact, pontaje fizice sau electronice, opțiuni care poate fi selectată din meniu electronic, caracteristică programabilă a unității de control) rezultând într-o depășire sunt interzise.”;

(e) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Producătorul vehiculului trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele specifice de la punctele 1.1-1.1.2.9 prin dovedirea faptului că două sau mai multe dintre metodele puse în aplicare, prin integrarea unor dispozitive și/sau funcții specifice în sistemul de propulsie al vehiculului, asigură puterea netă sau nominală continuă maximă și/sau limitarea vitezei maxime a vehiculului și că fiecare metodă face acest lucru într-un mod pe deplin independent.”;

(10) Anexa XIX se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.1. Vehiculele din categoria L1e-A și bicicletele concepute pentru pedalat din categoria de vehicule L1e-B trebuie să fie proiectate și construite în așa fel încât să fie în conformitate cu toate dispozițiile privind cerințele și metodele de încercare prevăzute pentru ansamblul tijei ghidonului, pentru tija de șa, pentru furcile frontale și pentru cadru cuprinse în standardul ISO 4210:2014, independent de orice neconcordanță privind domeniul de aplicare al standardului tehnic respectiv. Valoarea minimă a forțelor de încercare necesare trebuie să fie în conformitate cu tabelul 19-1 de la punctul 1.1.1.1”;

(b) se introduce următorul punct 1.1.1.1.:

„1.1.1.1.

Tabelul 19-1

**Încercările și forțele de încercare minime sau numărul de cicluri de încercare pentru vehiculele din categoria L1e-A și pentru bicicletele proiectate pentru pedalare din categoria L1e-B**

| Subiect          | Denumirea încercării                                 | Referința încercării care trebuie utilizată | Valoarea minimă a forței de încercare necesare sau numărul minim de cicluri de încercare |
|------------------|--|---|--|
| Ghidonul și tija | Încercare de încovoiere laterală (încercare statică) | ISO 4210-5:2014, metoda de încercare 4.3    | 800 N (= Forța, F <sub>2</sub> )   |
|                  | Încercare la oboseală (Etapa 1 – încărcare defazată) | ISO 4210-5:2014, metoda de încercare 4.9    | 270 N (= Forța, F <sub>6</sub> )   |
|                  | Încercarea la oboseală (Etapa 2 – încărcare în fază) | ISO 4210-5:2014, metoda de încercare 4.9    | 2014, metoda de încercare 4.9<br>370 N (= Forța, F <sub>7</sub> )                        |
| Cadru            | Încercarea la oboseală cu forțe de pedalare          | ISO 4210-6:2014, metoda de încercare 4.3    | 1 000 N (= Forța, F <sub>1</sub> )   |
|                  | Încercarea la oboseală cu forțe orizontale           | ISO 4210-6:2014, metoda de încercare 4.4    | C1 = 100 000 (= numărul ciclurilor de încercare)   |
|                  | Încercarea la oboseală cu o forță verticală          | ISO 4210-6:2014, metoda de încercare 4.5    | 1 100 N (= Forța, F <sub>4</sub> )   |
| Furca frontală   | Încercare statică de încovoiere                      | ISO 4210-6:2014, metoda de încercare 5.3    | 1 500 N (= Forța, F <sub>5</sub> )   |
| Tija de șa       | Etapa 1, încercarea la oboseală                      | ISO 4210-9:2014, metoda de încercare 4.5.2  | 1 100 N (= Forța, F <sub>3</sub> )   |
|                  | Etapa 2, încercarea de rezistență statică            | ISO 4210-9:2014, metoda de încercare 4.5.3  | 2 000 N (= Forța, F <sub>4</sub> )”;   |

(c) la punctul 1.2, „transmisie” se înlocuiește cu „grup motopropulsor”.

## ANEXA II

**Modificări la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014**

Anexele la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 se modifică după cum urmează:

- (1) Anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

**Lista regulamentelor CEE-ONU care se aplică în mod obligatoriu**

| Regula-<br>mentul<br>CEE-ONU<br>nr. | Subiect  | Seria de amendamente                        | Trimitere JO                  | Aplicabilitate                            |
|-------------------------------------|--|---|-------------------------------|---|
| 10                                  | Compatibilitatea electromag-<br>netică (CEM)   | Suplimentul 1 la seria 04 de<br>amendamente | JO L 254,<br>20.9.2012, p. 1. | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |
| 62                                  | Protecție împotriva utilizării<br>neautorizate | Suplimentul 2 la seria 00 de<br>amendamente | JO L 89,<br>27.3.2013, p. 37. | L1e, L2e, L3e,<br>L4e, L5e, L6e<br>și L7e |

*Notă explicativă:* Faptul că o componentă este inclusă în listă nu face instalarea sa obligatorie. Cu toate acestea, pentru anumite componente, cerințele privind instalarea obligatorie sunt stabilite în alte anexe la prezentul regulament.”;

- (2) Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2.3.1.1, „combinația cilindru/piston” se înlocuiește cu „cilindru, piston”;

(b) la punctul 2.3.1.2, „combinația cilindru/piston” se înlocuiește cu „cilindru, piston”;

(c) punctul 3.2.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.1.3. Țevile poartă un marcaj lizibil indicând (sub)categoria vehiculului, astfel cum este definită la articolele 2 și 4 și în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013.”;

(d) se introduce următorul punct 3.2.2.5.:

„3.2.2.5. Pentru motoarele în doi timpi, grosimea maximă a garniturii dintre baza cilindrului și carter, dacă există, nu poate depăși 0,5 mm după instalare.”;

(e) se introduc următoarele puncte 3.3., 3.3.1. și 3.3.2.:

„3.3. Transmisia cu variație continuă (CVT)

3.3.1. Capacele de transmisie CVT, dacă există, se fixează cu cel puțin 2 bolțuri de forfecare sau se pot dezambla doar cu instrumente speciale.

3.3.2. Mecanismul CVT menit să limiteze raportul de transmisie prin limitarea distanței efective dintre două discuri trebuie deplin integrat în unul sau în ambele discuri, în așa fel încât să fie imposibilă modificarea distanței efective peste un anumit punct care ar duce la o creșterea vitezei maxime a vehiculului cu peste 10 % față de viteza maximă admisibilă a vehiculului fără distrugerea sistemului de discuri. Dacă, la CVT, producătorul utilizează inele distanțiere interschimbabile pentru a ajusta viteza maximă a vehiculului, îndepărtarea completă a acestor inele nu trebuie să conducă la creșterea vitezei maxime a vehiculului cu mai mult de 10 %”;

- (f) punctele 3.5, 3.5.1 și 3.5.2 se elimină;
- (g) punctele 4 – 4.2.3. se înlocuiesc cu următorul text:

„4. **Cerințe specifice suplimentare privind (sub)categoriile L3e-A1 și L4e-A1**

- 4.1 Vehiculele din subcategoriile L3e-A1 și L4e-A1 respectă cerințele de la punctele 4.2. – 4.2.3., sau punctele 4.3., 4.3.1. și 4.3.2., sau punctele 4.4., 4.4.1. și 4.4.2., precum și de la punctele 4.5., 4.6. și 4.7. În plus, ele trebuie să îndeplinească cerințele de la punctele 3.2.2.1., 3.2.2.3., 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.3.1. și 3.2.3.3.
- 4.2. În conducta de admisie trebuie să existe un manșon nedetașabil. Dacă un astfel de manșon este amplasat în țeava de admisie, aceasta este fixată de blocul motor prin intermediul unor bolțuri de forfecare sau al unor șuruburi detașabile, utilizând numai instrumente speciale.
- 4.2.1. Manșonul trebuie să aibă duritatea minimă de 60 HRC. În secțiunea restrânsă, acesta nu trebuie să depășească 4 mm grosime.
- 4.2.2. Orice modificare neautorizată a manșonului având drept scop înlăturarea sau modificarea acestuia cauzează fie distrugerea manșonului și a suportului acestuia, fie defectarea completă și permanentă a motorului, până la readucerea la starea în care a fost omologat.
- 4.2.3. Pe suprafața manșonului sau nu departe de acesta trebuie să se afle un marcaj lizibil, indicând (sub) categoria vehiculului, astfel cum este definită la articolele 2 și 4 și în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013.”;

- (h) punctele 4.2.4-3.3.2 se elimină;

- (i) se adaugă punctele 4.3. – 4.7. după cum urmează:

- „4.3. Fiecare țeavă de admisie este fixată cu bolțuri de forfecare sau șuruburi detașabile numai cu ajutorul unor instrumente speciale. În interiorul țevilor se amplasează o secțiune restrânsă, indicată pe exterior; în acel punct, peretele trebuie să aibă mai puțin de 4 mm grosime sau 5 mm în cazul în care este fabricat dintr-un material flexibil, cum este cauciucul.
- 4.3.1. Orice modificare neautorizată a conductelor având drept scop modificarea secțiunii restrânse cauzează fie distrugerea țevilor, fie defectarea completă și permanentă a motorului, până la readucerea la starea în care a fost omologat.
- 4.3.2. Țevile poartă un marcaj lizibil indicând (sub)categoria vehiculului, astfel cum este definită la articolele 2 și 4 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și în anexa I la acesta.
- 4.4. Partea conductei de admisie aflată în chiulasă comportă o secțiune restrânsă. Pe tot pasajul de admisie, nu există nicio secțiune mai restrânsă (cu excepția porțiunii scaunului supapei).
- 4.4.1. Orice modificare neautorizată a conductei având drept scop modificarea secțiunii restrânse cauzează fie distrugerea țevii, fie defectarea completă și permanentă a motorului, până la readucerea la starea în care a fost omologat.
- 4.4.2. Chiulasa poartă un marcaj lizibil indicând categoria vehiculului, astfel cum este definită la articolele 2 și 4 și în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013.
- 4.5. Diametrul secțiunilor restrânse prezentate la punctul 4.2 poate varia în funcție de (sub)categoria vehiculului în cauză.
- 4.6. Producătorul furnizează diametrul/diametrele secțiunii/secțiunilor restrânse și demonstrează autorităților de omologare și serviciilor tehnice că secțiunea restrânsă respectivă este partea cea mai critică pentru trecerea gazelor și că nu există nicio altă secțiune a cărei modificare ar putea crește performanța sistemului de propulsie.
- 4.7. După montare, grosimea maximă a garniturii chiulasei nu poate să depășească 1,6 mm.”;



(j) punctul 5.1 se înlocuiește cu următorul text:

„5.1 Nicio variantă sau versiune a aceluiași tip de vehicule din subcategoriile L3e-A2 sau din subcategoriile L4e-A2 care respectă cerințele de conversie prevăzute la punctul 4 din anexa III nu trebuie să fie derivată dintr-un tip, variantă sau versiune a unui vehicul din subcategoriile L3e-A3 sau L4e-A3 având o putere maximă netă a motorului și/sau o putere maximă nominală continuă mai mare decât dublul valorilor stabilite în clasificarea subcategoriilor L3e-A2 sau L4e-A2 în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 (de exemplu, de la 70 kW la 35 kW sau mai mică, de la 50 kW la 35 kW sau mai mică).”;

(k) se introduce următorul punct 5.2.2.:

„5.2.2. sistemul de alimentare cu combustibil și de distribuție a acestuia”;

(l) punctele 5.2.3. la 5.2.6. se înlocuiesc cu următorul text:

„5.2.3. sistemul de admisie a aerului, inclusiv filtrul(filtrele) de aer (modificare sau îndepărtare);

5.2.4. sistemul de transmisie;

5.2.5. unitatea/unitățile de comandă care controlează performanțele unității de propulsie a grupului motopropulsor;

5.2.6. îndepărtarea oricărei componente (mecanice, electrice, structurale etc.) care limitează sarcina totală a motorului, ducând la schimbări în performanța omologată a sistemului de propulsie conform secțiunii A din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 168/2013.”;

(m) punctul 5.2.7 se elimină;

(n) se adaugă următoarele puncte 6 – 6.5.2.:

„6. **Cerințe suplimentare pentru (sub)categoriile L1e, L2e, L3e – A1, L4e – A1 și L6e**

6.1. Piese, echipamentele și componentele enumerate mai jos trebuie să fie marcate durabil și lizibil cu numărul (numerele) de cod și simbolurile atribuite în scopul identificării fie de către producătorul vehiculului, fie de către producătorul de astfel de piese (de schimb), echipamente sau componente. Marcajul respectiv poate lua forma unei etichete, cu condiția să rămână lizibil la utilizarea normală și să nu poate fi detașat fără a fi distrus.

6.2. Marcajul prevăzut la punctul 6.1 trebuie, în principiu, să fie vizibil fără demontarea părții în discuție sau a altor părți ale vehiculului. În cazul în care caroseria sau alte părți ale vehiculului obstrucționează un marcaj, producătorul vehiculului trebuie să ofere autorităților competente indicații privind deschiderea sau demontarea părților vizate și localizarea marcajelor.

6.3. Literele, cifrele sau simbolurile trebuie să aibă cel puțin 2,5 mm înălțime și să fie lizibile.

6.4. Părțile, echipamentele și componentele menționate la punctul 6.1 sunt următoarele, pentru toate (sub) categoriile:

6.4.1. orice dispozitiv electric/electronic pentru comanda motorului cu ardere internă sau a motorului cu propulsie electrică (modulul ECU (unității electronice de control)al aprinderii, injectoare, temperatura aerului de intrare etc.),

6.4.2. carburatorul sau dispozitivul echivalent,

6.4.3. convertorul (convertoarele) catalitic(e) (doar dacă nu sunt integrate în amortizorul de zgomot),

6.4.4. carterul,

6.4.5. cilindrul,

6.4.6. chiulasa,

- 6.4.7. conducta (conducele) de evacuare a gazelor arse (dacă sunt separate de amortizorul de zgomot),
  - 6.4.8. conducta de admisie (dacă este separată de carburator, cilindru sau carter),
  - 6.4.9. admisia în amortizorul de zgomot (filtrul de aer),
  - 6.4.10. secțiunea restrânsă (cu manșon sau cu altceva),
  - 6.4.11. dispozitiv de reducere a zgomotului (amortizorul de zgomot),
  - 6.4.12. partea antrenată a transmisiei [roata de lanț (tamburul) sau pulia din spate],
  - 6.4.13. partea antrenantă a transmisiei [roata de lanț (tamburul) sau pulia din față]
- 6.5. În plus, pentru categoriile L1e, L2e și L6e, următoarele părți, echipamente și componente trebuie marcate în conformitate cu punctul 6.1:
- 6.5.1. transmisia cu variație continuă (CVT),
  - 6.5.2. comanda transmisiei.”;

(3) Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) Punctele 4.2.5, 4.2.6 și 4.2.7 se înlocuiesc cu următoarele:

- „4.2.5. Toate celelalte cerințe privind omologarea de tip, neenumerate la punctele 4.2.2, 4.2.3 și 4.2.4., care sunt prezentate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se consideră comune și egale pentru configurațiile de motociclete (L3e/L4e)-A2 și (L3e/L4e)-A3 și astfel se efectuează încercări și se raportează o singură dată pentru ambele configurații de performanță. În plus, rapoartele de încercare referitoare la sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente ale vehiculului care îndeplinesc aceleași cerințe pentru omologarea de tip privind ambele configurații sunt acceptate pentru omologarea de tip pentru oricare dintre aceste configurații;
- 4.2.6. Se acordă o singură omologare de tip pentru ansamblul vehiculului pentru configurația de motocicletă din categoria (L3e/L4e)-A2 cu un număr unic de omologare de tip.
- 4.2.7. Se acordă o singură omologare de tip pentru ansamblul vehiculului pentru configurația de motocicletă din categoria (L3e/L4e)-A3 cu un număr unic de omologare de tip. Ambele numere de omologare de tip menționate la punctul 4.2.6 și la prezentul punct se aplică pe plăcuța regulamentară în conformitate cu articolul 39 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și cu anexa V la Regulamentul (UE) nr. 901/2014. Pentru a facilita conversia din subcategoria (L3e/L4e) -A2 la o configurație de motocicletă (L3e/L4e) -A3 și viceversa, la dosarul informativ se atașează un model pentru declarația corespunzătoare a producătorului vehiculului, în conformitate cu apendicele 24 din partea B a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 901/2014. În plus, mențiunile specifice atât pentru configurațiile L3e-A2, cât și pentru configurațiile L3e-A3 de pe certificatul de conformitate se furnizează de către producătorul vehiculului în conformitate cu modelul prevăzut în anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 901/2014.”;

(b) punctele 4.2.10 și 4.2.11 se înlocuiesc cu următorul text:

- „4.2.10. Certificatul de conformitate (CoC) se completează în conformitate cu cerințele stabilite la punctul 1.7 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 901/2014.
- 4.2.11. Dintre configurațiile de motociclete (L3e/L4e)-A2 și A3, se atribuie un singur număr de identificare al vehiculului (VIN) motocicletelor care pot fi convertite de la subcategoriile (L3e/L4e)-A2 la subcategoriile (L3e/L4e)-A3 sau viceversa. Plăcuța producătorului montată pe vehicul conține acest VIN și cuprinde o indicație clară a nivelurilor sonore la staționare în ambele configurații, precum și valoarea maximă sau puterea nominală continuă maximă pentru configurația (L3e/L4e) -A2.”;

(c) punctul 4.4.2 se elimină;

- (d) la punctul 6.1, rândul referitor la cerințele enumerate în secțiunea A2 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se înlocuiește cu următorul text:

|                            |                    |  |  |
|----------------------------|--------------------|--|--|
| „Secțiunea A2 din anexa II | Încercarea internă | Proceduri de încercare a vitezei maxime prin construcție a vehiculului | Numai pentru subcategoriile L3e, L4e și L5e și nu include nicio încercare de performanță a unității propulsoare.”; |
|----------------------------|--------------------|--|--|

- (4) Anexa IV se modifică după cum urmează:

- (a) la punctul 4.1.1.31., „emisii de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanți și emisii de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (b) la punctul 4.1.1.31.1, „emisii de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanți și emisii de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (c) punctul 4.1.1.31.1.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care este aplicabilă metoda de durabilitate prezentată la articolul 23 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, factorii de deteriorare se calculează de la rezultatele încercării de tipul I privind emisiile, până la kilometrajul total menționat în secțiunea A din anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 inclusiv, conform metodei de calcul liniar menționate la punctul 4.1.1.31.1.1.2, rezultând valori de pantă și de compensare per element constitutiv al emisiilor. Rezultatele emisiilor de poluanți din punctul de vedere al CoP se calculează cu următoarea formulă:

*Ecuția 4-1:*

$$\text{dacă } x \leq b, \text{ atunci } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{dacă } x > b, \text{ atunci } y = x$$

unde:

- a = valoarea de pantă determinată prin încercarea de tipul V conform secțiunii A din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
- b = valoarea de compensare determinată prin încercarea de tipul V conform secțiunii A din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
- x = rezultatul încercării privind emisia de poluanți (HC, CO, NO<sub>x</sub>, NMHC și PM, dacă este cazul) pe constituent al emisiei unui vehicul pre-rodant (maximum 100 km acumulați după prima pornire la ieșirea de pe linia de producție), în mg/km.
- y = rezultatul emisiei din punctul de vedere al CoP, pe element constitutiv al emisiilor poluante, în mg/km. Rezultatele medii privind CoP trebuie să fie mai joase decât limitele emisiilor de poluanți stabilite în secțiunea A din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013”;
- (d) la punctul 4.1.1.31.1.1.3., „emisii de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanți și emisii de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (e) la punctul 4.1.1.31.1.2.2., „emisii de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanți și emisii de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (f) la punctul 4.1.1.31.1.2.3., „emisii de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanți și emisii de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (g) la punctul 4.1.1.32.1., „emisii de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanți și emisii de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (h) la punctul 4.1.1.32.3., „limitele emisiilor la țeava de evacuare” se înlocuiește cu „limitele emisiilor de poluanți la conducta de evacuare a gazelor arse”;

- (i) la punctul 4.1.1.32.4., „Ecuția 4-2:” se înlocuiește cu „Ecuția 4-3:”;
  - (j) la punctul 4.1.1.33.1., „emisiile de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanții și emisiile de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
  - (k) la punctul 4.1.1.33.3. „emisiile de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanții și emisiile de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
  - (l) la punctul 4.1.1.33.4., „Ecuțiile 4-3:” se înlocuiește cu „Ecuțiile 4-4:”;
  - (m) la punctul 4.1.1.33.4., „Ecuțiile 4-4:” se înlocuiește cu „Ecuțiile 4-5:”;
  - (n) la punctul 4.1.1.4, al treilea și al cincilea paragraf, „emisiilor de gaze și de CO<sub>2</sub>” se înlocuiește cu „poluanților și emisiilor de CO<sub>2</sub> la conducta de evacuare a gazelor arse”;
- (5) Anexa VIII se modifică după cum urmează:

- (a) se introduc următoarele punctele 1.1.1, 1.1.1.1 și 1.1.1.2:

„1.1.1. Vehiculele de categoriile L1e, L3e și L4e trebuie să îndeplinească următoarele cerințe generale:

1.1.1.1. Vehiculele nu trebuie să cuprindă părți ascuțite, tăioase sau protuberante, îndreptate spre exterior, de forme, dimensiuni, unghi al direcției sau duritate care să mărească riscul sau gravitatea leziunilor și lăcherărilor corporale suferite de o persoană lovită sau atinsă razant de vehicul în cazul unui accident. Vehiculele sunt proiectate astfel încât părțile cu care utilizatorii vulnerabili ai șoselei, cum ar fi pietonii, pot veni în contact în cazul unui accident să se conformeze cerințelor de la punctele 1-1.3.8.

1.1.1.2. Toate proeminențele sau marginile susceptibile de contact care sunt fabricate din materiale cum ar fi cauciucul sau plasticul moale cu o duritate mai mică de 60 Shore (A) sau sunt acoperite cu astfel de materiale se consideră că îndeplinesc cerințele de la punctele 1.3-1.3.8. Măsurarea durității se efectuează cu materialul montat pe vehicul în modul prevăzut.”;

- (b) punctele 1.1.2. – 1.1.3.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1.2. Prevederi speciale pentru vehiculele de categoriile L1e, L3e și L4e

1.1.2.1. Vehiculele sunt evaluate conform prevederilor de la punctele 1.2-1.2.4.1.

1.1.2.2. În cazul vehiculelor echipate cu o formă de structură sau cu panouri menite să închidă parțial sau complet locul conducătorului, al pasagerilor sau al bagajelor sau să acopere anumite componente ale vehiculului, producătorul vehiculului, ca alternativă, poate alege aplicarea cerințelor relevante din Regulamentul nr. 26 (\*) al CEE-ONU astfel cum sunt prescrise pentru categoria de vehicule M1, acoperind fie anumite proeminențe exterioare specifice, fie la toată suprafața exterioară a vehiculului. În astfel de cazuri, se acordă o atenție specială necesară razelor specificate, în timp ce valoarea proeminenței mânerelor, balamalelor, butoanelor și antenelor nu trebuie verificată.

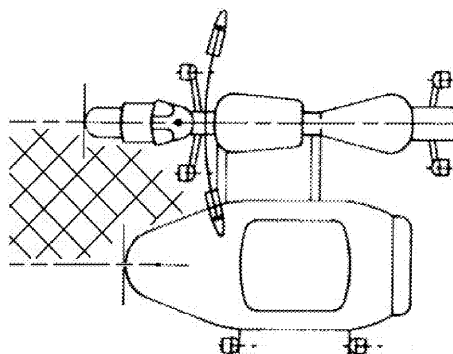
Proeminențele exterioare relevante evaluate în conformitate cu prezenta clauză sunt identificate în mod clar în documentul informativ, iar orice suprafață externă rămasă trebuie să respecte cerințele de la punctele 1-1.3.8.

(\*) JO L 215, 14.8.2010, p. 27.

1.1.3. Prevederi speciale pentru vehiculele din categoria L4e

1.1.3.1. Atunci când atașul este conectat la motocicletă, fie permanent, fie într-un mod demontabil, spațiul dintre motocicletă și ataș este exceptat de la evaluare (a se vedea figura 8-1).

Figura 8-1

**Vedere de sus în jos a unei motociclete din categoria L4e cu ataș**

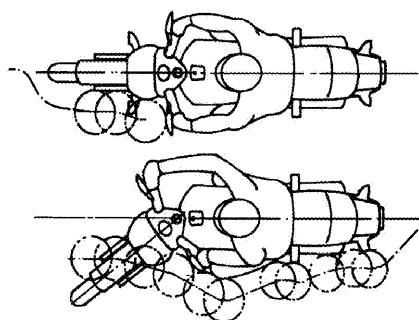
1.1.3.2. În cazul în care atașul poate fi demontat de la motocicletă astfel încât motocicleta să poată fi folosită fără acesta, motocicleta în sine trebuie să îndeplinească cerințele privind motocicletele fără ataș de la punctele 1-1.3.8.”;

(c) punctele 1.1.4-1.1.4.2 se elimină;

(d) punctele 1.2.3. – 1.2.3.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„1.2.3. Dispozitivul de încercare este mișcat din față spre spatele vehiculului, printr-o mișcare ușoară, pe ambele laturi ale acestuia. În cazul în care dispozitivul de încercare intră în contact cu mecanismul de direcție sau cu orice piese montate pe acesta, el este rotit într-o parte în poziția complet blocată, în timp ce încercarea continuă. Pe durata încercării, mecanismul de încercare rămâne în contact cu vehiculul sau cu conducătorul (a se vedea figura 8-2).

Figura 8-2

**Zonele de mișcare ale dispozitivului de încercare**

1.2.3.1. Partea frontală a vehiculului este primul punct de contact, iar dispozitivul de încercare se deplasează lateral într-o direcție spre exterior urmărind conturul vehiculului și al conducătorului, dacă este cazul. Dispozitivul de încercare trebuie să se poată mișca, de asemenea, spre interior într-un ritm care să nu depășească ritmul mișcării spre spate (de exemplu, la un unghi de 45° în raport cu planul median longitudinal al vehiculului).

1.2.3.2. Măinile și picioarele conducătorului sunt împinse la o parte de către dispozitivul de încercare dacă acesta intră în contact direct cu ele, iar toate suporturile relevante (de exemplu, suportul pentru picioare) trebuie să se poată roti, îndoi, curba sau contracta liber în urma contactului cu dispozitivul de încercare și sunt evaluate în toate pozițiile intermediare rezultate.”;

(e) punctul 1.3.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3.3.2. Dacă se aplică o rază peste marginea superioară, aceasta poate fi mai mare decât de 0,70 ori grosimea parbrizului sau a carenajului măsurată la marginea superioară.”;

(f) punctul 1.3.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3.5.2. Atunci când se aplică o rază peste marginea aripii de protecție din față, aceasta nu trebuie să fie mai mare de 0,70 ori grosimea aripii de protecție, măsurată la margine (de exemplu, în cazul unui tur de talon pe marginele tablei, diametrul talonului este considerat ca fiind grosimea relevantă).”;

(g) de la punctul 2.1.2.11., se adaugă paragraful al doilea următor:

„În conformitate cu primul paragraf, unele părți ale tipului de vehicul în cauză pot fi evaluate cu dispozitivul de încercare a proeminențelor exterioare (a se vedea apendicele 1), iar celelalte porțiuni se evaluează cu sfera cu diametrul de 100 mm (a se vedea Regulamentul CEE-ONU nr. 26). În astfel de cazuri, se acordă o atenție specială necesară razelor specificate, în timp ce valoarea proeminenței mânerelor, balamalelor, butoanelor și antenelor nu trebuie verificată.”;

(6) Anexa IX se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1. Rezervorul este supus unei încercări hidraulice de presiune internă care trebuie efectuată pe o unitate separată, echipată cu toate accesoriile sale. Rezervorul este umplut complet cu un lichid neinflamabil de o densitate și vâscozitate apropiate de cele ale carburantului utilizat în mod normal, ori cu apă. După ce toate căile de comunicare cu exteriorul au fost închise, presiunea trebuie mărită treptat prin racordul conductei prin care este alimentat motorul cu carburant, până la presiunea internă specificată la punctul 1.2.9, iar această presiune trebuie menținută timp de cel puțin 60 de secunde.”;

(b) punctul 3.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.1. Încercarea permeabilității, care face parte din încercarea de tipul IV menționată în partea A a anexei V la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, fără a lua în considerare măsurările de difuzie pentru încercarea conformă prezentei anexe, se efectuează pe un număr de rezervoare suficient de mare pentru o încercare conform punctelor 3.3-3.7.5.1. Durata totală a procedurii de condiționare trebuie să cuprindă o perioadă de timp corespunzătoare cel puțin patru săptămâni, urmată de o perioadă de opt săptămâni ulterioară stării stabilizate.”;

(c) punctul 3.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.3.1. Rezervorul de carburant este umplut la capacitatea sa totală nominală cu un amestec de 50 % apă și 50 % etilen glicol sau cu orice alt agent de răcire care nu atacă materialul rezervorului, al cărui punct crioscopic este mai jos de  $243 \pm 2\text{K}$  ( $-30 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ).

Temperatura substanțelor aflate în rezervorul de carburant pe durata încercării trebuie să fie de  $253 \pm 2\text{K}$  ( $-20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ). Rezervorul se răcește la o temperatură ambiantă corespunzătoare. Rezervorul de carburant poate fi umplut și cu un lichid răcit în mod corespunzător, cu condiția ca rezervorul să fie păstrat la temperatura de încercare timp de cel puțin o oră.

Pentru încercare se folosește un pendul. Capul său de impact trebuie să aibă forma unei piramide triunghiulare echilaterale cu o rază a curbării de 3,0 mm la vârfuri și margini. Masa pendulului în mișcare liberă trebuie să fie de  $15\text{ kg} \pm 0,5\text{ kg}$ , iar energia exercitată de pendul nu poate fi mai mică de 30,0 J la fiecare impact asupra rezervorului de carburant.

Serviciul tehnic poate selecta oricâte puncte dorește pe rezervorul de carburant asupra cărora să se efectueze încercarea, iar aceste puncte reprezintă locuri considerate a fi expuse riscului ca urmare a montării rezervorului și a poziției acestuia pe vehicul. La evaluarea riscurilor, scuturile nemetalice de protecție nu sunt luate în considerare, în schimb secțiunile de cadru sau de șasiu pot fi luate în considerare.

Pentru parcurgerea tuturor impacturilor se pot folosi mai multe rezervoare de carburant, cu condiția ca toate rezervoarele folosite să fi trecut încercarea de permeabilitate.

La niciunul dintre punctele încercate nu pot apărea scurgeri de lichid în urma unui singur impact.”;

(d) punctul 3.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4.1. Rezervorul de carburant este umplut până la capacitatea sa nominală totală, lichidul de încercare fiind apa la  $326 \pm 2\text{K}$  ( $53 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ). Rezervorul este supus apoi unei presiuni interne egale cu dublul presiunii relative de serviciu (presiunea prin construcție) sau unei suprapresiuni de 30 kPa, oricare dintre cele două este mai mare. Rezervorul rămâne închis și sub presiune pentru o perioadă de cel puțin cinci ore, la o temperatură ambiantă de  $326 \pm 2\text{K}$  ( $53 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ).

Rezervorul de carburant nu trebuie să prezinte semne de scurgere, iar eventualele deformări temporare sau permanente apărute nu trebuie să facă rezervorul inutilizabil. Trebuie ținut cont de condițiile specifice de montare dacă urmează să se evalueze deformarea rezervorului.”;

(e) punctul 3.5.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.5.1. De pe fețele netede sau aproape netede ale unui rezervor de carburant complet nou, se prelevă șase epruvete de aproximativ aceeași grosime pentru încercarea la tracțiune. Rezistența la rupere și limita de elasticitate a acestora sunt stabilite la  $296 \pm 2\text{K}$  ( $23 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ) la o viteză de elongație de 50 mm/min. Valorile obținute sunt apoi comparate cu valorile rezistenței la rupere și ale limitei de elasticitate obținute prin încercări similare efectuate pe un rezervor de carburant care a fost supus încercării de permeabilitate. Materialul este considerat acceptabil dacă nu au existat diferențe ale rezistenței la rupere mai mari de 25 %.”;

(f) punctul 3.6.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.6.1. Rezervorul de carburant este montat pe o parte reprezentativă a vehiculului și este umplut la 50 % din capacitatea sa totală nominală cu apă la  $293 \pm 2\text{K}$  ( $20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ). Configurația de încercare incluzând rezervorul de carburant este apoi depozitată la o temperatură ambiantă de  $343 \pm 2\text{K}$  ( $70 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ) timp de 60 minute, după care rezervorul de carburant nu trebuie să prezinte semne de deformare permanentă sau scurgeri și trebuie să rămână într-o stare complet utilizabilă.”;

(g) punctul 3.7.4.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.7.4.3. Timpul mediu de combustie (ACT) și lungimea medie arsă (ACL) se calculează dacă niciun eșantion din cele zece, sau maximum un eșantion din cele 20 a ars până la marcajul de 100 mm sau dincolo de acesta.

*Ecuția 9-1:*

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

(notă: n = numărul de eșantioane)

Rezultatul se rotunjește până la cea mai apropiată multiplu de cinci secunde. Cu toate acestea, nu se utilizează un ACT de 0 secunde. (adică în cazul în care combustia durează între mai puțin de 2 secunde și 7 secunde, valoarea ACT este de 5 secunde; în cazul în care combustia durează între 8 secunde și 12 secunde, valoarea ACT este de 10 secunde; în cazul în care combustia durează între 13 secunde și 17 secunde, valoarea ACT este de 15 secunde, etc.).

*Ecuția 9-2:*

$$\text{ACL (mm)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{lungime nearsă}_i) / (n))$$

(notă: n = numărul de eșantioane)

Rezultatul se exprimă în raport cu cea mai apropiat multiplu de 5 mm (respectiv se declară „mai puțin de 5 mm” dacă lungimea arsă este mai scurtă de 2 mm, astfel că, în niciun caz nu poate rezulta o valoare ACL de 0 mm).

În cazul în care doar un singur eșantion din cele 20 arde până la marcajul de 100 mm sau dincolo acesta, lungimea arsă [respectiv valoarea (100 – lungimea nearsă)] pentru acel eșantion] se consideră 100 mm.

Ecuția 9-3:

$$n_{\text{viteza\_medie\_de\_combustie}} = \frac{ACL}{ACT} \text{ în } \frac{mm}{s}$$

Această valoare se compară cu cerințele prevăzute la punctele 3.7.5-3.7.5.1.”;

(7) În apendicele 1 din anexa XI, punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:

„1.6. Garda la sol

1.6.1. În scopul măsurării gărzii la sol a unui tip de vehicul din categoria L, vehiculul de încercare este încărcat la masa reală.

1.6.2. Prin derogare de la punctul 1.6.1, pentru măsurarea gărzii la sol a tipului de vehicul din subcategoria L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3, motocicletă de anduranță cu două roți) sau un tip de vehicul din subcategoria L3e – AxT (x = 1, 2 sau 3, motociclete de trial cu două roți), motocicletele Enduro și de trial se încarcă până la masa în stare de funcționare.

1.6.3. Orice sistem de suspensie cu ajustare manuală sau automată montat pe vehicul, care ar putea duce la o gardă la sol variabilă, trebuie setat în poziția cea mai de jos, permițând distanța minimă între vehicul și planul solului.

1.6.4. Cea mai scurtă distanță dintre planul solului și punctul fix cel mai coborât al vehiculului se măsoară între axe și sub axă/axe, dacă este cazul, conform apendicelui 1 din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*). Distanța respectivă minimă măsurată este considerată a fi garda la sol a vehiculului.

(\*) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).”;

(8) Anexa XII se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2.2.2, tabelul 12-1 se înlocuiește cu următorul text:

„Tabelul 12-1

**Funcțiile OBD de etapa II și cerințele asociate de la punctele din prezenta anexă și din apendicele 1**

| Aspect  | Punctele din prezenta anexă și din apendicele 1                             |
|---|---|
| Criteriul general de dezactivare pentru tipul de degradare a diagnosticării în OBD etapa II | 3.2.1.1.  |
| Monitorizarea convertizorului catalitic   | 3.3.2.1.; 3.3.3.1.  |
| Monitorizarea eficienței/fluxului sistemului de recirculare a gazelor de eșapament (EGR)    | 3.3.3.4.  |
| Monitorizarea performanțelor în funcționare   | Paragraful 2 de la punctul 3.3 din apendicele 1, punctul 4 din apendicele 1 |
| OBD II – Cerințe generale   | 3.3. din apendicele 1   |



| Aspect   | Punctele din prezenta anexă și din apendicele 1                   |
|--|---|
| Detectarea rateurilor de aprindere a motorului         | 3.2.2.; 3.3.2.2.; 3.5.3.; 3.6.2.; 3.7.1.; 3.1.2. din apendicele 1 |
| Monitorizarea sistemului de post-tratare a NOx         | 3.3.3.5.; 3.3.3.6.  |
| Monitorizarea deteriorării senzorului de oxigen        | 3.3.2.3.  |
| Monitorizarea filtrului de particule                   | 3.3.3.2.  |
| Monitorizarea emisiilor de particule în suspensie (PM) | 3.3.2.5.”;  |

(b) punctele 3.2.2.1. și 3.2.2.1. se înlocuiesc cu următorul text:

„3.2.2.1. Producătorii pot adopta drept criteriu de disfuncționalitate un procentaj de rateuri de aprindere mai mare decât cel declarat autorității, în condiții specifice de regim și de sarcină a motorului pentru care pot demonstra autorității că nu ar fi fiabilă detectarea unor niveluri inferioare ale rateurilor de aprindere. În ceea ce privește monitorizarea OBD, este vorba despre acel procent de rateuri de aprindere, raportat la un număr total de aprinderi (declarat de producător) care ar duce la depășirea pragurilor OBD de emisii indicate în secțiunea B din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ori despre acel procent care ar duce la supraîncălzirea și, astfel, la deteriorarea ireversibilă a unuia sau mai multor catalizatori.

3.2.2.2. În cazul în care un producător poate demonstra autorității că detectarea unor niveluri mai ridicate de procentaje de rateuri de aprindere nu este fezabilă ori că rateurile de aprindere nu pot fi distinse de alte efecte (de exemplu, drumuri dificile, comutări ale transmisiei, după pornirea motorului etc.), sistemul de monitorizare a rateurilor poate fi dezactivat dacă se întrunesc asemenea condiții.”;

(c) la punctul 3.6, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Trebuie înregistrat un cod de eroare și în cazurile menționate la punctele 3.3.5 și 3.3.6.”;

(d) punctul 3.6.1 se înlocuiește cu următorul text:

„Distanța parcursă de vehicul de la activarea MI se poate verifica în orice moment prin portul serial de pe conectorul standard de diagnosticare. Cu excepția vehiculelor echipate cu un contor de kilometraj cu operare mecanică care nu permite conectarea la unitatea de comandă electronică, inclusiv astfel de vehicule echipate cu un CVT care nu permite o conectare exactă la ECU, „distanța parcursă” poate fi înlocuită cu „timp funcționare motor”, accesibil la orice moment prin portul serial de pe conectorul standard de diagnosticare.”;

(e) punctele 4.3 și 4.4 se înlocuiesc cu următorul text:

„4.3. În ordinea identificată a deficiențelor, se identifică mai întâi cele care au legătură cu punctele 3.3.2.1, 3.3.2.2 și 3.3.2.3 privind motoarele cu aprindere prin scânteie și, respectiv, cu punctele 3.3.3.1, 3.3.3.2 și 3.3.3.3 privind motoarele cu aprindere prin compresie.

4.4. Nu se acceptă, nici înaintea, nici în timpul omologării de tip, nicio deficiență constatată în raport cu cerințele de la punctul 3 din apendicele 1 cu excepția cerințelor de la punctului 3.11 din apendicele 1.”;

(f) se adaugă următorul punct 4.7:

„Criteriile pentru familia de vehicule prevăzute în tabelul 11-1 de la punctul 3.1 din anexa XI la Regulamentul (UE) nr. 134/2014 în ceea ce privește încercarea de tipul VIII se aplică și cerințelor funcționale privind diagnosticarea la bord din prezenta anexă.”;

(g) în apendicele 1, punctul 3.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„Până la adoptarea unei interfețe de conectare standard pentru vehiculele din categoria L și publicarea acesteia la nivel ISO sau CEN și includerea referinței acestui standard tehnic în prezentul regulament, poate fi instalată o interfață de legătură alternativă la cererea producătorului vehiculului. Atunci când este instalată o interfață de legătură alternativă, producătorul vehiculului pune la dispoziția producătorilor de echipamente de inspecție informațiile detaliate privind configurația portizolatorilor conectori ai vehiculului gratuit. Producătorul vehiculului furnizează un adaptor care să permită conectarea la instrumentul generic de scanare. Acest adaptor este de o calitate adecvată pentru utilizarea profesională în atelier. Se furnizează, la cerere, tuturor operatorilor independenți, în mod nediscriminatoriu. Producătorii pot percepe taxe rezonabile și proporționale pentru acest adaptor, ținând seama și de costurile suplimentare cauzate de această alegere a clienților de către producător. Interfața de conectare și adaptorul nu pot include elemente grafice specifice care ar necesita validare sau certificare înainte de utilizare sau care ar restricționa schimbul de date prin utilizarea unui instrument generic de scanare.”;

(h) în apendicele 2, punctul 2.1, în tabelul Ap2-1, „Dispozitivul funcționează/Dispozitivul este prezent” se înlocuiește cu „Dispozitivul nu funcționează/Dispozitivul nu este prezent”;

(i) în apendicele 2, punctul 2.6.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.6.2. monitorizarea unora dintre elementele enumerate în tabelul Ap2-1 nu este fizic posibilă și a fost admisă o deficiență pentru acest monitorizare incompletă. Justificarea tehnică detaliată referitoare la motivele pentru care nu poate fi utilizat un astfel de monitor OBD trebuie inclusă în dosarul informativ.”;

(9) În anexa XIII se adaugă următorul punct 1.4:

„1.4. Presiunile maxime menționate la punctele 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. și 1.3.1. pot fi depășite în timpul încercării de comun acord cu producătorul vehiculului.”;

(10) În anexa XIV, punctul 1.5.1.51. se înlocuiește cu următorul text:

„1.5.1.51. Placa trebuie să fie vizibilă în întregul spațiu cuprins între următoarele planuri:

- cele două planuri verticale care ating cele două margini laterale ale plăcii și care formează un unghi, măsurat înspre exterior la stânga și la dreapta plăcii, de 30° față de planul longitudinal, paralel cu planul median longitudinal al vehiculului, trecând prin centrul plăcii;
- planul care atinge marginea superioară a plăcii și formează cu orizontala un unghi de 15° măsurat în sus;
- planul orizontal care intersectează extremitatea inferioară a plăcii.”;

(11) în anexa XVI se introduce următorul punct 2.3.5.1:

„2.3.5.1. Cu toate acestea, prin derogare de la punctele 1.2.1. și 2.3.5., un suport montat pe un vehicul din categoria L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T sau L3e-A3T poate pivota automat înapoi atunci când suportul lateral nu este ținut sau sprijinit de o persoană.”.

## ANEXA III

**Modificări la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014**

Anexele la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 se modifică după cum urmează:

(1) Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) punctele 4.5.5.2.1.1. și 4.5.5.2.1.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„4.5.5.2.1.1. Pasul 1 – Calculul vitezelor de schimbare a treptelor

Vitezele pentru schimbarea înspre trepte superioare ( $v_{1 \rightarrow 2}$  și  $v_{i \rightarrow i+1}$ ), în km/h, în timpul fazelor de accelerare se calculează conform formulelor:

*Ecuția 2-3:*

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

*Ecuția 2-4:*

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

unde:

„i” este numărul treptei de viteză ( $\geq 2$ )

„ng” este numărul total de trepte de viteză pentru mersul înainte

„ $P_n$ ” este puterea nominală în kW

„ $m_k$ ” este masa de referință în kg

„ $n_{idle}$ ” este viteza de rotație la ralanti în  $\text{min}^{-1}$

„s” este turația nominală a motorului în  $\text{min}^{-1}$

„ $ndv_i$ ” este raportul dintre turația motorului în  $\text{min}^{-1}$  și viteza vehiculului în km/h în treapta „i”

4.5.5.2.1.2. Vitezele de retrogradare spre trepte inferioare ( $v_{i \rightarrow i-1}$ ), în km/h, în timpul fazelor de croazieră sau decelerare, din treapta a 4-a (viteza a 4-a) în treapta ng se calculează cu formula:

*Ecuția 2-5:*

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

unde:

i este numărul treptei de viteză ( $\geq 4$ )

ng este numărul total de trepte de viteză pentru mersul înainte

„ $P_n$ ” este puterea nominală în kW

„ $m_k$ ” este masa de referință în kg

„ $n_{idle}$ ” este viteza de rotație la ralanti în  $\text{min}^{-1}$

„s” este turația nominală a motorului în  $\text{min}^{-1}$

„ $ndv_{i-2}$ ” este raportul dintre turația motorului în  $\text{min}^{-1}$  și viteza vehiculului în km/h în treapta „i-2”

Viteza de retrogradare din treapta a 3-a în treapta a 2-a ( $v_{3 \rightarrow 2}$ ) se calculează cu următoarea ecuație:

*Ecuția 2-6:*

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

unde:

„ $P_n$ ” este puterea nominală în kW

„ $m_k$ ” este masa de referință în kg

„ $n_{idle}$ ” este viteza de rotație la ralanti în  $\text{min}^{-1}$

„ $s$ ” este turația nominală a motorului în  $\text{min}^{-1}$

$ndv_2$  este raportul dintre turația motorului în  $\text{min}^{-1}$  și viteza vehiculului în  $\text{km/h}$  în treapta 1

Viteza de retrogradare din treapta a 2-a în treapta a 1-a ( $v_{2 \rightarrow 1}$ ) se calculează cu următoarea ecuație:

*Ecuția 2-7:*

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

unde:

$ndv_2$  este raportul dintre turația motorului în  $\text{min}^{-1}$  și viteza vehiculului în  $\text{km/h}$  în treapta 2

Deoarece fazele de croazieră sunt definite de indicatorul de fază, este posibil să intervină o ușoară creștere a vitezei și ar putea fi necesară trecerea în treapta superioară. Vitezele de trecere spre treptele superioare ( $v_{1 \rightarrow 2}$ ,  $v_{2 \rightarrow 3}$  și  $v_{i \rightarrow i+1}$ ), în  $\text{km/h}$ , în timpul fazelor de croazieră se calculează cu următoarele ecuații:

*Ecuția 2-7a:*

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

*Ecuția 2-8:*

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

*Ecuția 2-9:*

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

(b) punctele 6.1.1.4.2. to 6.1.1.4.7. se înlocuiesc cu următorul text:

„6.1.1.4.2. Hidrocarburi (HC)

Masa hidrocarburilor arse emise prin conducta de evacuare a vehiculului în timpul încercărilor este calculată cu următoarea formulă:

*Ecuția 2-33:*

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

unde:

HC<sub>m</sub> este masa de hidrocarburi emise în timpul încercării, exprimată în mg/km;

S este distanța definită la punctul 6.1.1.3;

V este volumul total, definit la punctul 6.1.1.41.;

d<sub>HC</sub> este densitatea hidrocarburilor la temperatura și presiunea de referință (273,2 K și 101,3 kPa);

$$\begin{aligned} d_{\text{HC}} &= 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ pentru benzină (E5) (C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}\text{);} \\ &= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ pentru etanol (E85) (C}_1\text{H}_{2,74}\text{O}_{0,385}\text{);} \\ &= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ pentru motorină (B5)(C}_1\text{H}_{1,86}\text{O}_{0,005}\text{);} \\ &= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ pentru LPG (C}_1\text{H}_{2,525}\text{);} \\ &= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ pentru NG/biogaz (C}_1\text{H}_4\text{);} \\ &= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3 \text{ pentru H}_2\text{GN [cu } A = \text{GN/cantitatea de biometan din} \\ &\quad \text{amestecul de H}_2\text{GN (în procente de volum)].} \end{aligned}$$

HC<sub>c</sub> este concentrația de gaze diluate, exprimată în părți pe milion (ppm) de echivalent de carbon (de exemplu, concentrația de propan înmulțită cu trei), corectată pentru luarea în considerare a aerului de diluare, prin ecuația:

Ecuația 2-34:

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

unde:

HC<sub>e</sub> este concentrația hidrocarburilor, exprimată în părți pe milion (ppm) echivalent carbon, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) A;

HC<sub>d</sub> este concentrația hidrocarburilor, exprimată în părți pe milion (ppm) echivalent carbon, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) B;

DiF este coeficientul definit la punctul 6.1.1.47.

Concentrația hidrocarburilor nemetanice (NMHC) se calculează după cum urmează:

Ecuația 2-35:

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

unde:

C<sub>NMHC</sub> = concentrația corectată a NMHC din gazul de evacuare diluat, exprimată în echivalent ppm de carbon;

C<sub>THC</sub> = concentrația THC (total hidrocarburi) din gazul de evacuare diluat, exprimată în echivalent de carbon ppm și corectată cu valoarea THC conținută în aerul de diluare;

C<sub>CH<sub>4</sub></sub> = concentrația de metan (CH<sub>4</sub>) din gazul de evacuare diluat, exprimată în ppm echivalent carbon și corectată cu cantitatea de CH<sub>4</sub> conținută în aerul de diluare;

Rf CH<sub>4</sub> este factorul de răspuns FID la metan, după cum este definit la punctul 5.2.3.41.

## 6.1.1.4.3. Monoxid de carbon (CO)

Masa hidrocarburilor arse emise prin conducta de evacuare a vehiculului în timpul încercărilor este calculată cu următoarea formulă:

*Ecuția 2-36:*

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

unde:

$CO_m$  este masa de dioxid de carbon emis în timpul încercării, în mg/km;

S este distanța definită la punctul 6.1.1.3;

V este volumul total, definit la punctul 6.1.1.41.;

$d_{CO}$  este densitatea monoxidului de carbon,  $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$  mg/m<sup>3</sup> la temperatura și presiunea de referință (273,2 K și 101,3 kPa);

$CO_c$  este concentrația de gaze diluate, exprimată în părți pe milion (ppm) monoxid de carbon, corectată pentru a ține cont de aerul de diluare prin următoarea ecuație:

*Ecuția 2-37:*

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

unde:

$CO_e$  este concentrația monoxidului de carbon, exprimată în părți pe milion (ppm), în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) A;

$CO_d$  este concentrația monoxidului de carbon, exprimată în părți pe milion (ppm), în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) B;

DiF este coeficientul definit la punctul 6.1.1.47.

6.1.1.4.4. Oxizi de azot (NO<sub>x</sub>)

Masa hidrocarburilor arse emise prin conducta de evacuare a vehiculului în timpul încercărilor este calculată cu următoarea formulă:

*Ecuția 2-38:*

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

unde:

$NO_{xm}$  este masa de oxizi de azot emiși în timpul încercării, în mg/km;

S este distanța definită la punctul 6.1.1.3;

V este volumul total, definit la punctul 6.1.1.41.;

$d_{NO_2}$  este densitatea oxizilor de azot din gazele de evacuare, pornind de la presupunerea că aceștia se prezintă sub forma oxizilor de azot,  $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$  mg/m<sup>3</sup> la o temperatură și presiune de referință (273,2 K și 101,3 kPa);

$NO_{xc}$  este concentrația de gaze diluate, exprimată în părți pe milion (ppm), corectată pentru luarea în considerare a aerului de diluare prin ecuația:

*Ecuația 2-39:*

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

unde:

$NO_{xe}$  este concentrația oxizilor de azot exprimată în părți pe milion (ppm) de oxizi de azot, în eșantionul de gaze diluate colectate în sacul (sacii) A;

$NO_{xd}$  este concentrația oxizilor de azot exprimată în părți pe milion (ppm) de oxizi de azot, în eșantionul de gaze diluate colectate în sacul (sacii) B;

DiF este coeficientul definit la punctul 6.1.1.47.

$K_h$  este factorul de corecție a umidității, calculat după formula:

*Ecuația 2-40:*

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

unde:

H este umiditatea absolută exprimată în grame de apă per kg de aer uscat:

*Ecuația 2-41:*

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

unde:

U este umiditatea exprimată ca procent;

$P_d$  este presiunea saturată a apei la temperatura de încercare, în kPa;

$P_a$  este presiunea ambiantă în kPa.

#### 6.1.1.4.5. Masa particulelor

Emisia de particule  $M_p$  (mg/km) se calculează cu ecuația:

*Ecuația 2-42:*

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

dacă gazele de prelevare sunt evacuate în afara tunelului;

*Ecuația 2-43:*

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

dacă gazele de evacuare sunt reconduse în tunel;

unde:

$V_{\text{mix}}$  = volumul  $V$  al gazelor de evacuare diluate în condiții standard;

$V_{\text{ep}}$  = volumul gazelor de evacuare trecute prin filtrul de particule, în condiții standard;

$P_e$  = masa particulelor reținute în filtru (filtre), exprimată în mg;

$S$  = distanța definită la punctul 6.1.1.3;

$M_p$  = emisia de particule în mg/km.

În cazul în care se utilizează corecția pentru nivelul particulelor de fond din sistemul de diluare, aceasta se efectuează în conformitate cu punctul 5.2.1.5. În acest caz, masa de particule (mg/km) se calculează astfel:

Ecuția 2-44:

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

dacă gazele de prelevare sunt evacuate în afara tunelului;

Ecuția 2-45:

dacă gazele de evacuare sunt reconduse în tunel;

unde:

$V_{\text{ap}}$  = volumul gazelor de evacuare trecut prin filtrul de particule de fond în condiții standard;

$P_a$  = masa particulelor reținute de filtrul de particule de fond;

DiF este coeficientul definit la punctul 6.1.1.47.

Dacă aplicarea factorului de corecție pentru particulele de fond conduce la rezultate negative pentru masa de particule (în mg/km), masa de particule se consideră zero mg/km.

#### 6.1.1.4.6. Dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>)

Masa dioxidului de carbon emis prin conducta de evacuare a vehiculului în timpul încercărilor este calculată cu următoarea formulă:

Ecuția 2-46:

$$\text{CO}_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{CO}_{2c}}{10^2}$$

unde:

$\text{CO}_{2m}$  este masa dioxidului de carbon emis în timpul încercării, în g/km;

$S$  este distanța definită la punctul 6.1.1.3;



V este volumul total, definit la punctul 6.1.1.41.;

$d_{\text{CO}_2}$  este densitatea monoxidului de carbon,  $d_{\text{CO}_2} = 1,964 \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3$  la temperatura și presiunea de referință (273,2 K și 101,3 kPa);

$\text{CO}_{2c}$  este concentrația de gaze diluate, exprimată în procent de dioxid de carbon echivalent, corectată prin următoarea ecuație pentru a ține cont de aerul de diluare:

*Ecuația 2-47:*

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

unde:

$\text{CO}_{2e}$  este concentrația de dioxid de carbon, exprimată în procent de eșantion de gaze diluate colectat în sacul (sacii) A;

$\text{CO}_{2d}$  este concentrația dioxid de carbon, exprimată în procent de eșantion de aer de diluare colectat în sacul (sacii) B;

DiF este coeficientul definit la punctul 6.1.1.47.

#### 6.1.1.4.7. Factorul de diluare (DiF)

Factorul de diluare se calculează după cum urmează:

Pentru fiecare combustibil de referință, cu excepția hidrogenului:

*Ecuația 2-48:*

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}}$$

Pentru o compoziție a combustibilului  $\text{C}_x\text{H}_y\text{O}_z$ , formula generală este:

*Ecuația 2-49:*

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

Pentru  $\text{H}_2\text{GN}$ , formula este:

*Ecuația 2-50:*

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

Pentru hidrogen, factorul de diluare este calculat după cum urmează:

*Ecuația 2-51:*

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{H}_2\text{O}} - C_{\text{H}_2\text{O-DA}} + C_{\text{H}_2} \cdot 10^{-4}}$$

Pentru combustibilii de referință din apendicele x, valorile lui „X” sunt următoarele:

Tablelul 1-8

**Factorul „X” din formulele pentru calcularea DiF**

| Combustibil          | X     |
|----------------------|-------|
| Benzină (E5)         | 13,4  |
| Motorină (B5)        | 13,5  |
| GPL                  | 11,9  |
| Gaz natural/biometan | 9,5   |
| Etanol (E85)         | 12,5  |
| Hidrogen             | 35,03 |

În aceste formule:

- $C_{CO_2}$  = concentrația de  $CO_2$  în gazele de evacuare diluate din sacul de eșantionare, exprimată în procente de volum,
- $C_{HC}$  = concentrația de HC din gazul de evacuare diluat conținut în sacii de prelevare, exprimată în ppm echivalent carbon;
- $C_{CO}$  = concentrația de CO în gazele de evacuare diluate conținute în sacul de eșantionare, exprimată în ppm,
- $C_{H_2O}$  = concentrația de  $H_2O$  în gazele de evacuare diluate din sacul de eșantionare, exprimată în procente de volum,
- $C_{H_2O-DA}$  = concentrația de  $H_2O$  din aerul utilizat pentru diluare, exprimată în procent de volum,
- $C_{H_2}$  = concentrația de hidrogen în gazele de evacuare diluate conținute în sacul de eșantionare, exprimată în ppm,
- A = cantitatea de GN/biometan în amestecul  $H_2GN$ , exprimată în procente de volum.”;

(c) la punctul 6.1.1.51.1, „Ponderarea rezultatelor ciclurilor de încercare din Regulamentul CEE-ONU nr. 40 și Regulamentul CEE-ONU nr. 47” se înlocuiește cu „Ponderarea rezultatelor ciclurilor de încercare R40 CEE-ONU și R47 CEE-ONU”;

(d) tabelul Ap1-1 din apendicele 1, rândul referitor la mențiunea „DF” se înlocuiește cu următorul text:

|      |                   |     |
|------|-------------------|-----|
| „DiF | Factor de diluare | —”; |
|------|-------------------|-----|

(e) la punctul 1.1 din apendicele 2, a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Specificațiile combustibililor din prezentul apendice corespund specificațiilor combustibililor de referință din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83 revizuirea 4 (\*).

(\*) JO L 42, 12.2.2014, p. 1”;

(f) În apendicele 11, punctul 3.2.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.1.3. Comutatorul regimului de funcționare este poziționat conform tabelului Ap11-2.

Tabelul Ap11-2

**a se consulta tabelul pentru a selecta situația A sau B în funcție de diferitele concepte de vehicul hibrid și de poziția comutatorului de selectare a modului hibrid**

|  | Moduri hibrid → | — Pur electric<br>— Hibrid                       | — Pur termic<br>— Hibrid                         | — Pur electric<br>— Pur termic<br>— Hibrid       | — Modul hibrid<br>n <sup>(1)</sup><br>— Mod hibrid<br>m <sup>(1)</sup> |
|--|-----------------|--|--|--|--|
| <b>Nivel de încărcare a bateriei</b>           |                 | <b>Comutator în poziția de punere în circuit</b> | <b>Comutator în poziția de punere în circuit</b> | <b>Comutator în poziția de punere în circuit</b> | <b>Comutator în poziția de punere în circuit</b>                       |
| <b>Condiția A<br/>Încărcată la maximum</b>     |                 | Hibrid   | Hibrid   | Hibrid   | Mod hibrid predominant electric <sup>(2)</sup>                         |
| <b>Condiția B<br/>Încărcată la nivel minim</b> |                 | Hibrid   | Termic   | Termic   | Mod predominant termic <sup>(3)</sup>                                  |

<sup>(1)</sup> De exemplu: poziția sport, economic, urban, extraurban etc.

<sup>(2)</sup> Cel mai electric mod hibrid: modul hibrid pentru care se poate demonstra că se consumă cea mai mare cantitate de electricitate dintre toate modurile hibrid selectabile dacă vehiculul este supus încercării în conformitate cu situația A prevăzută la punctul 4 din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 101; a se stabili pe baza informațiilor furnizate de producător și cu acordul serviciului tehnic.

<sup>(3)</sup> Modul cu cel mai mare consum de combustibil: modul hibrid pentru care se poate demonstra că implică cel mai mare consum de combustibil dintre toate modurile hibrid selectabile dacă se supune încercării în conformitate cu situația B prevăzută la punctul 4 din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 101; a se stabili pe baza informațiilor furnizate de producător și cu acordul serviciului tehnic.”;

(2) Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) apendicele 2 se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 1.1 se adaugă următoarea teză:

„În vederea îndeplinirii cerințelor de încercare a emisiilor prin evaporare prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013, doar vehiculele L din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A, L6e-A și L7e-A trebuie încercate.”;

(ii) la punctul 4.4, „301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)” se înlocuiește cu „301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)”;

(b) apendicele 3 se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 4.4.1, prima teză se înlocuiește cu următoarea:

„Sistemul de încălzire a rezervorului de combustibil cuprinde constă în cel puțin două surse separate de căldură cu două regulatoare de temperatură.”;

(ii) la punctul 4.7.2, „apendicele 1” se înlocuiește cu „apendicele 4”;

(iii) punctul 5.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2.3. Vehiculul se parchează în zona de încercare pentru perioada minimă precizată în tabelul Ap3-1.

Tabelul Ap3-1

**Încercarea SHED – perioade de impregnare minime și maxime**

| Cilindree   | Minim (ore) | Maxim (ore) |
|---|-------------|-------------|
| < 170 cm <sup>3</sup>                                 | 6           | 36          |
| 170 cm <sup>3</sup> ≤ cilindree < 280 cm <sup>3</sup> | 8           | 36          |
| < 280 cm <sup>3</sup>                                 | 12          | 36”;        |

(iv) punctele 5.3.1.5. și 5.3.1.6. se înlocuiesc cu următorul text:

„5.3.1.5. Combustibilul și vaporii pot fi încălziți artificial până la temperaturile de început de 288,7 K (15,5 °C) și, respectiv, de 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K. Se poate utiliza o temperatură inițială de până la 5 °C peste 21,0 °C. Pentru această condiție, vaporii nu trebuie încălziți la începutul încercării diurne. În momentul în care temperatura combustibilului a fost ridicată la 5,5 °C sub temperatura vaporilor conform funcției  $T_f$ , trebuie urmat restul profilului de încălzire a vaporilor.

5.3.1.6. De îndată ce combustibilul atinge o temperatură de 14,0 °C:

- (1) se fixează capacul (capacele) rezervorului;
- (2) se întrerupe purjarea, în cazul în care nu este deja oprită la momentul respectiv;
- (3) se închid și se etanșează ușile incintei.

De îndată ce combustibilul atinge o temperatură de 15,5 °C ± 1 °C, procedura de încercare continuă după cum urmează:

- (a) concentrația de hidrocarburi, presiunea barometrică și temperatura sunt măsurate pentru a furniza citirile inițiale  $C_{HC}$ ,  $i$ ,  $p_i$  și  $T_i$  pentru încercarea privind creșterea temperaturii rezervorului;
- (b) se începe o creștere liniară a temperaturii de 13,8 °C sau  $20 \pm 0,5$  °C, timp de  $60 \pm 2$  minute. Temperatura combustibilului și a vaporilor de combustibil din timpul încălzirii este conformă cu funcția de mai jos cu o precizie de ± 1,7 °C sau cu cea mai apropiată funcție posibilă, astfel cum este descris la punctul 4.4:

Pentru tipuri de rezervoare de combustibil expuse:

*Ecuatiile B.3.3-1*

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

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

Pentru tipuri de rezervoare de combustibil neexpuse:

*Ecuatiile B.3.3-2*

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

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

unde:

$T_f$  = temperatura necesară a combustibilului (°C);

$T_f$  = temperatura necesară a vaporilor (°C);

$t$  = timpul în minute scurs de la începutul creșterii temperaturii rezervorului.”;

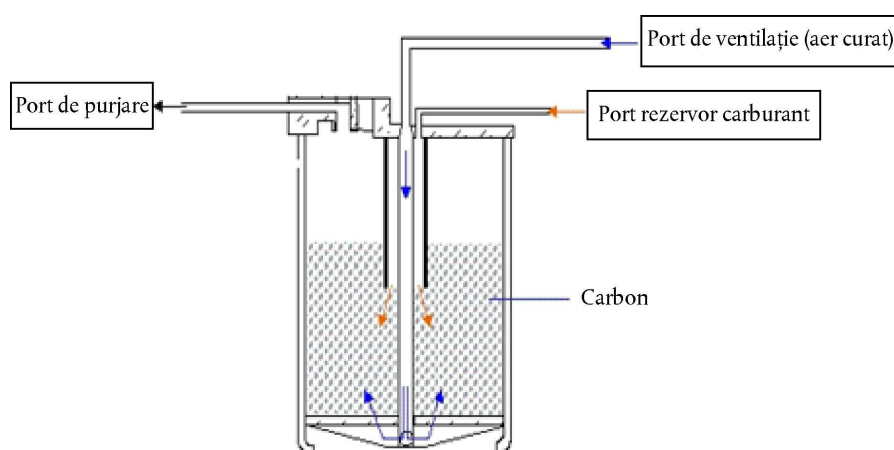
(c) apendicele 3.2 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Îmbătrânirea filtrului cu cărbune activ

Figura Ap3.2-1

**Diagrama debitului de gaz prin filtrul cu cărbune activ și orificiile acestuia**



Pentru încercare, se selectează un filtru cu cărbune activ reprezentativ pentru familia de propulsii a vehiculului, după cum se precizează în anexa XI, și se marchează cu acordul autorității de omologare și al serviciului tehnic.”;

(ii) punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1 La încercarea de durabilitate, supapele de comandă, cablurile și conexiunile, după caz, trebuie acționate astfel încât încercarea să fie reprezentativă pentru condițiile de funcționare a acestor componente pe toată durata de viață utilă a vehiculului dacă acesta este folosit în condiții normale și este întreținut în conformitate cu recomandările producătorului. Distanța cumulată și condițiile de funcționare din încercarea de durabilitate de tip V pot fi considerate reprezentative pentru durata de viață utilă a vehiculului.”;

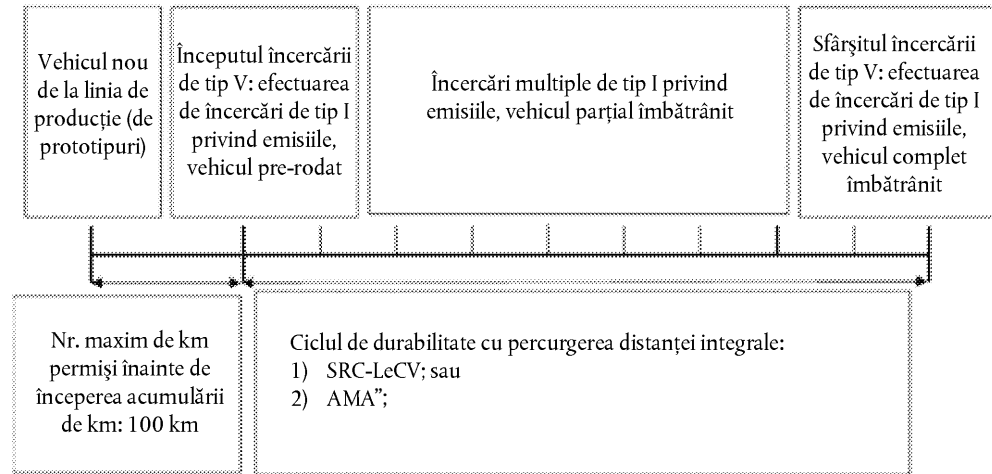
(3) Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1.2. Cu ocazia etapei de acumulare integrală a distanței, se efectuează încercări multiple de tip I privind emisiile, la o frecvență și de un număr ori determinate de producător și aprobate de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare. Rezultatele încercărilor de tip I ale emisiilor trebuie să fie de o relevanță statistică suficientă pentru a identifica tendințele de deteriorare, fiind reprezentative pentru tipul de vehicul în privința performanței ecologice în starea de punere în vânzare pe piață (a se vedea Figura 5-1).

Figura 5-1

### Încercarea de tip V – procedura încercării durabilității cu acumularea integrală a distanței

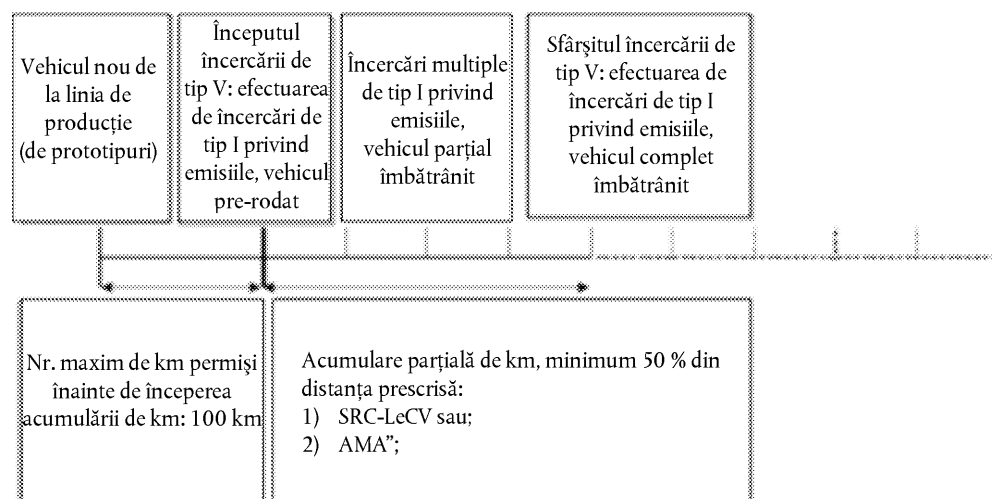


(b) punctul 3.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.2. Cu ocazia etapei de acumulare parțială a distanței, se efectuează încercări multiple de tip I ale emisiilor, la o frecvență și de un număr de ori determinate de producător. Rezultatele încercărilor de tip I privind emisiile au o relevanță statistică suficientă pentru a identifica tendințele de deteriorare, care sunt reprezentative pentru tipul de vehicul introdus pe piață în privința performanței de mediu (a se vedea figura 5-2),

Figura 5-2

### Încercarea de tip V – procedura accelerată a încercării durabilității cu acumularea parțială a distanței



(c) apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2.6 se înlocuiește cu următorul text:

„2.6. Clasificarea vehiculului pentru încercarea de tipul V

2.6.1. În scopul acumulării distanței în ciclul SRC-LeCV, categoriile de vehicule L sunt grupate conform tabelului Ap1-1.

Tabelul Ap1-1

**Grupuri ale categoriilor de vehicule L în scopul SRC-LeCV**

| Ciclul | Clasa WMTC | 1) viteza maximă prin construcție a vehiculului (km/h) | 2) puterea netă sau nominală continuă maximă (kW) |
|--------|------------|--|---|
| 1      | 1          | $v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$                        | $\leq 6 \text{ kW}$                               |
| 2      |            | $50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$        | $< 14 \text{ kW}$                                 |
| 3      | 2          | $100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$    | $\geq 14 \text{ kW}$                              |
| 4      | 3          | $130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$                       | —   |

unde:

$V_D$  = cilindrarea motorului, în  $\text{cm}^3$

$V_{\max}$  = viteza maximă prin construcție a vehiculului (km/h)

2.6.2. Aplicarea criteriilor de clasificare a vehiculelor în tabelul Ap1-1 se efectuează prin utilizarea următoarei ierarhii a criteriilor de clasificare:

(1) viteza maximă prin construcție a vehiculului (km/h);

(2) puterea netă sau nominală continuă maximă (kW).

2.6.3. În cazul în care

(a) capacitatea de accelerare a vehiculului din categoria L nu este suficientă pentru a realiza fazele de accelerare în distanțele prevăzute; sau

(b) viteza maximă a vehiculului prescrisă pentru ciclurile individuale nu poate fi atinsă din cauza lipsei de putere de propulsie; sau

(c) viteza maximă prin construcție a vehiculului este limitată la o viteză a vehiculului inferioară vitezei vehiculului prescrise pentru încercarea SRC-LeCV,

vehiculul este condus cu dispozitivul de accelerație complet deschis până în momentul în care este atinsă viteza prevăzută pentru ciclul de încercare sau până când este atinsă limita vitezei maxime prin construcție a vehiculului. Ulterior, trebuie efectuat ciclul de încercare astfel cum este prevăzut pentru categoria de vehicule. Abaterile semnificative sau frecvente de la intervalul toleranței vitezei vehiculului prescrise și justificarea aferentă se raportează autorității de omologare și sunt incluse în raportul de încercare de tipul V.”;

(ii) punctul 2.7.3.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.7.3.4. decelerare cu folosirea unei trepte de viteză: eliberarea completă a clapetei de accelerație, ambreiajul cuplat și vehiculul aflat într-o treaptă de viteză, fără acționarea comenzilor cu piciorul/cu mâna, fără a frâna. Dacă viteza țintă este 0 km/h (ralanti) și dacă viteza reală a vehiculului este  $\leq 5$  km/h, ambreiajul se poate decupla, schimbătorul cutiei de viteze se poate pune în punctul mort și se pot folosi frânele pentru a preveni calarea motorului și oprirea completă a vehiculului. La decelerarea cu folosirea frânei de motor, nu se permite schimbarea într-o treaptă superioară. Conducătorul poate schimba într-o treaptă inferioară pentru a spori efectul frânei de motor. În timpul schimbărilor de viteză, trebuie procedat cu atenție maximă pentru a asigura schimbarea promptă a vitezei, cu timp minim (adică  $< 2$  secunde) de rulare liberă cu schimbătorul de viteze în poziție neutră și de utilizare a ambreiajului în faza de ambreiere și de patinare. Producătorul vehiculului poate solicita să prelungească această perioadă cu acordul autorității de omologare, în cazul în care este absolut necesar.”;

(4) Anexa VII se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Cerințe pentru încercarea de tipul VII privind eficiența energetică: măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub>, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și determinarea autonomiei electrice”;

(b) în apendicele 1, punctele 1.4.3.1. și 1.4.3.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„1.4.3.1. pentru vehicule cu motor cu aprindere prin scânteie, alimentate cu benzină (E5):

*Ecuția Ap1-1:*

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

unde HC, CO și CO<sub>2</sub> sunt emisiile de la conducta de evacuare a gazelor arse, în g/km.

1.4.3.2. pentru vehicule cu motor cu aprindere prin scânteie, alimentate cu GPL:

*Ecuția Ap1-2:*

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

unde HC, CO și CO<sub>2</sub> sunt emisiile de la conducta de evacuare a gazelor arse, în g/km.

În cazul în care compoziția combustibilului utilizat la încercare este diferită de compoziția care a fost luată în considerare pentru calculul consumului normalizat, la solicitarea producătorului, se poate aplica un factor de corecție (cf), după cum urmează:

*Ecuția Ap1-3:*

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

unde HC, CO și CO<sub>2</sub> sunt emisiile de la conducta de evacuare a gazelor arse, în g/km.

Factorul de corecție se calculează după cum urmează:

*Ecuția Ap1-4:*

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

unde:

$n_{actual}$  = raportul H/C efectiv al carburantului utilizat;”;

(c) apendicele 3 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 3.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4.1. Valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> sunt:

*Ecuția Ap3-5:*

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



Ecuția Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

unde

$D_{\text{test1}}$  și  $D_{\text{test2}}$  = distanțele reale parcurse cu ocazia încercărilor în situația A (punctul 3.2) și, respectiv, în situația B (punctul 3.3), iar

$m_1$  și  $m_2$  = rezultatele încercărilor determinate la punctul 3.2.3.5 și, respectiv, la punctul 3.3.2.5”;

(ii) punctul 4.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„Valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> sunt:

Ecuția Ap3-20:

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

Ecuția Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

unde:

$D_{\text{test1}}$  și  $D_{\text{test2}}$  = distanțele reale parcurse cu ocazia încercărilor în situația A (punctul 4.2) și, respectiv, în situația B (punctul 4.3), iar

$m_1$  și  $m_2$  = rezultatele încercărilor determinate la punctul 4.2.4.5 și, respectiv, la punctul 4.3.2.5”;

(d) în apendicele 3.3, punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Măsurarea autonomiei electrice

1.1. Metoda de încercare descrisă în continuare se folosește la măsurarea autonomiei electrice, exprimată în km, a vehiculelor acționate exclusiv de un grup propulsor electric sau la măsurarea autonomiei electrice și a autonomiei OVC a vehiculelor acționate de un grup motopropulsor electric hibrid cu încărcare externă a vehiculului (OVC HEV), astfel cum sunt definite în apendicele 3.

1.2. Vehiculele din categoria L1e proiectate pentru pedalare menționate în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și la punctul 1.1.2 din anexa XIX la Regulamentul (UE) nr. 3/2014 sunt scutite de încercarea a autonomiei electrice”.

(5) Anexa IX se modifică după cum urmează:

(a) se inserează următoarele puncte 2.3. – 2.4.3.:

„2.3. Sistemul multimodal de reducere a zgomotului

2.3.1. Vehiculele din categoria L echipate cu un sistem multimodal manual sau electronic de amortizare a zgomotului la evacuare trebuie supuse încercării în toate modurile.

2.3.2. Pentru vehiculele echipate cu un sistem de reducere a zgomotului, astfel cum se prevede la punctul 2.9.1, nivelul comunicat al presiunii acustice este cel al modului cu cel mai înalt nivel mediu al presiunii acustice.

2.4. Cerințe referitoare la măsurile împotriva modificărilor neautorizate manipulării frauduloase și la sistemele de multimodale de evacuare sau de amortizare a zgomotului reglabile

2.4.1. Toate sistemele de evacuare sau de amortizare a zgomotului trebuie construite astfel încât să nu permită îndepărtarea cu ușurință a deflectoarelor, difuzoarelor de ieșire și a altor componente care funcționează în principal ca elemente componente ale camerei de insonorizare/expansiune. În cazul în care integrarea unei astfel de componente este inevitabilă, metoda sa de fixare trebuie să fie de așa natură încât să nu permită îndepărtarea (de exemplu, prin utilizarea asamblărilor filetate convenționale) și trebuie, de asemenea, fixată în așa fel astfel încât îndepărtarea sa să conducă la defectarea permanentă/irecuperabilă a ansamblului amortizorului de zgomot la evacuare.

2.4.2. Sistemele de evacuare sau amortizoarele de zgomot controlate manual sau electronic, cu moduri de funcționare reglabile multiple trebuie să respecte toate cerințele în toate modurile de funcționare. Nivelurile de zgomot declarate la omologarea de tip sunt cele care apar în modul cu nivelul de zgomot cel mai ridicat.

2.4.3. Producătorul nu poate modifica, adapta sau introduce intenționat niciun dispozitiv sau procedură care nu vor fi funcționale în condiții tipice de circulație în trafic numai cu scopul de a îndeplini cerințele privind emisiile sonore pentru a obține omologarea de tip.”

(b) în apendicele 3, punctul 2.4.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.1.1. Materialele fibroase absorbante nu trebuie să conțină azbest și pot fi utilizate la fabricarea amortizoarelor de sunet doar dacă se garantează fixarea lor sigură pe toată durata de viață a amortizorului de sunet și dacă îndeplinesc cerințele punctului 2.4.1.2 sau 2.4.1.3 sau 2.4.1.4.”;

(6) Anexa X se modifică după cum urmează:

(a) apendicele 2.1 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1.2.

*Tabelul Ap2.1-1*

**Accesorii care trebuie montate cu ocazia încercării performanței sistemului de propulsie efectuate pentru a determina cuplul și puterea netă a motorului**

| Nr. | Accesorii   | Montate pentru încercarea cuplului și puterii nete |
|-----|---|--|
| 1   | Sistemul de admisie a aerului<br>— Galeria de admisie<br>— Filtru de aer<br>— Amortizorul de sunet la admisie<br>— Sistem de control al emisiilor de carter<br>— dispozitiv de comandă electric, dacă există  | În cazul unei montări în serie:<br>da              |
| 2   | Sistem de evacuare<br>— galeria<br>— conductele <sup>(1)</sup><br>— amortizorul de zgomot <sup>(1)</sup><br>— conducta de evacuare a gazelor arse <sup>(1)</sup><br>— dispozitiv de comandă electric, dacă există   | În cazul unei montări în serie:<br>da              |
| 3   | Carburator  | În cazul unei montări în serie:<br>da              |
| 4   | Sistemul de injecție a combustibilului<br>— filtrul din amonte<br>— filtru<br>— pompa de alimentare cu combustibil și pompa de presiune înaltă, după caz<br>— pompa de aer comprimat în caz de asistare prin injecție directă (DI) cu aer<br>— conductele<br>— injectorul<br>— clapeta de admisie a aerului <sup>(2)</sup> , dacă există<br>— regulatorul presiunii/debitului de combustibil, dacă există | În cazul unei montări în serie:<br>da              |

| Nr. | Accesorii  | Montate pentru încercarea cuplului și puterii nete   |
|-----|--|--|
| 5   | Reglatoarele vitezei maxime de rotație sau ale puterii   | În cazul unei montări în serie: da                   |
| 6   | Echipament de răcire cu lichid<br>— radiator<br>— ventilator <sup>(3)</sup><br>— pompă de apă<br>— termostat <sup>(4)</sup>  | În cazul unei montări în serie: da/nu <sup>(5)</sup> |
| 7   | Răcire cu aer<br>— carenaj<br>— suflantă <sup>(3)</sup><br>— dispozitivul (dispozitivele) de răcire pentru reglarea temperaturii<br>— suflantă auxiliară pentru banc | În cazul unei montări în serie: da                   |
| 8   | Echipament electric  | În cazul unei montări în serie: da/nu <sup>(6)</sup> |
| 9   | Dispozitive de control al poluării <sup>(7)</sup>  | În cazul unei montări în serie: da                   |
| 9   | Sistemul de lubrifiere<br>— Alimentatorul de ulei  | În cazul unei montări în serie: da                   |

<sup>(1)</sup> Dacă utilizarea sistemului de evacuare standard este dificilă, în scopul încercării se poate monta un alt sistem de evacuare care determină o cădere de presiune echivalentă, cu acordul producătorului. În laboratorul de încercare, atunci când motorul este în funcțiune, sistemul de extragere a gazelor de evacuare nu poate cauza, în conducta de evacuare, la punctul unde aceasta este conectată la sistemul de evacuare al vehiculului, o presiune care să difere de presiunea atmosferică cu  $\pm 740$  Pa (7,40 mbar), decât în cazul în care, înainte de încercare, producătorul acceptă o contrapresiune mai mare.

<sup>(2)</sup> Clapeta de admisie a aerului controlează regulatorul pompei pneumatice de injectare.

<sup>(3)</sup> În cazul în care un ventilator sau o suflantă poate fi decuplată, puterea netă a motorului trebuie determinată prima dată cu ventilatorul (sau suflanta) decuplat, iar apoi puterea netă a motorului trebuie determinată și cu ventilatorul (sau suflanta) cuplat. În cazul în care un ventilator fix operat electric sau manual nu poate fi montat pe bancul de încercare, puterea absorbită de acel ventilator trebuie determinată la aceleași viteze de rotație ca cele utilizate la măsurarea puterii motorului. Puterea respectivă se scade din puterea corectată pentru a obține puterea netă.

<sup>(4)</sup> Termostatul poate fi fixat în poziția complet deschisă.

<sup>(5)</sup> Radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și termostatul trebuie să ocupe pe bancul de încercare aproximativ aceleași poziții unul față de celălalt ca atunci când sunt montate pe vehicul. În cazul în care radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă sau termostatul au alte poziții pe bancul de încercare decât pe vehicul, acest fapt trebuie descris și consemnat în raportul de încercare. Lichidul de răcire trebuie circulat spre motor doar de pompa de apă. Acesta poate fi răcit fie de radiatorul motorului, fie de un circuit exterior, cu condiția ca scăderile de presiune dinăuntru aceluși circuit să fie efectiv aceleași ca cele din sistemul de răcire al motorului. Dacă există, izolatoarele motorului trebuie deschise.

<sup>(6)</sup> Randamentul minim al generatorului: generatorul furnizează curentul strict necesar pentru alimentarea accesoriilor esențiale pentru funcționarea motorului. În timpul încercării, bateria nu poate fi încărcată.

<sup>(7)</sup> Elementele de antipoluare pot include, de exemplu, sisteme de recirculație a gazelor de evacuare (EGR), convertizoare catalitice, reactoare termice, sisteme de admisie secundară a aerului și sisteme împotriva evaporării combustibilului.”;

(ii) punctul 3.4 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4. Determinarea factorului de corecție pentru randamentul mecanic al transmisiei  $\alpha_2$

unde:

— în cazul în care punctul de măsurare este la ieșirea arborelui cotit, acest factor este egal cu 1;

- în cazul în care punctul de măsurare nu este la ieșirea arborelui cotit, acest factor se calculează cu formula:

Ecuția Ap2.1-3:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

unde  $n_t$  este randamentul transmisiei situate între arborele cotit și punctul de măsurare.

Acest randament al transmisiei  $n_t$  se determină prin produsul (înmulțirea) randamentului  $n_j$  al fiecărei componente a transmisiei:

Ecuția Ap2.1-4:

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

- (b) apendicele 4 se modifică după cum urmează:

- (i) punctul 3.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.3. Procedura de încercare efectuată pentru a măsura distanța de dezactivare

După încetarea pedalării, asistența motorului se dezactivează într-o distanță de conducere  $\leq 3$  m. Viteza de încercare a vehiculului trebuie să fie 90 % din viteza maximă cu asistență. Măsurătorile se efectuează în conformitate cu EN 15194:2009. Pentru vehiculele echipate cu un modulator de asistență, acesta nu poate fi activat în timpul încercării.”;

- (ii) punctele 3.3.1-3.3.5.10 se elimină;

- (iii) punctele 3.4 – 3.4.3. se înlocuiesc cu următorul text:

„3.4 Procedura de încercare efectuată pentru a măsura factorul de asistență maximă

3.4.1. Temperatura ambiantă trebuie să fie între 278,2 K și 318,2 K.

3.4.2. Vehiculul de încercare trebuie să fie alimentat prin bateria sa de propulsie corespunzătoare. Pentru această procedură de încercare, se folosește bateria de propulsie cu cea mai mare capacitate.

3.4.3. Bateria trebuie încărcată complet folosind încărcătorul specificat de către producătorul vehiculului.”;

- (iv) Se inserează următoarele puncte 3.4.4. la 3.4.9.:

„3.4.4 Un motor al bancului de încercare se atașează la manivela sau la axa manivelei vehiculului de încercare. Acest motor-sistem de acționare al bancului de încercare simulează acțiunea de conducere a conducătorului și trebuie să fie capabil să ruleze la viteze de rotație și la cupluri variabile. Trebuie să poată atinge o frecvență de rotație de 90 rpm și un cuplu maxim continuu nominal de 50 Nm.

3.4.5. Se atașează o frână sau un motor la un tambur sub roata din spate a vehiculului de încercare, pentru a simula pierderile și inerția vehiculului.

3.4.6. La vehiculele echipate cu un motor care acționează roata din față, se atașează o frână sau un motor suplimentar la un tambur sub roata din față, pentru a simula pierderile și inerția vehiculului.

3.4.7. Dacă nivelul de asistență al vehiculului este variabil, acesta trebuie reglat la asistență maximă.

3.4.8. La încercare se verifică următoarele puncte de funcționare:

Tabelul Ap4-1

**Puncte de funcționare la care trebuie încercat factorul de asistență maximă**

| Punct de funcționare | Puterea de intrare produsă de conducătorul simulat (+/- 10 %) în (W) | Viteza țintă a vehiculului <sup>(1)</sup> (+/- 10 %) în (km/h) | Cadența de pedalare dorită <sup>(2)</sup> în (rpm) |
|----------------------|--|--|--|
| A                    | 80   | 20   | 60   |
| B                    | 120  | 35   | 70   |
| C                    | 160  | 40   | 80   |

<sup>(1)</sup> Dacă viteza țintă a vehiculului nu poate fi atinsă, măsurarea se efectuează la viteza maximă atinsă de vehicul.

<sup>(2)</sup> Se selectează treapta de viteză cea mai apropiată de raportul necesar pentru rpm, la punctul de funcționare dat.

3.4.9. Factorul de asistență maximă se calculează cu următoarea formulă:

Ecuția Ap4-1:

$$\text{Factorul de asistență} = \frac{\text{puterea mecanică a motorului vehiculului de încercare}}{\text{puterea de intrare produsă cu conducătorul simulat}}$$

unde:

Puterea mecanică a motorului vehiculului de încercare trebuie calculată din suma puterilor mecanice exercitate de motorul frânei minus puterea mecanică produsă de motorul-sistem de acționare al bancului de încercare (în W).”;

(v) Punctele 3.5. – 3.5.9. se elimină.

(7) Anexa XI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1. Încercările de tipul I, II, V, VII și VIII („X” în tabelul 11-1 înseamnă „se aplică”)

Tabelul 11-1

**Criterii de clasificare pentru familii de propulsii cu privire la încercările de tip I, II, V, VII și VIII**

| #    | Descrierea criteriilor de clasificare | Încercarea de tip I | Încercarea de tip II | Încercarea de tip V | Încercarea de tip VII | Încercarea de tip VIII <sup>(1)</sup> |          |
|------|---------------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------------|----------|
|      |                                       |                     |                      |                     |                       | Etapa I                               | Etapa II |
| 1.   | <b>Vehiculul</b>                      |                     |                      |                     |                       |                                       |          |
| 1.1. | categoria;                            | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 1.2. | subcategoria;                         | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |

| #      | Descrierea criteriilor de clasificare   | Încercarea de tip I | Încercarea de tip II | Încercarea de tip V | Încercarea de tip VII | Încercarea de tip VIII <sup>(1)</sup> |          |
|--------|---|---------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------------|----------|
|        |   |                     |                      |                     |                       | Etapa I                               | Etapa II |
| 1.3.   | inerția unei (unor) variante sau versiuni de vehicule, în cadrul a două categorii de inerție aflate peste sau sub categoria inerției nominale;  | X                   |                      | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 1.4.   | rapoartele globale de transmisie (+/- 8 %);   | X                   |                      | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.     | <b>Caracteristicile familiei de propulsii</b>   |                     |                      |                     |                       |                                       |          |
| 2.1.   | numărul motoarelor sau al motoarelor electrice;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.2.   | mod(uri) de funcționare hibrid(e) (paralel/secvențial/alte);  | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.3.   | numărul cilindrilor motorului cu aprindere;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.4.   | cilindreea (+/- 2 %) <sup>(2)</sup> motorului cu aprindere;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.5.   | numărul și modul de control (trepte variabile ale camei sau ale deschiderii) al supapelor motorului cu aprindere;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.6.   | monocombustibil/bicombustibil/combustibil modulabil H <sub>2</sub> GN/multicombustibil;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.7.   | sistem de alimentare cu combustibil (carburator/orificiu de baleiaj/injecție directă a combustibilului/rampă comună/pompă de injecție/alte);  | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.8.   | stocarea combustibilului <sup>(3)</sup> ;   |                     |                      |                     |                       | X                                     | X        |
| 2.9.   | tipul sistemului de răcire al motorului cu aprindere;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.10.  | ciclul de ardere (PI/CI/doi timpi/patru timpi/alte);  | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 2.11.  | sistemul de admisie a aerului (aspirat natural/supraalimentat (alimentator turbo/supraalimentator)/răcitor intermediar/control turbo) și controlul admisiei de aer (acelerație mecanică/control electronic al accelerației/fără accelerație); | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.     | <b>Caracteristicile sistemului de control al poluării</b>   |                     |                      |                     |                       |                                       |          |
| 3.1.   | sistem de evacuare al grupului propulsor (ne)echipat cu convertizor (convertizoare) catalitic(e);   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.   | tipul convertizorului (convertizoarelor) catalitic(e)   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.1. | numărul și elementele convertizoarelor catalitice:  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.2. | mărimea convertizoarelor catalitice (volumul monolitului/monoliților +/-15 %);  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |

| #      | Descrierea criteriilor de clasificare  | Încercarea de tip I | Încercarea de tip II | Încercarea de tip V | Încercarea de tip VII | Încercarea de tip VIII <sup>(1)</sup> |          |
|--------|--|---------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------------|----------|
|        |  |                     |                      |                     |                       | Etapa I                               | Etapa II |
| 3.2.3. | principiul de funcționare al activității catalitice (de oxidare, cu trei căi, încălzit, SCR, altul); | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.4. | conținutul de metale prețioase (identic sau mai mare);   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.5. | proporția de metale prețioase (+/-15 %);   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.6. | substratul (structură și material);  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.7. | densitatea celulei;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.2.8. | tipul carcasei pentru convertizorul sau convertizoarele catalitice;                                  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.3.   | sistem de evacuare al grupului propulsor (ne)echipat cu filtru de particule (FP);                    | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.3.1. | tipuri de FP;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.3.2. | numărul de elemente ale FP;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.3.3. | mărimea FP (volumul elementului filtrului +/- 10 %);   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.3.4. | principiul de funcționare al FP (parțial/cu perete/altul);   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.3.5. | suprafața activă a FP;   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.4.   | grup propulsor (ne)echipat cu sistem de regenerare periodică;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.4.1. | tip de sistem cu regenerare periodică;   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.4.2. | principiul de funcționare al sistemului de regenerare periodică;                                     | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.5.   | grup propulsor (ne)echipat cu un sistem de reducere catalitică selectivă (SCR);                      | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.5.1. | tipul sistemului SCR;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.5.2. | principiul de funcționare al sistemului de regenerare periodică;                                     | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.6.   | grup propulsor (ne)echipat cu filtru/absorbant de NO <sub>x</sub> cu amestec sărac;                  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.6.1. | tipul filtrului/absorbantului de NO <sub>x</sub> ;   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.6.2. | principiu de funcționare al filtrului/absorbantului de NO <sub>x</sub> ;                             | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |

| #      | Descrierea criteriilor de clasificare   | Încercarea de tip I | Încercarea de tip II | Încercarea de tip V | Încercarea de tip VII | Încercarea de tip VIII <sup>(1)</sup> |          |
|--------|---|---------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------------|----------|
|        |   |                     |                      |                     |                       | Etapa I                               | Etapa II |
| 3.7.   | grup propulsor (ne)echipat cu un dispozitiv de pornire la rece sau un dispozitiv (dispozitive) de asistență la pornire;   | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.7.1. | tipul dispozitivului de pornire la rece sau de asistență la pornire;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.7.2. | principiu de funcționare al dispozitivului (dispozitivelor) de pornire la rece sau de asistență la pornire;   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.7.3. | Timpul de activare al dispozitivului (dispozitivelor) de pornire la rece și/sau ciclul de utilizare (doar timpul limitat activat după pornirea la rece/după funcționarea continuă); | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.8.   | grup propulsor (ne)echipat cu senzor de O <sub>2</sub> pentru controlul combustibilului;  | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.8.1. | tipuri de senzor de O <sub>2</sub> ;  | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.8.2. | principiul de funcționare a senzorului de O <sub>2</sub> (binar/cu spectru larg/altul);   | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.8.3. | interacțiunea senzorului de O <sub>2</sub> cu sistemul de alimentare cu buclă închisă (stoichiometrie/funcționare cu amestec sărac sau bogat);                                      | X                   | X                    | X                   | X                     | X                                     | X        |
| 3.9.   | grup propulsor (ne)echipat cu sistem de recirculare a gazelor de evacuare (EGR);  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.9.1. | tipuri de sisteme EGR;  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.9.2. | principiul de funcționare al sistemului EGR (intern/extern);  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |
| 3.9.3. | raportul maxim al EGR (+/- 5 %);  | X                   | X                    | X                   | X                     |                                       | X        |

Note explicative:

<sup>(1)</sup> Aceeași familie de criterii se aplică, de asemenea, criteriilor funcționale de diagnosticare la bord prevăzute în anexa XII la Regulamentul (UE) nr. 44/2014

<sup>(2)</sup> maxim 30 % acceptabil pentru încercarea de tip VIII

<sup>(3)</sup> Numai pentru vehiculele echipate cu un sistem de stocare pentru combustibil gazos;

(b) la punctul 3.2, titlul tabelului 11-2 se înlocuiește cu următorul text:

„Tabelul 11-2

**Criterii de clasificare pentru familii de propulsii cu privire la încercările de tip III și IV”.**



**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1825 AL COMISIEI****din 6 septembrie 2016****de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri <sup>(1)</sup>, în special articolul 27 alineatul (4), articolul 29 alineatul (4), articolul 30 alineatele (2) și (3), articolul 32 alineatul (1), articolul 38 alineatul (2), articolul 39 alineatul (3), articolul 40 alineatul (4) și articolul 72,

întrucât:

- (1) Pentru a permite omologarea de tip a rezervoarelor de combustibil ca unitate tehnică separată, un document informativ specific care conține informațiile aferente ar trebui să fie introdus ca un nou apendice la anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 al Comisiei <sup>(2)</sup>.
- (2) Pentru a reduce sarcina administrativă care le revine producătorilor, în special în ceea ce privește vehiculele din categoriile L6e și L7e, ar trebui să fie permise omologări de tip suplimentare ale sistemelor.
- (3) Pentru a se garanta că, în cazul vehiculelor echipate cu transmisie cu variație continuă, sunt furnizate toate informațiile pertinente, ar trebui modificat tabelul în care sunt specificate informațiile privind rapoartele de transmisie care urmează să fie introduse în documentul informativ.
- (4) În vederea stabilirii unei legături clare între cele două configurații de vehicule capabile să își convertească nivelul de performanță din subcategoria (L3e/L4e)-A2 în subcategoria (L3e/L4e)-A3 și viceversa, și pentru a facilita accesul proprietarilor de vehicule la aceste informații, o rubrică ce conține numărul omologării UE de tip al configurației originale ar trebui adăugată la modelul prevăzut în apendicele 24 la anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 și la modelul de certificat de conformitate prevăzut în anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare respectiv.
- (5) Pentru a se oferi informații suplimentare în cazul unor noi tehnologii și concepte, ar trebui incluse rubrici suplimentare în modelele de certificate de omologare de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.
- (6) Din motive de claritate și de coerență, unele note explicative ar trebui modificate sau eliminate.
- (7) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 ar trebui modificat în consecință.
- (8) Pentru a le oferi producătorilor și autorităților naționale mai mult timp în vederea aplicării la timp a modificărilor prevăzute în prezentul regulament, acesta ar trebui să intre în vigoare urgent, în special ținând seama de faptul că Regulamentul (UE) nr. 168/2013 a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2016 și că cerințele administrative aferente vor deveni obligatorii pentru toate vehiculele noi înmatriculate sau introduse pe piață începând cu 1 ianuarie 2018.
- (9) Aplicabilitatea modificărilor la modelele de certificate de conformitate ar trebui amânată până la 1 septembrie 2017, pentru a le acorda producătorilor și autorităților naționale un termen de execuție suplimentar pentru adaptarea procedurilor administrative de înmatriculare a vehiculelor, în special a sistemelor lor de tehnologie a informației, la modificările respective.
- (10) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 73 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013,

<sup>(1)</sup> JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

<sup>(2)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 al Comisiei din 18 iulie 2014 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 249, 22.8.2014, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexele I și IV-VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

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

Punctul 2 din anexă se aplică începând cu 1 septembrie 2017.

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

Adoptat la Bruxelles, 6 septembrie 2016.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANEXĂ

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 se modifică după cum urmează:

(1) Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) în lista apendicelor, se inserează următoarele rânduri, în ordine numerică:

|      |  |  |
|------|--|--|
| „5a  | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) cuplul maxim și puterea netă maximă ale unui sistem de unitate de propulsie   |  |
| 8a   | Model de document informativ referitor la omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau unui tip de vehicul privind) instalarea unui sistem de dispozitive de avertizare sonoră   |  |
| 9 a  | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) instalarea sistemului care cuprinde geamurile, ștergătoarele de parbriz și dispozitivele de dezaburire și dejivrare |  |
| 9b   | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau unui tip de vehicul privind) identificarea unui sistem de comenzi, martori și indicatoare  |  |
| 11 a | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) sistemul de fixare a centurilor de siguranță  |  |
| 11b  | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) un sistem de manevrabilitate a direcției, comportament în viraje și orientabilitate a roților                       |  |
| 13 a | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) protecția ocupanților vehiculului care cuprinde amenajările interioare, tetierele și sistemul de portiere           |  |
| 20 a | Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui rezervor de combustibil ca unitate tehnică separată”  |  |

(b) în partea B, la punctul 2.2, în tabelul 1, în LISTA I, se introduce următorul rând în ordinea numerotării:

|     |   |   |                |
|-----|---|---|----------------|
| „5a | Sistem: cuplul maxim și puterea maximă netă a unei unități de propulsie | X | „Apendicele 2” |
|-----|---|---|----------------|

(c) în partea B, la punctul 2.2, în tabelul 1, în LISTA II, se introduc următoarele rânduri în ordinea numerotării:

|      |  |       |  |
|------|--|-------|--|
| „8a  | Sistem: instalarea unor dispozitive de avertizare sonoră   | II    |  |
| 9 a  | Sistem: instalarea de geamuri, ștergătoare de parbriz și dispozitive de dejivrare și dezaburire      | VII   |  |
| 9b   | Sistem: identificarea comenzilor, a lămpilor-martor și a indicatoarelor                              | VIII  |  |
| 11 a | Sistem: ancorajele centurilor de siguranță   | XII   |  |
| 11b  | Sistem: manevrabilitatea direcției, comportamentul în viraje și orientabilitatea roților             | XIV   |  |
| 13 a | Sistem: protecția ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele și portierele; | XVII” |  |

(d) în partea B, la punctul 2.2, în tabelul 1, în LISTA III, se introduc următoarele rânduri în ordinea numerotării:

|      |                              |     |  |
|------|------------------------------|-----|--|
| „20a | UTS: rezervor de combustibil | IX” |  |
|------|------------------------------|-----|--|

(e) în partea B, la punctul 2.8., tabelul privind introducerea de date în documentul informativ se modifică după cum urmează:

(i) se inserează următorul punct 3.3.3.4. privind documentul informativ:

|           |           |   |
|-----------|-----------|---|
| „3.3.3.4. | L1e — L7e | Puterea la <sup>(27)</sup> intervale de 15/30 <sup>(4)</sup> minute: ..... kW”; |
|-----------|-----------|---|

(ii) punctul 3.5.4. din documentul informativ se înlocuiește cu următorul text:

„3.5.4. *Rapoarte de transmisie*

L1e — L7e

**Imagine de ansamblu asupra rapoartelor de transmisie**

| Treapta cutiei de viteză <sup>(24)</sup> | Rapoartele cutiei de viteze (rapoarte între turația motorului și turația arborelui de ieșire) | Raportul (rapoartele) final al transmisiei (raportul între turația arborelui de ieșire și turația roților motoare) | Rapoarte de transmisie totale | Raport (turație motor/viteză vehicul) numai pentru transmisie manuală |
|--|---|--|-------------------------------|---|
| 1  |   |  |                               |   |
| 2  |   |  |                               |   |
| 3  |   |  |                               |   |
| ...                                      |   |  |                               |   |
| Marșarier”                               |   |  |                               |   |

(iii) punctul 4.0.1. referitor la documentul informativ se înlocuiește cu următorul text:

|         |           |  |
|---------|-----------|--|
| „4.0.1. | L1e — L7e | Norma de poluare: Euro ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup> ”; |
|---------|-----------|--|

(iv) se introduc următoarele puncte 4.0.2. -4.0.5. din documentul informativ:

|         |           |   |
|---------|-----------|---|
| „4.0.2. | L1e — L7e | Consumul de combustibil (se furnizează detalii pentru fiecare combustibil de referință testat)..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km |
| 4.0.3.  | L1e — L7e | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km  |
| 4.0.4.  | L1e — L7e | Consum de energie <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km   |
| 4.0.5.  | L1e — L7e | Autonomie electrică <sup>(25)</sup> : ..... km”;  |

(f) apendicele 3 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 4.0.1. referitor la documentul informativ se înlocuiește cu următorul text:

|         |           |   |
|---------|-----------|---|
| „4.0.1. | L1e — L7e | Norma de poluare: Euro ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup> ” |
|---------|-----------|---|

(ii) se introduc următoarele puncte 4.0.2. – 4.0.5. din documentul informativ:

|         |           |  |
|---------|-----------|--|
| „4.0.2. | L1e — L7e | Consumul de combustibil (se furnizează detalii pentru fiecare combustibil de referință testat) ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km |
|---------|-----------|--|

|        |           |   |
|--------|-----------|---|
| 4.0.3. | L1e — L7e | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km        |
| 4.0.4. | L1e — L7e | Consum de energie <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km               |
| 4.0.5. | L1e — L7e | Autonomie electrică <sup>(25)</sup> : ..... km <sup>3</sup> ; |

(g) apendicele 4 se modifică după cum urmează:

- (i) punctele 4.0.2., 4.0.2.1. și 4.0.2.2. din documentul informativ se elimină;  
(ii) se introduc următoarele puncte 4.0.6. și 4.0.6.1. în documentul informativ:

|          |                   |  |
|----------|-------------------|--|
| „4.0.6.  | Nivelul de zgomot |  |
| 4.0.6.1. | L3e               | Valoare limită pentru L <sub>urban</sub> <sup>(16)</sup> : ..... dB(A)”; |

(h) se inserează apendicele 5a următor:

„Apendicele 5 a

**Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) cuplul maxim și puterea netă maximă a unui sistem de unitate de propulsie**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|----------|--------------------------|--|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>                     |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....                            |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....  |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....              |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: .....       |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....                                |
| 0.9.     |                          | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....   |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....   |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....                      |
| 0.10.    |                          | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi (le) este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b> |
| 0.10.1.  | L1e — L7e                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.2.  | L1e — L7e                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.3.  | L1e — L7e                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.4.  | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....              |
| 0.10.5.  | L1e — L7e                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....                                  |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie)     | Informații detaliate  |
|------------|------------------------------|---|
| C.         |                              | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>   |
| 0.12.      |                              | <b>Conformitatea producției</b>   |
| 0.12.1.    | L1e — L7e                    | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.   |
| 1.         |                              | CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE  |
| 1.8.       |                              | <b>Performanța unității propulsoare</b>   |
| 1.8.1.     | L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2 | Viteza maximă declarată a vehiculului: ..... km/h   |
| 1.8.2.     | L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C | Viteza maximă prin construcție a vehiculului <sup>(22)</sup> : .... km/oră și treapta de viteză în care este atinsă: .....  |
| 1.8.3.     | L1e — L7e                    | Puterea netă maximă a motorului cu ardere: ..... kW la ..... min <sup>-1</sup> pentru un raport A/C de: .....   |
| 1.8.4.     | L1e — L7e                    | Cuplul net maxim al motorului cu ardere: ..... Nm la ..... min <sup>-1</sup> pentru un raport A/C de: .....   |
| 1.8.5.     | L1e — L7e                    | Puterea nominală continuă maximă la motorul electric (puterea la <sup>(27)</sup> intervale de 15/30 <sup>(4)</sup> minute): ..... kW la ..... min <sup>-1</sup>                               |
| 1.8.6.     | L1e — L7e                    | Cuplul nominal continuu maxim la motorul electric: ..... Nm la ..... min <sup>-1</sup>  |
| 1.8.7.     | L1e — L7e                    | Puterea totală continuă maximă pentru unitatea (unitățile) de propulsie: ..... kW la ..... min <sup>-1</sup> pentru un raport A/C de: .....   |
| 1.8.8.     | L1e — L7e                    | Cuplul total continuu maxim pentru unitatea (unitățile) de propulsie: Nm la ..... min <sup>-1</sup> pentru un raport A/C de: .....  |
| 1.8.9.     | L1e — L7e                    | Puterea de vârf maximă pentru unitatea (unitățile) de propulsie: ..... kW la ..... min <sup>-1</sup> pentru un raport A/C de: .....   |
| 3.         |                              | CARACTERISTICI GENERALE ALE GRUPULUI MOTOPROPULSOR  |
| 3.2.       |                              | <b>Motor cu combustie</b>   |
| 3.2.1.     |                              | <i>Informații specifice privind motorul</i>   |
| 3.2.1.1.   | L1e — L7e                    | Număr de motoare cu combustie: .....  |
| 3.2.1.2.   | L1e — L7e                    | Principiul de funcționare: motor cu combustie intern (ICE) cu aprindere prin scânteie/aprindere prin comprimare /motor cu combustie extern (ECE)/turbină/aer comprimat <sup>(4)</sup> : ..... |
| 3.2.1.3.   | L1e — L7e                    | Ciclul: în patru timpi/în doi timpi/prin rotație/de alt tip <sup>(4)</sup> :  |
| 3.2.1.4.   | L1e — L7e                    | Cilindri  |
| 3.2.1.4.1. | L1e — L7e                    | Număr: .....  |
| 3.2.1.4.2. | L1e — L7e                    | Disponere <sup>(26)</sup> : .....   |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|------------|--------------------------|---|
| 3.2.1.4.3. | L1e — L7e                | Alezaj <sup>(12)</sup> : ..... mm   |
| 3.2.1.4.4. | L1e — L7e                | Cursă <sup>(12)</sup> : ..... mm  |
| 3.2.1.4.5. | L1e — L7e                | Număr și configurație ale statoarelor în cazul unui motor cu piston rotativ: .....        |
| 3.2.1.4.6. | L1e — L7e                | Volum al camerelor de ardere în cazul unui motor cu piston rotativ: ..... cm <sup>3</sup> |
| 3.2.1.4.7. | L1e — L7e                | Ordinea de aprindere:   |
| 3.2.1.5.   | L1e — L7e                | Capacitatea motorului <sup>(6)</sup> : ..... cm <sup>3</sup>                              |
| 3.2.1.6.   | L1e — L7e                | Raportul de compresie volumetrică <sup>(7)</sup> : .....                                  |
| 3.3.       |                          | <b>Propulsie pur electrică și propulsie electrică hibridă și controlul acestora</b>       |
| 3.3.3.4.   | L1e — L7e                | Puterea la <sup>(27)</sup> intervale de 15/30 <sup>(4)</sup> minute: ..... kW”;           |

(i) apendicele 6 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 4.0.1. referitor la documentul informativ se înlocuiește cu următorul text:

|         |           |   |
|---------|-----------|---|
| „4.0.1. | L1e — L7e | Norma de poluare: Euro ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup> ” |
|---------|-----------|---|

(ii) se introduc următoarele puncte 4.0.2. – 4.0.5. din documentul informativ:

|         |           |  |
|---------|-----------|--|
| „4.0.2. | L1e — L7e | Consumul de combustibil (se furnizează detalii pentru fiecare combustibil de referință testat) ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km |
| 4.0.3.  | L1e — L7e | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km   |
| 4.0.4.  | L1e — L7e | Consum de energie <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km  |
| 4.0.5.  | L1e — L7e | Autonomie electrică <sup>(25)</sup> : ..... km”;   |

(j) apendicele 7 se modifică după cum urmează:

(i) punctele 4.0.1. și 4.0.2. din documentul informativ se înlocuiesc cu următorul text:

|         |           |  |
|---------|-----------|--|
| „4.0.1. | L1e — L7e | Norma de poluare: Euro ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup>  |
| 4.0.2.  | L1e — L7e | Consumul de combustibil (se furnizează detalii pentru fiecare combustibil de referință testat) ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km”; |

(ii) punctele 4.0.2.1. și 4.0.2.2. din documentul informativ se elimină;

(iii) se introduc următoarele puncte 4.0.3. și 4.0.6.1. în documentul informativ:

|          |           |  |
|----------|-----------|--|
| „4.0.3.  | L1e — L7e | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km                   |
| 4.0.4.   | L1e — L7e | Consum de energie <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km                          |
| 4.0.5.   | L1e — L7e | Autonomie electrică <sup>(25)</sup> : ..... km;                          |
| 4.0.6.   |           | Nivelul de zgomot  |
| 4.0.6.1. | L3e       | Valoare limită pentru L <sub>urban</sub> <sup>(16)</sup> : ..... dB(A)”; |

(k) apendicele 8 se modifică după cum urmează:

(i) punctele 4.0.1. și 4.0.2. din documentul informativ se înlocuiesc cu următorul text:

|         |           |  |
|---------|-----------|--|
| „4.0.1. | L1e — L7e | Norma de poluare: Euro ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup>  |
| 4.0.2.  | L1e — L7e | Consumul de combustibil (se furnizează detalii pentru fiecare combustibil de referință testat) ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km”; |

(ii) punctele 4.0.2.1. și 4.0.2.2. din documentul informativ se elimină;

(iii) se introduc următoarele puncte 4.0.3. și 4.0.6.1. în documentul informativ:

|          |           |  |
|----------|-----------|--|
| „4.0.3.  | L1e — L7e | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km                   |
| 4.0.4.   | L1e — L7e | Consum de energie <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km                          |
| 4.0.5.   | L1e — L7e | Autonomie electrică <sup>(25)</sup> : ..... km;                          |
| 4.0.6.   |           | Nivelul de zgomot  |
| 4.0.6.1. | L3e       | Valoare limită pentru L <sub>urban</sub> <sup>(16)</sup> : ..... dB(A)”; |

(l) se inserează apendicele 8a:

„Apendicele 8 a

**Model de document informativ referitor la omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau unui tip de vehicul privind) instalarea unui sistem de dispozitive de avertizare sonoră**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|----------|--------------------------|--|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>               |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....                      |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....  |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....        |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: ..... |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....                          |



| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|----------|--------------------------|---|
| 0.9.     |                          | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....  |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....  |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....   |
| 0.10.    |                          | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi (le) este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b>  |
| 0.10.1.  | L1e — L7e                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.2.  | L1e — L7e                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.3.  | L1e — L7e                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.4.  | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....   |
| 0.10.5.  | L1e — L7e                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....   |
| C.       |                          | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>   |
| 0.12.    |                          | <b>Conformitatea producției</b>   |
| 0.12.1.  | L1e — L7e                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.   |
| 6.       |                          | <b>INFORMAȚII PRIVIND SIGURANȚA ÎN FUNCȚIONARE</b>  |
| 6.1.     |                          | <b>Dispozitive de avertizare sonoră</b> .....   |
| 6.1.1.   | L1e — L7e                | Descriere rezumativă a dispozitivului (dispozitivelor) folosite și a scopului său (lor): .....  |
| 6.1.2.   | L1e — L7e                | Desen(e) care indică amplasarea dispozitivului (dispozitivelor) de avertizare sonoră în raport cu structura vehiculului: .....                                |
| 6.1.3.   | L1e — L7e                | Detalii privind metoda de fixare, inclusiv partea de structură a vehiculului unde este (sunt) fixate dispozitivul (dispozitivele) de avertizare sonoră: ..... |
| 6.1.4.   | L1e — L7e                | Schema circuitului electric/pneumatic: .....  |
| 6.1.4.1. | L1e — L7e                | Tensiune: CA/CC <sup>(4)</sup>  |
| 6.1.4.2. | L1e — L7e                | Tensiunea sau presiunea nominală: .....   |
| 6.1.5.   | L1e — L7e                | Desenul dispozitivului de montare: ..... ”;   |

(m) se inserează apendicele 9a:

## „Apendicele 9a

**Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind  
(sau a unui tip de vehicul privind) instalarea sistemului care cuprinde geamurile,  
ștergătoarele de parbriz și dispozitivele de dezaburire și dejivrare**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie)                 | Informații detaliate   |
|----------|--|--|
| B.       |  | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>   |
| 0.7.     | L1e — L7e                                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....  |
| 0.8.     | L1e — L7e                                | <b>Tip:</b> .....  |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....  |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: .....   |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....  |
| 0.9.     |  | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....   |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....   |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....  |
| 0.10.    |  | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi (le) este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b>   |
| 0.10.1.  | L1e — L7e                                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.2.  | L1e — L7e                                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.3.  | L1e — L7e                                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.4.  | L1e — L7e                                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....  |
| 0.10.5.  | L1e — L7e                                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....  |
| C.       |  | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>  |
| 0.12.    |  | <b>Conformitatea producției</b>  |
| 0.12.1.  | L1e — L7e                                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.  |
| 1.       |  | <b>CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE</b>  |
| 1.7.     | L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C | Poziția volanului: pe stânga/pe dreapta/în centru <sup>(4)</sup> : .....   |
| 1.7.1.   | L1e — L7e                                | Vehiculul este echipat pentru a fi condus pe partea dreaptă/stângă a drumului și în țări care utilizează sistemul metric sau sistemul metric și anglo-saxon <sup>(4)</sup> : ..... |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|------------|--------------------------|--|
| 3.         |                          | <b>CARACTERISTICI GENERALE ALE GRUPULUI MOTOPROPULSOR</b>  |
| 3.1        |                          | <b>Producătorul unității de propulsare</b>   |
| 3.1.1.     |                          | <i>Motor cu combustie</i>  |
| 3.1.1.1.   | L1e — L7e                | Producător: .....  |
| 3.1.1.2.   | L1e — L7e                | Codul de motor (astfel cum este inscripționat pe motor sau alte mijloace de identificare): .....   |
| 3.1.2.     |                          | <i>Motor electric</i>  |
| 3.1.2.1.   | L1e — L7e                | Producător: .....  |
| 3.1.2.2.   | L1e — L7e                | Codul motorului electric (așa cum este inscripționat pe motor sau prin alte modalități de identificare): .....   |
| 3.1.3.     |                          | <i>Aplicație hibridă</i>   |
| 3.1.3.1.   | L1e — L7e                | Producător: .....  |
| 3.1.3.2.   | L1e — L7e                | Codul de aplicație (astfel cum este inscripționat pe motor sau alte mijloace de identificare): .....   |
| 3.2.       |                          | <b>Motor cu combustie</b>  |
| 3.2.1.     |                          | <i>Informații specifice privind motorul</i>  |
| 3.2.1.2.   | L1e — L7e                | Principiul de funcționare: motor cu combustie internă (ICE) cu aprindere prin scânteie/aprindere prin compresie /motor cu combustie externă (ECE)/turbină/aer comprimat <sup>(4)</sup> : ..... |
| 3.2.1.3.   | L1e — L7e                | Ciclul: în patru timpi/în doi timpi/prin rotație/de alt tip <sup>(4)</sup> : .....   |
| 3.2.1.4.   | L1e — L7e                | Cilindri   |
| 3.2.1.4.1. | L1e — L7e                | Număr: .....   |
| 3.2.1.4.2. | L1e — L7e                | Disponere <sup>(26)</sup> : .....  |
| 3.2.1.5.   | L1e — L7e                | Capacitatea motorului <sup>(6)</sup> : ..... cm <sup>3</sup>   |
| 3.2.1.9.   | L1e — L7e                | Turația normală a motorului la ralanti: ..... min <sup>-1</sup>  |
| 3.2.3.     |                          | <i>Combustibil</i>   |
| 3.2.3.1.   | L1e — L7e                | Tip de combustibil: <sup>(9)</sup>   |
| 3.2.3.2.   | L1e — L7e                | Configurația combustibilului pentru vehicul: monocombustibil/bi-combustibil/multicombustibil <sup>(4)</sup>  |

| Nr. crt.      | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|---------------|--------------------------|--|
| 3.2.10.       |                          | <i>Sistemul de răcire și control al răcirii grupului propulsor</i>                                   |
| 3.2.10.2.     | L1e — L7e                | Sistem de răcire: cu lichid: da/nu <sup>(4)</sup>  |
| 3.2.10.2.2.   | L1e — L7e                | Reglarea nominală a mecanismului de control al temperaturii motorului: .....                         |
| 3.2.10.2.3.   | L1e — L7e                | Tipul de lichid: .....   |
| 3.2.10.2.4.   | L1e — L7e                | Pompă (pompe) de circulație: da/nu <sup>(4)</sup>  |
| 3.2.10.2.4.1. | L1e — L7e                | Caracteristici: .....  |
| 3.2.10.2.5.   | L1e — L7e                | Raportul (rapoartele) de antrenare: .....  |
| 3.2.10.2.6.   | L1e — L7e                | Descrierea ventilatorului și a mecanismului de antrenare al acestuia: .....                          |
| 3.2.10.3.     | L1e — L7e                | Răcire cu aer: da/nu <sup>(4)</sup>  |
| 3.2.10.3.3.   | L1e — L7e                | Ventilator: da/nu <sup>(4)</sup>   |
| 3.2.10.3.3.1. | L1e — L7e                | Caracteristici: .....  |
| 3.2.13.       |                          | <i>Alte sisteme electrice și sisteme de control cu excepția celor destinate propulsiei electrice</i> |
| 3.2.13.1.     | L1e — L7e                | Tensiune nominală: ..... V, împământare pozitivă/negativă <sup>(4)</sup>                             |
| 3.2.13.2.     | L1e — L7e                | Generator: da/nu <sup>(4)</sup> :  |
| 3.2.13.2.1.   | L1e — L7e                | Putere nominală: ..... VA  |
| 3.3.          |                          | <b>Propulsie pur electrică și propulsie electrică hibridă și controlul acestora</b>                  |
| 3.3.3.        |                          | <i>Motor electric de propulsie</i>   |
| 3.3.3.2.      | L1e — L7e                | Tip (bobinaj, excitație): .....  |
| 3.3.3.3.      | L1e — L7e                | Tensiunea de funcționare: ..... V  |
| 3.3.4.        |                          | <i>Baterii de propulsie</i>  |
| 3.3.4.1.      | L1e — L7e                | Baterie primară de propulsie   |
| 3.3.4.1.1.    | L1e — L7e                | Numărul de celule: .....   |
| 3.3.4.1.2.    | L1e — L7e                | Masa: ..... kg   |
| 3.3.4.1.3.    | L1e — L7e                | Capacitatea: ..... Ah (amperi-ore) / ..... V   |
| 3.3.4.1.5.    | L1e — L7e                | Amplasarea în vehicul: .....   |
| 3.3.4.2.      | L1e — L7e                | Bateria secundară de propulsie   |
| 3.3.4.2.1.    | L1e — L7e                | Numărul de celule: .....   |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|------------|--------------------------|---|
| 3.3.4.2.2. | L1e — L7e                | Masa: ..... kg  |
| 3.3.4.2.3. | L1e — L7e                | Capacitatea: ..... Ah (amperi-ore) / ..... V  |
| 3.3.4.2.5. | L1e — L7e                | Amplasarea în vehicul: .....  |
| 3.3.5.     |                          | <i>Vehicul electric hibrid:</i>   |
| 3.3.5.1.   | L1e — L7e                | Motor cu combustie sau combinație de motoare (număr de motoare electrice și/sau cu combustie/alt tip de motoare <sup>(4)</sup> ): .....   |
| 3.3.5.2.   | L1e — L7e                | Categoria vehiculului electric hibrid: permite încărcarea în afara vehiculului/nu permite încărcarea în afara vehiculului:                |
| 3.3.5.3.   | L1e — L7e                | Comutatorul regimului de funcționare cu/fără <sup>(4)</sup>   |
| 3.3.5.4.   | L1e — L7e                | Regimuri selectabile: da/nu <sup>(4)</sup>  |
| 3.3.5.5.   | L1e — L7e                | Mod de funcționare exclusiv cu combustibil: da/nu <sup>(4)</sup>  |
| 3.3.5.6.   | L1e — L7e                | Vehicul propulsat cu pilă de combustie: da/nu <sup>(4)</sup>  |
| 3.3.5.7.   | L1e — L7e                | Regimuri de funcționare hibridă: da/nu <sup>(4)</sup> (în caz afirmativ, scurtă descriere): .....   |
| 3.3.6.     |                          | <i>Dispozitivul de stocare a energiei</i>   |
| 3.3.6.1.   | L1e — L7e                | Descriere: (baterie, condensator, volant/generator) <sup>(4)</sup>  |
| 3.3.6.2.   | L1e — L7e                | Numărul de identificare: .....  |
| *3.3.6.3.  | L1e — L7e                | Tipul cuplului electrochimic: .....   |
| 3.3.6.4.   | L1e — L7e                | Energie (pentru baterie: tensiune și capacitate Ah în 2 h, pentru condensator: J,..., pentru volant/generator: J,...): .....              |
| 3.3.6.5.   | L1e — L7e                | Alimentator: la bord/ extern/ fără <sup>(4)</sup>   |
| 3.4.       |                          | <b>Alte tipuri de motoare, motoare electrice sau combinații ale acestora (particularități privind componentele unor asemenea motoare)</b> |
| 3.4.1.     |                          | <i>Sistem de răcire (temperaturi permise de producător)</i>   |
| 3.4.1.1.   | L1e — L7e                | Răcire cu lichid: .....   |
| 3.4.1.1.1. | L1e — L7e                | Temperatura maximă la ieșire: ..... K   |
| 3.4.1.2.   | L1e — L7e                | Răcire cu aer: .....  |
| 3.4.1.2.1. | L1e — L7e                | Punct de referință: .....   |
| 3.4.1.2.2. | L1e — L7e                | Temperatura maximă în punctul de referință: ..... K   |

| Nr. crt.  | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|-----------|--------------------------|---|
| 6.        |                          | <b>INFORMAȚII PRIVIND SIGURANȚA ÎN FUNCȚIONARE</b>  |
| 6.5.      |                          | <b>Structuri de protecție față și spate</b>   |
| 6.5.1.    |                          | <i>Parbrizul</i>  |
| 6.5.1.1.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Materiale utilizate: .....  |
| 6.5.1.2.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Sistemul de montare: .....  |
| 6.5.1.3.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Unghiul de înclinare: .....   |
| 6.5.1.4.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Accesoriile pentru parbriz și poziția în care sunt montate, însoțite de o scurtă descriere a tuturor componentelor electrice/electronice: ..... |
| 6.5.1.5.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Schema parbrizului cu dimensiuni: .....   |
| 6.5.2.    |                          | <i>Alte geamuri</i>   |
| 6.5.2.1.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Materiale utilizate: .....  |
| 6.5.2.2.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | O scurtă descriere a componentelor electrice/electronice ale mecanismului macaralei geamului (dacă există): .....                               |
| 6.5.3.    |                          | <i>Trapă cu geam</i>  |
| 6.5.3.1.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Materiale utilizate: .....  |
| 6.5.4.    |                          | <i>Alte panouri de sticlă</i>   |
| 6.5.4.1.  | L2e, L5e, L6e, L7e       | Materiale utilizate: .....  |
| 6.6.      |                          | <b>Ștergător (ștergătoare) de parbriz</b>   |
| 6.6.1.    | L2e, L5e, L6e, L7e       | Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene): .....   |
| 6.7.      |                          | <b>Spălător de parbriz</b>  |
| 6.7.1.    | L2e, L5e, L6e, L7e       | Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene): .....   |
| 6.7.2.    | L2e, L5e, L6e, L7e       | Capacitatea rezervorului: ..... 11  |
| 6.8.      |                          | <b>Dispozitivele de dejivrare și dezaburire</b>   |
| 6.8.1.    | L2e, L5e, L6e, L7e       | Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene): .....   |
| 6.16.     |                          | <b>Ancorajele centurilor de siguranță și centurile de siguranță</b>   |
| 6.16.1.   | L1e — L7e                | Numărul de locuri de ședere: .....  |
| 6.16.1.1. | L2e, L5e, L6e, L7e       | Amplasare și dispunere <sup>(8)</sup> : .....   |

| Nr. crt.  | Categorie (subcategorie)    | Informații detaliate  |
|-----------|-----------------------------|---|
| 6.16.4.   | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Coordonatele sau schema punctului (punctelor) R al (ale) tuturor pozițiilor de ședere: .....  |
| 6.16.4.1. | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Scaun conducător auto: .....  |
| 6.16.5.   | L1e — L7e                   | Unghiul proiectat al trunchiului: .....   |
| 6.16.5.1. | L1e — L7e                   | Scaun conducător auto: .....  |
| 6.20.     |                             | <b>Dispozitiv limitator de viteză și amplasamentul acestuia pe vehicul</b>  |
| 6.20.1.   |                             | <i>Caroserie</i>  |
| 6.20.1.1. | L2e, L5e-B, L6e-B, L7e      | Materialele utilizate și metodele de construcție: .....   |
| 6.20.2.   |                             | <i>Uși pentru pasageri, încuietori și balamale</i>  |
| 6.20.2.1. | L2e, L5e, L6e, L7e          | Număr de portiere și configurația, dimensiunile și unghiul maxim de deschidere ale acestora <sup>(5)</sup> : .....  |
| 6.20.3.   |                             | <i>Protecția interioară a ocupanților</i>   |
| 6.20.3.1. | L2e, L5e, L6e, L7e          | Fotografii, scheme și/sau o vedere explodată a amenajărilor interioare, care să cuprindă componentele din habitacul și materialele utilizate (cu excepția oglinzilor retrovizoare interioare, dispunerea comenzilor, scaunele și partea posterioară a scaunelor), capotă și trapa acesteia, spătarul: ..... |

(n) se introduce următorul apendice 9b:

„Apendicele 9b

**Model de document informativ referitor la omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau unui tip de vehicul privind) identificarea unui sistem de comenzi, martori și indicatoare**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|----------|--------------------------|---|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>        |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(ale) producătorului]:</b> .....              |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....   |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): ..... |

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie)                 | Informații detaliate   |
|----------|--|--|
| 0.8.2.   | L1e — L7e                                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: .....   |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....  |
| 0.9.     |  | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....   |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....   |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....  |
| 0.10.    |  | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi (le) este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b>   |
| 0.10.1.  | L1e — L7e                                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.2.  | L1e — L7e                                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.3.  | L1e — L7e                                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.4.  | L1e — L7e                                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....  |
| 0.10.5.  | L1e — L7e                                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....  |
| C.       |  | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>  |
| 0.12.    |  | <b>Conformitatea producției</b>  |
| 0.12.1.  | L1e — L7e                                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.  |
| 1.       |  | <b>CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE</b>  |
| 1.7.     | L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C | Poziția volanului: pe stânga/pe dreapta/în centru <sup>(4)</sup> : .....   |
| 6.9.     |  | <b>Comenzi controlate de conducător, inclusiv identificarea comenzilor, martorilor și indicatoarelor</b>   |
| 6.9.1.   | L1e — L7e                                | Disponerea și identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor: .....  |
| 6.9.2.   | L1e — L7e                                | Fotografiile și/sau desene de identificare a comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor: .....   |
| 6.9.3.   | L1e — L7e                                | Comenzi, martori și indicatoare pentru care, atunci când sunt instalate, este necesară în mod obligatoriu identificarea lor, inclusiv simbolurile de identificare care urmează să fie folosite în acest scop |



| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie)                                 | Informații detaliate  |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|---|-------------------------------|----------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------------|-------------------------------|----------------|---|---------------------|--|--|--|--|--|--|---|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|---|--------------------------|--|--|--|--|--|--|---|-----------------------------|--|--|--|--|--|--|---|---------------------|--|--|--|--|--|--|---|----------------------|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|---|---------------------|--|--|--|--|--|--|---|----------------------------|--|--|--|--|--|--|----|------------------|--|--|--|--|--|--|----|----------------------|--|--|--|--|--|--|----|---------------------|--|--|--|--|--|--|----|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|----|-----------------------------------|--|--|--|--|--|--|----|---|--|--|--|--|--|--|----|--|--|--|--|--|--|--|----|------------|--|--|--|--|--|--|----|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|----|-----|--|--|--|--|--|--|----|--------------------------|--|--|--|--|--|--|----|-------------------|--|--|--|--|--|--|----|----------------------------|--|--|--|--|--|--|----|--|--|--|--|--|--|--|----|---------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 6.9.4.     | L1e — L7e  | <p>Tabel recapitulativ: vehiculul este echipat cu următoarele comenzi operate de conducător, inclusiv martori și indicatoare<sup>(4)</sup> Comenzi, martori și indicatoare pentru care este necesară identificarea și simbolurile utilizate pentru identificare</p> <p><b>Comenzi, martori și indicatoare pentru care este necesară identificarea și simbolurile utilizate pentru identificare</b></p> <table border="1" data-bbox="395 465 1473 1736"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 465 480 573">Nr. simbol</th> <th data-bbox="480 465 756 573">Dispozitiv</th> <th data-bbox="756 465 884 573">Comandă/indicator disponibil (*)</th> <th data-bbox="884 465 959 573">Identificat prin simbolul (*)</th> <th data-bbox="959 465 1034 573">Amplasare (**)</th> <th data-bbox="1034 465 1109 573">Martordisponibil (*)</th> <th data-bbox="1109 465 1236 573">Identificat prin simbolul (*)</th> <th data-bbox="1236 465 1473 573">Amplasare (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Înterupător general</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Faruri cu lumină de întâlnire</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Faruri cu lumină de drum</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Lămpi de poziție (laterale)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Lămpi de ceață față</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Lampă de ceață spate</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Dispozitiv de reglare a înălțimii fasciculului farurilor</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Lămpi de staționare</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Lămpi semnalizare direcție</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Lumini de avarie</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Ștergător de parbriz</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>Spălător de parbriz</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>Ștergător și spălător parbriz</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>Dispozitiv de spălare a farurilor</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>Dispozitiv de dejivrare și dezaburire parbriz</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>Dispozitiv de dejivrare și dezaburire lunetă</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>Ventilator</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>Dispozitiv preîncălzire diesel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>Șoc</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td>Avarie sistem de frânare</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>Nivel combustibil</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>Nivel de încărcare baterie</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>Temperatura lichidului de răcire a motorului</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>24</td><td>Lumină indicare defecțiune (MI)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="395 1742 853 1892"> (*) x = da<br/> - = nu sau nu este disponibil separat<br/> o = opțional.<br/> (**) d = direct pe comandă, indicator sau martor<br/> c = în imediata apropiere. </p> | Nr. simbol                    | Dispozitiv     | Comandă/indicator disponibil (*) | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) | Martordisponibil (*) | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) | 1 | Înterupător general |  |  |  |  |  |  | 2 | Faruri cu lumină de întâlnire |  |  |  |  |  |  | 3 | Faruri cu lumină de drum |  |  |  |  |  |  | 4 | Lămpi de poziție (laterale) |  |  |  |  |  |  | 5 | Lămpi de ceață față |  |  |  |  |  |  | 6 | Lampă de ceață spate |  |  |  |  |  |  | 7 | Dispozitiv de reglare a înălțimii fasciculului farurilor |  |  |  |  |  |  | 8 | Lămpi de staționare |  |  |  |  |  |  | 9 | Lămpi semnalizare direcție |  |  |  |  |  |  | 10 | Lumini de avarie |  |  |  |  |  |  | 11 | Ștergător de parbriz |  |  |  |  |  |  | 12 | Spălător de parbriz |  |  |  |  |  |  | 13 | Ștergător și spălător parbriz |  |  |  |  |  |  | 14 | Dispozitiv de spălare a farurilor |  |  |  |  |  |  | 15 | Dispozitiv de dejivrare și dezaburire parbriz |  |  |  |  |  |  | 16 | Dispozitiv de dejivrare și dezaburire lunetă |  |  |  |  |  |  | 17 | Ventilator |  |  |  |  |  |  | 18 | Dispozitiv preîncălzire diesel |  |  |  |  |  |  | 19 | Șoc |  |  |  |  |  |  | 20 | Avarie sistem de frânare |  |  |  |  |  |  | 21 | Nivel combustibil |  |  |  |  |  |  | 22 | Nivel de încărcare baterie |  |  |  |  |  |  | 23 | Temperatura lichidului de răcire a motorului |  |  |  |  |  |  | 24 | Lumină indicare defecțiune (MI) |  |  |  |  |  |  |
| Nr. simbol | Dispozitiv   | Comandă/indicator disponibil (*)  | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) | Martordisponibil (*)             | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 1          | Înterupător general                                      |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 2          | Faruri cu lumină de întâlnire                            |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 3          | Faruri cu lumină de drum                                 |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 4          | Lămpi de poziție (laterale)                              |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 5          | Lămpi de ceață față                                      |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 6          | Lampă de ceață spate                                     |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 7          | Dispozitiv de reglare a înălțimii fasciculului farurilor |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 8          | Lămpi de staționare                                      |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 9          | Lămpi semnalizare direcție                               |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 10         | Lumini de avarie   |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 11         | Ștergător de parbriz                                     |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 12         | Spălător de parbriz                                      |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 13         | Ștergător și spălător parbriz                            |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 14         | Dispozitiv de spălare a farurilor                        |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 15         | Dispozitiv de dejivrare și dezaburire parbriz            |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 16         | Dispozitiv de dejivrare și dezaburire lunetă             |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 17         | Ventilator   |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 18         | Dispozitiv preîncălzire diesel                           |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 19         | Șoc  |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 20         | Avarie sistem de frânare                                 |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 21         | Nivel combustibil  |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 22         | Nivel de încărcare baterie                               |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 23         | Temperatura lichidului de răcire a motorului             |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |
| 24         | Lumină indicare defecțiune (MI)                          |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |                          |  |  |  |  |  |  |   |                             |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                            |  |  |  |  |  |  |    |                  |  |  |  |  |  |  |    |                      |  |  |  |  |  |  |    |                     |  |  |  |  |  |  |    |                               |  |  |  |  |  |  |    |                                   |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |            |  |  |  |  |  |  |    |                                |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |                          |  |  |  |  |  |  |    |                   |  |  |  |  |  |  |    |                            |  |  |  |  |  |  |    |  |  |  |  |  |  |  |    |                                 |  |  |  |  |  |  |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie)                 | Informații detaliate  |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|---|-------------------------------|----------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------------|-------------------------------|----------------|---|---------------------|--|--|--|--|--|--|---|------------------|--|--|--|--|--|--|---|-----------------|--|--|--|--|--|--|---|------------------------------|--|--|--|--|--|--|---|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|---|-------------|--|--|--|--|--|--|---|------------------|--|--|--|--|--|--|---|----------------------|--|--|--|--|--|--|----|-----------------------------|--|--|--|--|--|--|----|--------------------|--|--|--|--|--|--|----|-----|--|--|--|--|--|--|----|------|--|--|--|--|--|--|
| 6.9.5.     | L1e — L7e                                | <p><b>Comenzi, martori și indicatoare pentru care identificarea este opțională și simbolurile utilizate pentru identificare</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr. simbol</th> <th>Dispozitiv</th> <th>Comandă/indicator disponibil (*)</th> <th>Identificat prin simbolul (*)</th> <th>Amplasare (**)</th> <th>Martordisponibil (*)</th> <th>Identificat prin simbolul (*)</th> <th>Amplasare (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Frâna de staționare</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Ștergător lunetă</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Șpălător lunetă</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Ștergător și șpălător lunetă</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Ștergător intermitent parbriz</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Dispozitiv de avertizare sonoră (claxon)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Capotă față</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Capotă portbagaj</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Centură de siguranță</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Presiunea uleiului de motor</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Benzină fără plumb</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>...</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>....</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(*) x = da<br/> - = nu sau nu este disponibil separat<br/> o = opțional.<br/> (**) d = direct pe comandă, indicator sau martor<br/> c = în imediata apropiere.”;</p> | Nr. simbol                    | Dispozitiv     | Comandă/indicator disponibil (*) | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) | Martordisponibil (*) | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) | 1 | Frâna de staționare |  |  |  |  |  |  | 2 | Ștergător lunetă |  |  |  |  |  |  | 3 | Șpălător lunetă |  |  |  |  |  |  | 4 | Ștergător și șpălător lunetă |  |  |  |  |  |  | 5 | Ștergător intermitent parbriz |  |  |  |  |  |  | 6 | Dispozitiv de avertizare sonoră (claxon) |  |  |  |  |  |  | 7 | Capotă față |  |  |  |  |  |  | 8 | Capotă portbagaj |  |  |  |  |  |  | 9 | Centură de siguranță |  |  |  |  |  |  | 10 | Presiunea uleiului de motor |  |  |  |  |  |  | 11 | Benzină fără plumb |  |  |  |  |  |  | 12 | ... |  |  |  |  |  |  | 13 | .... |  |  |  |  |  |  |
| Nr. simbol | Dispozitiv                               | Comandă/indicator disponibil (*)  | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) | Martordisponibil (*)             | Identificat prin simbolul (*) | Amplasare (**) |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 1          | Frâna de staționare                      |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 2          | Ștergător lunetă                         |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 3          | Șpălător lunetă                          |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 4          | Ștergător și șpălător lunetă             |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 5          | Ștergător intermitent parbriz            |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 6          | Dispozitiv de avertizare sonoră (claxon) |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 7          | Capotă față                              |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 8          | Capotă portbagaj                         |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 9          | Centură de siguranță                     |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 10         | Presiunea uleiului de motor              |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 11         | Benzină fără plumb                       |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 12         | ...                                      |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |
| 13         | ....                                     |   |                               |                |                                  |                               |                |                      |                               |                |   |                     |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                 |  |  |  |  |  |  |   |                              |  |  |  |  |  |  |   |                               |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |  |   |             |  |  |  |  |  |  |   |                  |  |  |  |  |  |  |   |                      |  |  |  |  |  |  |    |                             |  |  |  |  |  |  |    |                    |  |  |  |  |  |  |    |     |  |  |  |  |  |  |    |      |  |  |  |  |  |  |

(o) se inserează apendicele 11a:

„Apendicele 11 a

**Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) sistemul de fixare a centurilor de siguranță**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|----------|--------------------------|--|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>               |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....                      |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....  |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....        |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: ..... |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....                          |

| Nr. crt.                 | Categorie (subcategorie)                 | Informații detaliate  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|--------------------------|--|---|---------------------------------------|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------|---|-----------------------|---|---|--|--|--|---|--|--|--|---|--|--|--|--------------------------|---|---|--|--|--|---|--|--|--|---|--|--|--|
| 0.9.                     |  | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.9.1.                   | L1e — L7e                                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.9.2.                   | L1e — L7e                                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.10.                    |  | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b>   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.10.1.                  | L1e — L7e                                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.10.2.                  | L1e — L7e                                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.10.3.                  | L1e — L7e                                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.10.4.                  | L1e — L7e                                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.10.5.                  | L1e — L7e                                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| C.                       |  | <b>Informații generale referitoare la vehicul, la sisteme, la componente sau la unități tehnice separate</b>  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.12.                    |  | <b>Conformitatea producției</b>   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 0.12.1.                  | L1e — L7e                                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 1.                       |  | <b>CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE</b>   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 1.4.                     | L1e — L7e                                | Șasiul (dacă există) (desen de ansamblu): .....   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 1.5.                     | L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C | Material folosit pentru caroserie: .....  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 1.7.                     | L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C | Poziția volanului: pe stânga/pe dreapta/în centru <sup>(4)</sup> : .....  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 6.                       |  | <b>INFORMAȚII PRIVIND SIGURANȚA ÎN FUNCȚIONARE</b>  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 6.14.                    |  | <b>Centuri de siguranță și alte sisteme de reținere</b>   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| 6.14.1.                  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e              | Numărul și poziția centurilor de siguranță și ale sistemelor de reținere, precum și ale scaunelor pe care pot fi folosite; a se completa tabelul din continuare:<br>(S = partea stângă, D = partea dreaptă, C = centru)   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | <b>Configurație a centurilor de siguranță și informații conexe</b>  |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Marca de omologare UE de tip completă</th> <th>Variantă, după caz</th> <th>Dispozitive de reglare a centurii pentru înălțime (indicați da/nu/opțional)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Primul rând de scaune</td> <td rowspan="3">}</td> <td>l</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Al doilea rând de scaune</td> <td rowspan="3">}</td> <td>l</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> |                                       |                    |   | Marca de omologare UE de tip completă | Variantă, după caz | Dispozitive de reglare a centurii pentru înălțime (indicați da/nu/opțional) | Primul rând de scaune | } | l |  |  |  | C |  |  |  | R |  |  |  | Al doilea rând de scaune | } | l |  |  |  | C |  |  |  | R |  |  |  |
|                          |  |   | Marca de omologare UE de tip completă | Variantă, după caz | Dispozitive de reglare a centurii pentru înălțime (indicați da/nu/opțional) |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| Primul rând de scaune    | }  | l   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | C   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | R   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
| Al doilea rând de scaune | }  | l   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | C   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | R   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |
|                          |  | L = stânga, C = centru, R = dreapta   |                                       |                    |   |                                       |                    |   |                       |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |                          |   |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie)    | Informații detaliate  |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
|--|-----------------------------|---|--|---------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--|--|-----------------------|---------------------|-----------------------|--|--|--|--|--|---------------|--|--|--|--|--|---------------|--|--|---|--|--|--------------|--|--|--|--|--|--------------------------|--|--|--|--|--|---------------|--|--|--|--|--|---------------|--|--|---|--|--|--------------|--|--|--|--|--|
| 6.14.2.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Descriere a tipului specific de centură, cu un punct de ancorare atașat la spătarul scaunului sau care conține un dispozitiv de disipare a energiei: .....            |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.14.3.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Număr și amplasare ale punctelor de ancorare: .....   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.14.4.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Scurtă descriere a componentelor electrice/electronice: .....   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.15.  |                             | <b>Ancorajele centurilor de siguranță</b>   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.15.1.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Observație: Fotografii și/sau scheme ale caroseriei care indică poziția și dimensiunile punctelor de ancorare reale și efective, inclusiv pe cea a punctelor R: ..... |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.15.2.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Scheme ale punctelor de ancorare și a componentelor vehiculului la care sunt atașate acestea (împreună cu o declarație privind natura materialelor utilizate): .....  |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.15.3.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Denumirea tipurilor de centuri(14) autorizate să fie atașate la punctele de ancorare din vehicul: .....   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6" data-bbox="384 882 1477 920"><b>Configurația punctelor de ancorare a centurilor de siguranță și informațiile aferente</b></th> </tr> <tr> <th colspan="4" data-bbox="384 920 1099 969"></th> <th colspan="2" data-bbox="1099 920 1477 969">Amplasamentul ancorajelor</th> </tr> <tr> <th colspan="4" data-bbox="384 969 1099 1019"></th> <th data-bbox="1099 969 1291 1019">Structura vehiculului</th> <th data-bbox="1291 969 1477 1019">Structura scaunului</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6" data-bbox="384 1019 1477 1068">Primul rând de scaune</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1068 584 1207">Scaun dreapta</td> <td data-bbox="584 1068 651 1207"></td> <td data-bbox="651 1068 842 1207"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="842 1068 1099 1207"> <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="1099 1068 1291 1207"></td> <td data-bbox="1291 1068 1477 1207"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1207 584 1346">Scaun central</td> <td data-bbox="584 1207 651 1346"></td> <td data-bbox="651 1207 842 1346"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="842 1207 1099 1346"> <ul style="list-style-type: none"> <li>dreapta</li> <li>stânga</li> </ul> </td> <td data-bbox="1099 1207 1291 1346"></td> <td data-bbox="1291 1207 1477 1346"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1346 584 1485">Scaun stânga</td> <td data-bbox="584 1346 651 1485"></td> <td data-bbox="651 1346 842 1485"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="842 1346 1099 1485"> <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="1099 1346 1291 1485"></td> <td data-bbox="1291 1346 1477 1485"></td> </tr> <tr> <td colspan="6" data-bbox="384 1485 1477 1534">Al doilea rând de scaune</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1534 584 1673">Scaun dreapta</td> <td data-bbox="584 1534 651 1673"></td> <td data-bbox="651 1534 842 1673"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="842 1534 1099 1673"> <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="1099 1534 1291 1673"></td> <td data-bbox="1291 1534 1477 1673"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1673 584 1812">Scaun central</td> <td data-bbox="584 1673 651 1812"></td> <td data-bbox="651 1673 842 1812"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="842 1673 1099 1812"> <ul style="list-style-type: none"> <li>dreapta</li> <li>stânga</li> </ul> </td> <td data-bbox="1099 1673 1291 1812"></td> <td data-bbox="1291 1673 1477 1812"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1812 584 1939">Scaun stânga</td> <td data-bbox="584 1812 651 1939"></td> <td data-bbox="651 1812 842 1939"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="842 1812 1099 1939"> <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> </td> <td data-bbox="1099 1812 1291 1939"></td> <td data-bbox="1291 1812 1477 1939"></td> </tr> </tbody> </table> |                             |   |  |                           |                     | <b>Configurația punctelor de ancorare a centurilor de siguranță și informațiile aferente</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Amplasamentul ancorajelor |  |  |  |  |  | Structura vehiculului | Structura scaunului | Primul rând de scaune |  |  |  |  |  | Scaun dreapta |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |  |  | Scaun central |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>dreapta</li> <li>stânga</li> </ul> |  |  | Scaun stânga |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |  |  | Al doilea rând de scaune |  |  |  |  |  | Scaun dreapta |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |  |  | Scaun central |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>dreapta</li> <li>stânga</li> </ul> |  |  | Scaun stânga |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |  |  |
| <b>Configurația punctelor de ancorare a centurilor de siguranță și informațiile aferente</b>   |                             |   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
|  |                             |   |  | Amplasamentul ancorajelor |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
|  |                             |   |  | Structura vehiculului     | Structura scaunului |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Primul rând de scaune  |                             |   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Scaun dreapta  |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Scaun central  |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>dreapta</li> <li>stânga</li> </ul>        |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Scaun stânga   |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Al doilea rând de scaune   |                             |   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Scaun dreapta  |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Scaun central  |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>dreapta</li> <li>stânga</li> </ul>        |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| Scaun stânga   |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ancoraje inferioare</li> <li>Ancoraje superioare</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>exterioare</li> <li>interioare</li> </ul> |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.15.4.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Marcajul de omologare de tip pentru fiecare poziție: .....  |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |
| 6.15.5.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Dispozitive speciale (de exemplu: gama de reglaj a scaunului, dispozitiv de pretensionare, etc.): .....   |  |                           |                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                           |  |  |  |  |  |                       |                     |                       |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |                          |  |  |  |  |  |               |  |  |  |  |  |               |  |  |   |  |  |              |  |  |  |  |  |

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie)    | Informații detaliate  |
|----------|-----------------------------|---|
| 6.15.6.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Observație: Fotografii și/sau scheme ale caroseriei care indică poziția și dimensiunile punctelor de ancorare reale și efective, inclusiv pe cea a punctelor R: ..... |
| 6.15.7.  | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e | Observație: ..... ” ;   |

(p) se inserează apendicele 11b:

„Apendicele 11b

**Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind un) sistemul de manevrabilitate a direcției, comportamentul în viraje și orientabilitatea roților**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|----------|--------------------------|---|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>                |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....                       |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....   |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....         |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: .....  |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....                           |
| 0.9.     |                          | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....  |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....  |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....                 |
| 0.10.    |                          | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b> |
| 0.10.1.  | L1e — L7e                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.2.  | L1e — L7e                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.3.  | L1e — L7e                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.4.  | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....         |
| 0.10.5.  | L1e — L7e                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....                             |
| C.       |                          | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>       |
| 0.12.    |                          | <b>Conformitatea producției</b>   |
| 0.12.1.  | L1e — L7e                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.                                     |

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie)  | Informații detaliate   |
|----------|---|--|
| 1.       |   | <b>CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE</b>  |
| 1.1.     | L1e — L7e   | Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ: .....   |
| 1.3.     | L1e — L7e   | Numărul de axe și roți: .....  |
| 1.3.1.   | L1e — L7e   | Axe cu roți jumelate <sup>(23)</sup> : .....   |
| 1.3.2.   | L1e — L7e   | Axe motoare <sup>(23)</sup> : .....  |
| 1.7.     | L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C                                | Poziția volanului: pe stânga/pe dreapta/în centru <sup>(4)</sup> : .....   |
| 1.8.     |   | <b>Performanța unității propulsoare</b>  |
| 1.8.1.   | L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2  | Viteza maximă declarată a vehiculului: ..... km/oră  |
| 1.8.2.   | L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C  | Viteza maximă prin construcție a vehiculului <sup>(22)</sup> : .... km/oră și treapta de viteză în care este atinsă: ..... |
| 2.       |   | <b>MASE ȘI DIMENSIUNI</b><br>(în kg și mm), se face trimitere la scheme dacă este cazul                                    |
| 2.1      |   | <b>Categoriile de masă a vehiculului (per ansamblu)</b>  |
| 2.1.3.   | L1e — L7e   | Masa maximă tehnic admisibilă: ..... kg  |
| 2.1.3.1. | L1e — L7e   | Masa maximă tehnic admisibilă pe axa din față: ..... kg  |
| 2.1.3.2. | L1e — L7e   | Masa maximă tehnic admisibilă pe axa din spate: ..... kg   |
| 2.1.3.3. | L4e   | Masa maximă tehnic admisibilă pe axa de ataș: ..... kg   |
| 2.2.     |   | <b>Intervalul de dimensiuni ale vehiculului (per ansamblu)</b>   |
| 2.2.1.   | L1e — L7e   | Lungime: ..... mm  |
| 2.2.2.   | L1e — L7e   | Lățime: ..... mm   |
| 2.2.3.   | L1e — L7e   | Înălțime: ..... mm   |
| 2.2.4.   | L1e — L7e   | Ampatament: ..... mm   |
| 2.2.4.1. | L4e   | Ampatament ataș <sup>(28)</sup> : ..... mm   |
| 2.2.5.   |   | Ecartamentul roților   |
| 2.2.5.1. | L1e — L7e dacă este echipat cu roți jumelate<br>L2e, L4e, L5e, L6e, L7e | Ecartamentul roților din față: ..... mm.   |
| 2.2.5.2. | L1e — L7e dacă este echipat cu roți jumelate                            | Ecartamentul roților din spate: ..... mm.  |

| Nr. crt.    | Categorie (subcategorie)                             | Informații detaliate  |
|-------------|--|---|
| 2.2.5.3.    | L2e, L4e, L5e, L6e, L7e                              | Ecartamentul roților de ataș: ..... mm.   |
| 2.2.6.      | L7e-B  | Consolă față: ..... mm.   |
| 2.2.7.      | L7e-B  | Consolă spate: ..... mm.  |
| 3.          |  | <b>CARACTERISTICI GENERALE ALE GRUPULUI MOTOPRO-PULSOR</b>  |
| 3.5.        |  | <b>Sistemul de transmisie și de control al acesteia<sup>(13)</sup></b>  |
| 3.5.1.      | L1e — L7e  | Scurtă descriere și desen schematic al transmisiei și al sistemului de control al acesteia (schimbător de viteze, ambreiaj sau orice alt element al transmisiei): .....     |
| 3.6.        |  | <b>Dispozitiv pentru siguranță la virare</b>  |
| 3.6.1.      | L1e — L7e dotat cu roți jumelate, L2e, L5e, L6e, L7e | Dispozitiv pentru siguranță la virare [Anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 168/2013]: Da/Nu <sup>(4)</sup> diferențial/de alt tip <sup>(4)</sup>                            |
| 3.6.2.      | L1e — L7e dotat cu roți jumelate, L2e, L5e, L6e, L7e | Mecanism de blocare al diferențialului: da/nu/opțional <sup>(4)</sup>   |
| 3.6.3.      | L1e — L7e  | Scurtă descriere și schiță a dispozitivului pentru siguranță la virare, a mecanismului de blocare a diferențialului și a sistemelor de comandă ale acestora: <sup>(4)</sup> |
| 3.7.        |  | <b>Suspensia și controlul acesteia</b>  |
| 3.7.1.      | L1e — L7e  | Scurtă descriere și schiță a suspensiei și a sistemului său de control: <sup>(4)</sup>  |
| 6.          |  | <b>INFORMAȚII PRIVIND SIGURANȚA ÎN FUNCȚIONARE</b>  |
| 6.17.       |  | <b>Locuri șezând (șei și scaune)</b>  |
| 6.17.1.     | L1e — L7e  | Desen schematic al axei (axelor) de direcție cu reprezentarea geometriei direcției: .....   |
| 6.17.2.     |  | <i>Transmisie și control al direcției</i>   |
| 6.17.2.1.   | L1e — L7e  | Tipul timoneriei direcției (specificați pentru față și spate, dacă este cazul): .....   |
| 6.17.2.2.   | L1e — L7e  | Transmisia la roți (inclusiv alte mijloace în afara celor mecanice; specificați pentru față și spate, dacă este cazul): .....   |
| 6.17.2.2.1. | L1e — L7e  | Scurtă descriere a componentelor electrice/electronice: .....   |
| 6.17.2.3.   | L1e — L7e  | Schema timoneriei direcției: .....  |
| 6.17.2.4.   | L2e, L5e, L6e, L7e                                   | Desenul (desenele) schematic(e) al(e) comenzii (comenzilor) de direcție: .....  |
| 6.17.2.5.   | L2e, L5e, L6e, L7e                                   | Domeniul și metoda de reglare a (ale) comenzii (comenzilor) de direcție: .....  |
| 6.17.2.6.   | L2e, L5e, L6e, L7e                                   | Metodă de asistare: .....   |

| Nr. crt.    | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|-------------|--------------------------|---|
| 6.17.3.     |                          | <i>Unghiul maxim de bracare al roților</i>  |
| 6.17.3.1.   | L1e — L7e                | Spre dreapta: ..... grade; numărul de rotații ale volanului (sau date echivalente): .....           |
| 6.17.3.2.   | L1e — L7e                | Spre stânga: ..... grade; numărul de rotații ale volanului (sau date echivalente): .....            |
| 6.18.       |                          | <b>Combinăția pneuri/roți</b>   |
| 6.18.1.     |                          | <i>Pneuri:</i>  |
| 6.18.1.1.   |                          | specificațiile dimensiunilor  |
| 6.18.1.1.1. | L1e — L7e                | Axa 1: .....  |
| 6.18.1.1.2. | L1e — L7e                | Axa 2: .....  |
| 6.18.1.1.3. | L4e                      | Roată ataș: .....   |
| 6.18.1.4.   | L1e — L7e                | Presiunea (presiunile) în pneuri recomandată (recomandate) de producătorul vehiculului: ..... kPa”; |

(q) se inserează apendicele 13a:

„Apendicele 13 a

**Model de document informativ privind omologarea UE de tip a unui tip de sistem privind (sau a unui tip de vehicul privind) protecția ocupanților vehiculului care cuprinde amenajările interioare, tetierele și sistemul de portiere**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|----------|--------------------------|--|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>               |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....                      |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....  |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....        |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: ..... |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....                          |
| 0.9.     |                          | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....   |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....   |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....                |



| Nr. crt.  | Categorie (subcategorie)                 | Informații detaliate   |
|-----------|--|--|
| 0.10.     |  | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi (le) este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b> |
| 0.10.1.   | L1e — L7e                                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.2.   | L1e — L7e                                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.3.   | L1e — L7e                                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.4.   | L1e — L7e                                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....              |
| 0.10.5.   | L1e — L7e                                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....                                  |
| C.        |  | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>            |
| 0.12.     |  | <b>Conformitatea producției</b>  |
| 0.12.1.   | L1e — L7e                                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.  |
| 1.        |  | <b>CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE</b>  |
| 1.7.      | L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C | Poziția volanului: pe stânga/pe dreapta/în centru <sup>(4)</sup> : .....                                       |
| 6.        |  | <b>INFORMAȚII PRIVIND SIGURANȚA ÎN FUNCȚIONARE</b>   |
| 6.16.     |  | <b>Ancorajele centurilor de siguranță și centurile de siguranță</b>  |
| 6.16.1.   | L1e — L7e                                | Numărul de locuri de ședere: .....   |
| 6.16.1.1. | L2e, L5e, L6e, L7e                       | Amplasare și dispunere <sup>(8)</sup> : .....  |
| 6.16.2.   | L1e — L7e                                | Configurația locurilor de ședere: scaun/șa <sup>(4)</sup>  |
| 6.16.3.   | L1e — L7e                                | Descriere și desene: .....   |
| 6.16.3.1. | L1e — L7e                                | Scaune și ancorajele lor: .....  |
| 6.16.3.2. | L1e — L7e                                | Sistemul de reglare: .....   |
| 6.16.3.3. | L1e — L7e                                | Sistemele de deplasare și blocare: .....   |
| 6.16.3.4. | L1e — L7e                                | Punctele de ancorare pentru centurile de siguranță încorporate în scheletul scaunului: .....                   |
| 6.16.3.5. | L1e — L7e                                | Părțile vehiculului folosite ca ancoraje: .....  |
| 6.16.4.   | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e              | Coordonatele sau schema punctului (punctelor) R al (ale) tuturor pozițiilor de ședere: .....                   |
| 6.16.4.1. | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e              | Scaun conducător auto: .....   |
| 6.16.4.2. | L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e              | Toate celelalte poziții așezate: .....   |

| Nr. crt.    | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|-------------|--------------------------|---|
| 6.16.5.     | L1e — L7e                | Unghiul proiectat al trunchiului: .....   |
| 6.16.5.1.   | L1e — L7e                | Scaun conducător auto: .....  |
| 6.16.5.2.   | L1e — L7e                | Toate celelalte poziții așezate: .....  |
| 6.20.       |                          | <b>Dispozitiv limitator de viteză și amplasamentul acestuia pe vehicul</b>  |
| 6.20.1.     |                          | <i>Caroserie</i>  |
| 6.20.1.1.   | L2e, L5e-B, L6e-B, L7e   | Materialele utilizate și metodele de construcție:   |
| 6.20.2.     |                          | <i>Uși pentru pasageri, încuietori și balamale</i>  |
| 6.20.2.1.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | Numărul de portiere și configurația, dimensiunile și unghiul maxim de deschidere ale acestora <sup>(5)</sup> : .....  |
| 6.20.2.2.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | Desenul încuietorilor și balamalelor și poziția acestora pe portiere: .....   |
| 6.20.2.3.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | Descrierea tehnică a încuietorilor și balamalelor: .....  |
| 6.20.2.4.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | Detalii, inclusiv dimensiuni, ale intrărilor, treptelor și mânerelor necesare, după caz: .....  |
| 6.20.3.     |                          | <i>Protecția interioară a ocupanților</i>   |
| 6.20.3.1.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | Fotografii, scheme și/sau o vedere explodată a amenajărilor interioare, care să cuprindă componentele din habitacul și materialele utilizate (cu excepția oglinzilor retrovizoare interioare, dispunerea comenzilor, scaunele și partea posterioară a scaunelor), capotă și trapa acesteia, spătarul: ..... |
| 6.20.4.     |                          | <i>Tetiere</i>  |
| 6.20.4.1.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | Tetiere: integrate/detașabile/separate <sup>(4)</sup>   |
| 6.20.4.2.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | O descriere detaliată a tetierei, cu specificarea, în special, a naturii materialului sau a materialelor din care se fabrică și, după caz, poziția și specificațiile întăriturilor și ale elementelor de fixare pentru tipul de scaun pentru care se solicită omologarea: .....                             |
| 6.20.4.3.   | L2e, L5e, L6e, L7e       | În cazul unei tetiere „separate”  |
| 6.20.4.3.1. | L2e, L5e, L6e, L7e       | O descriere detaliată a zonei structurale pe care trebuie să se fixeze tetiera: .....   |
| 6.20.4.3.2. | L2e, L5e, L6e, L7e       | Schema dimensiunilor părților caracteristice ale structurii și tetierei: ..... ”;   |

(r) se inserează apendicele 20a:

## „Apendicele 20 a

**Model de document informativ referitor la omologarea UE de tip a unui rezervor de combustibil ca unitate tehnică separată**

| Nr. crt. | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate   |
|----------|--------------------------|--|
| B.       |                          | <b>Informații generale referitoare la sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>                     |
| 0.7.     | L1e — L7e                | <b>Marcă (mărci) [denumirea (denumirile) de comerț a(le) producătorului]:</b> .....                            |
| 0.8.     | L1e — L7e                | <b>Tip:</b> .....  |
| 0.8.1.   | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....              |
| 0.8.2.   | L1e — L7e                | Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, [dacă este (sunt) disponibilă (disponibile)]: .....       |
| 0.8.3.   | L1e — L7e                | Omologare (omologări) de tip emisă (emise) (dată, dacă este disponibilă): .....                                |
| 0.9.     |                          | <b>Numele societății și adresa producătorului:</b> .....   |
| 0.9.1.   | L1e — L7e                | Numele și adresa sau adresele fabricilor de asamblare: .....   |
| 0.9.2.   | L1e — L7e                | Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul): .....                      |
| 0.10.    |                          | <b>Vehiculul (vehiculele) căruia (căroră) îi (le) este destinată unitatea tehnică separată<sup>(21)</sup>:</b> |
| 0.10.1.  | L1e — L7e                | Tipul <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.2.  | L1e — L7e                | Varianta <sup>(17)</sup> : .....   |
| 0.10.3.  | L1e — L7e                | Versiunea <sup>(17)</sup> : .....  |
| 0.10.4.  | L1e — L7e                | Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....              |
| 0.10.5.  | L1e — L7e                | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(2)</sup> : .....                                  |
| C.       |                          | <b>Informații generale referitoare la vehicul, sisteme, componente sau unități tehnice separate</b>            |
| 0.12.    |                          | <b>Conformitatea producției</b>  |
| 0.12.1.  | L1e — L7e                | Descrierea sistemelor globale de asigurare și gestionare a calității.  |
| 4.       |                          | <b>INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PERFORMANȚELE DE MEDIU ȘI DE PROPULSIE</b>                                      |
| 4.3.     |                          | <b>Sistem de control al emisiilor de vapori</b>  |
| 4.3.7.   | L1e — L7e                | Schița rezervorului de carburant cu indicarea capacității și materialului:                                     |

| Nr. crt.   | Categorie (subcategorie) | Informații detaliate  |
|------------|--------------------------|---|
| 7.         |                          | <b>INFORMAȚII PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI</b>   |
| 7.5.       |                          | <b>Stocarea combustibilului</b>   |
| 7.5.1.1.   |                          | Rezervor de combustibil   |
| 7.5.1.1.1. | L1e — L7e                | Capacitatea maximă: .....   |
| 7.5.1.1.2. | L1e — L7e                | Materiale utilizate: .....  |
| 7.5.1.1.3. | L1e — L7e                | Orificiul rezervorului de combustibil: orificiu limitat/etichetă <sup>(4)</sup> .....   |
| 7.5.1.3.   | L1e — L7e                | Desen și descriere tehnică a rezervorului (rezervoarelor) cu racordurile și tubulatura sistemului de aerisire și ventilare, opritoare, supape, dispozitive de fixare: .....   |
| 7.5.2.     |                          | <i>Container pentru gaz natural comprimat (GNC)</i>   |
| 7.5.2.1.   | L1e — L7e                | Documentul informativ aplicabil prevăzut în Regulamentul UNECE nr. 110 (*) așa cum s-a stipulat pentru vehiculul de categoria M1 completează prezentul document informativ în ceea ce privește rezervoarele de GNC și echipamentul aferent. |
| 7.5.3.     | L1e — L7e                | <i>Container (containere) pentru gaz petrolier lichefiat (GPL)</i>  |
| 7.5.3.1.   | L1e — L7e                | Documentul informativ aplicabil prevăzut în Regulamentul UNECE nr. 67 (**) așa cum s-a stipulat pentru vehiculul de categoria M1 completează prezentul document informativ în ceea ce privește rezervoarele de LPG și echipamentul aferent. |

(\*) JO L 120, 07.05.11, p. 1

(\*\*) JO L 72, 14.3.2008, p. 1.”;

(s) apendicele 24 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 24

**Declarația de conformitate a producătorului cu privire la vehiculele capabile să își convertească nivelul lor de performanță din subcategoria (L3e/L4e)-A2 în subcategoria (L3e/L4e)-A3 și vice-versa**

**Declarația producătorului cu privire la convertirea caracteristicilor motocicletei din categoria (L3e/L4e)-A2 în categoria (L3e/L4e)-A3 și vice-versa**

O versiune a prezentei declarații completată corespunzător se include în dosarul informativ.

Subsemnatul: [..... (nume complet și funcție)]

0.4. Numele societății și adresa producătorului: .....

0.4.2. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă e cazul)<sup>(0)</sup>: .....

Declară că

**Motocicleta din categoria (L3e/L4e)-A2 sau (L3e/L4e)-A3<sup>(1)</sup>:**

0.2. Tipul<sup>(4)</sup>: .....

0.2.1. Varianta (variantele)<sup>(4)</sup>: .....

0.2.2. Versiunea (versiunile)<sup>(4)</sup>: .....

0.2.3 Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....

0.3. Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul<sup>(5)</sup>: .....

1. Număr de omologare de tip (dacă este disponibil): .....

1.1. Omologare de tip emisă la (data, dacă este disponibilă): .....

3.2.2.1. Numărul (numerele) de identificare a software-ului PCU/ECU<sup>(1)</sup>: ..... și numărul (numerele) de verificare a (ale) calibrării: .....

**este potrivită din punct de vedere tehnic să fie postechipată la nivel de vehicul din categoria (L3e/L4e)-A2 sau (L3e/L4e)-A3<sup>(1)</sup> identificat în continuare:**

0.2. Tipul<sup>(4)</sup>: .....

0.2.1. Varianta (variantele)<sup>(4)</sup>: .....

0.2.2. Versiunea (versiunile)<sup>(4)</sup>: .....

0.2.3 Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....

0.3. Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul<sup>(5)</sup>: .....

1. Număr de omologare de tip (dacă este disponibil): .....

1.1. Omologare de tip emisă la (data, dacă este disponibilă): .....

3.2.2.1. Numărul (numerele) de identificare a software-ului PCU/ECU<sup>(1)</sup>: ..... și numărul (numerele) de verificare a (ale) calibrării: .....

Cu următoarele caracteristici tehnice:

**Caracteristici generale de construcție<sup>(3)</sup>**

- 1.8. Viteza maximă prin construcție a vehiculului: ..... km/h
- 1.9. Puterea netă maximă: ..... kW (la ..... min<sup>-1</sup>)<sup>(1)</sup>
- 1.10. Raportul putere netă maximă/masă a unui vehicul în stare de funcționare: ..... kW/kg

**Performanța de mediu<sup>(3)</sup>**

- 4.0.6. Nivelul de zgomot măsurat în conformitate cu<sup>(2)</sup>: .....
- 4.0.6.1. În staționare: ..... dB(A) la o viteză a motorului de: ..... min<sup>-1</sup>
- 4.0.6.2. În cursul deplasării: ..... dB(A)
- 4.0.6.3. Valoare limită pentru L<sub>urban</sub><sup>(0)(7)</sup>: ..... dB(A)
- 3.2.15. Emisii de gaze de evacuare măsurate în conformitate cu<sup>(2)</sup>: .....
- 3.2.15.1. Încercare de tip I: emisii de evacuare după pornirea la rece, inclusiv factorul de deteriorare:
- CO: ..... mg/km
- THC: ..... mg/km
- NMHC<sup>(0)</sup>: ..... mg/km

|  |   |
|--|---|
| NOx: .....   | mg/km   |
| THC+NOx <sup>(0)</sup> : .....   | mg/km   |
| PM <sup>(0)</sup> : .....  | mg/km   |
| 8.7.3.2. Încercare de tip II: emisii produse de gazele de evacuare în ralanti (la turație crescută) și la accelerare liberă: |   |
| HC: .....  | ppm în ralanti la turație normală și: ..... ppm în ralanti la turație mare          |
| CO: .....  | % vol ppm în ralanti la turație normală și: ..... % vol. în ralanti la turație mare |
| 8.7.3.2.1. Coeficientul corectat de absorbție a fumului: .....   | m <sup>-1</sup>   |
| <b>Randamentul energetic măsurat în conformitate cu<sup>(2)(3)</sup>:</b>  |   |
| 4.0.2. Consumul de combustibil <sup>(0)(6)</sup> : .....   | l sau kg/100 km   |
| 4.0.3. emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(0)(6)</sup> : .....   | g/km  |
| 4.0.4. Consumul de energie <sup>(0)(6)</sup> : .....   | Wh/km   |
| 4.0.5. Autonomie electrică <sup>(0)</sup> : .....  | km  |
| <b>prin modificarea următoarelor componente, piese, software-uri, etc.:</b> .....  |   |
| .....  |   |
| Locul:...  | Data: ...   |
| Semnătura: ...   | Nume și funcție în cadrul societății: ...   |

*Note explicative referitoare la apendicele 24:*

(Note de subsol și explicații care nu trebuie menționate în Declarația producătorului)

- <sup>(0)</sup> A se suprima data de intrare dacă nu se aplică.
- <sup>(1)</sup> A se șterge în cazul în care nu se aplică (nu se impune nicio ștergere în cazul în care sunt aplicabile mai multe date de intrare).
- <sup>(2)</sup> Numărul regulamentului delegat al Comisiei și ultimul regulament delegat al Comisiei de modificare aplicabil omologării de tip. În cazul unui regulament delegat al Comisiei cu două sau mai multe etape de punere în aplicare, a se indica și etapa de punere în aplicare și/sau codul. În mod alternativ, a se indica numărul regulamentului UNECE aplicabil.
- <sup>(3)</sup> Unitățile de măsură rotunjite la numărul întreg cel mai apropiat pentru dB(A), Wh/km, mg/km, în g/km, ppm și km; la cea mai apropiată zecimală pentru kW, l/100km, kg/100 km, m<sup>3</sup>/100 km și pentru % vol.; și până la sutimea cea mai apropiată pentru kW/kg și pentru m<sup>-1</sup>.
- <sup>(4)</sup> A se indica codul alfanumeric tip-variantă-versiune sau „TVV” alocat fiecărui tip, versiune și variantă așa cum s-a prevăzut la punctul 2.3 din partea B a anexei I.
- <sup>(5)</sup> Clasificare în conformitate cu articolul 4 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, codificarea se indică, de exemplu „L3e-A2”, în cazul unei motociclete Enduro de performanță medie.
- <sup>(6)</sup> În cazul vehiculelor electrice hibride cu sursă de alimentare externă, trebuie să se indice valorile „ponderate mixte” pentru CO<sub>2</sub>, consumul de combustibil și consumul de energie.
- <sup>(7)</sup> Se aplică numai pentru vehiculele din categoria L3e.”;
- (t) textul notelor explicative referitoare la anexa I se modifică după cum urmează:
- (i) nota explicativă (16) se înlocuiește cu următorul text:
- „(16) A se rotunji până la numărul întreg cel mai apropiat pentru dB(A).”;

(ii) nota explicativă (24) se înlocuiește cu următorul text:

„(24) A se indica pentru vehiculele echipate cu TVC următoarele: 1 „raportul de transmisie la viteza maximă prin construcție a vehiculului”; 2 „raportul de transmisie la puterea de vârf maximă”; 3 „raportul de transmisie la cuplul de vârf maxim”. Raporturile de transmisie trebuie să includă raportul de transmisie primară (dacă e cazul) și este completat cu o bandă de toleranță acceptabilă pentru aprobarea de către autoritatea de omologare. Pentru motoarele montate în butucul roții fără transmisie cu roți dințate, a se indica „n/a” sau „1”.”

(2) Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) apendicele 1 se modifică după cum urmează:

- (i) în MODEL A – Secțiunea 1, cuvintele „este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea UE de tip (...numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) acordată la (... data eliberării) și” se înlocuiesc cu cuvintele „este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea UE de tip (... numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) (CV\*... numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii)<sup>(3i)</sup> acordată la (... data eliberării) (CV\*... data eliberării)<sup>(3i)</sup> și”;
- (ii) în MODEL B – Secțiunea 1, cuvintele „este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea UE de tip (...numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) acordată la (... data eliberării) și” se înlocuiesc cu cuvintele „este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea UE de tip (... numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) (CV\*... numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii)<sup>(3i)</sup> acordată la (... data eliberării) (CV\*... data eliberării)<sup>(3i)</sup> și”;
- (ii) în MODEL C- Secțiunea 1, cuvintele „este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea UE de tip (...numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) acordată la (... data eliberării) și” se înlocuiesc cu cuvintele „este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea UE de tip (...numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) (CV\*... numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii)<sup>(3i)</sup> acordată la (... data eliberării) (CV\*... data eliberării)<sup>(3i)</sup> și”;
- (iv) în secțiunea 2, titlul „Secțiunea 2” se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA 2<sup>(o)</sup>”;

(v) în secțiunea 2, punctul 4.0.1. se înlocuiește cu următorul text:

|         |  |
|---------|--|
| „4.0.1. | Norma de poluare: Euro ..... (3/4/5) <sup>(1)</sup> ”; |
|---------|--|

(vi) în secțiunea 2, punctele 4.0.2., 4.0.2.1. și 4.0.2.2. se elimină;

(vii) în secțiunea 2, următoarele puncte 4.0.6. — 4.0.6.3. se inserează după punctul 4.0.1.:

|          |  |
|----------|--|
| „4.0.6.  | Nivelul de zgomot măsurat în conformitate cu <sup>(m)</sup> :  |
| 4.0.6.1. | În staționare: ..... dB(A) (CV*: ..... dB(A)) <sup>(3i)</sup> la o viteză a motorului: ..... min <sup>-1</sup> (CV*: ..... min <sup>-1</sup> ) <sup>(3i)</sup> |
| 4.0.6.2. | În cursul deplasării: ..... dB(A) (CV*: ..... dB(A)) <sup>(3i)</sup>   |
| 4.0.6.3. | Valoare limită pentru L <sub>urban</sub> <sup>(3p)</sup> : ..... dB(A) (CV*: ..... dB(A)) <sup>(3i)</sup> ”;   |

(viii) în secțiunea 2, punctul 3.2.15.1 se înlocuiește cu următorul text:

|            |  |                      |                                    |
|------------|--|----------------------|------------------------------------|
| „3.2.15.1. | Încercare de tip I: emisii produse de gazele de evacuare după pornirea la rece, inclusiv factorul de deteriorare, dacă este aplicabil: |                      |                                    |
|            | CO:  | CO:... mg/km         | (CV*:... mg/km) <sup>(3i)</sup>    |
|            | THC:   | CO:... mg/km         | (CV*:... mg/km) <sup>(3i)</sup>    |
|            | NMHC:  | mg/km <sup>(3)</sup> | (CV*:... mg/km) <sup>(3i)</sup>    |
|            | NOx:   | CO:... mg/km         | (CV*:... mg/km) <sup>(3i)</sup>    |
|            | THC+NOx:   | mg/km <sup>(3)</sup> | (CV*:... mg/km) <sup>(3i)</sup>    |
|            | PM:  | mg/km <sup>(3)</sup> | (CV*:... mg/km) <sup>(3i)</sup> ”; |

(ix) în secțiunea 2, rubrica „Randament energetic”, inclusiv toate punctele sale, se înlocuiește cu următorul text:

**„Randament energetic<sup>(m)(o)</sup>:**

|        |  |                 |   |
|--------|--|-----------------|---|
| 4.0.2. | Consum de combustibil <sup>(3)(q)</sup> :        | l sau kg/100 km | (CV*:... l sau kg/100 km) <sup>(3)(q)(3i)</sup> |
| 4.0.3. | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(3)(q)(n)</sup> : | g/km            | (CV*:... g/km) <sup>(3)(q)(3i)</sup>            |
| 4.0.4. | Consum de energie <sup>(3)(q)</sup> :            | Wh/km           | (CV*:... Wh/km) <sup>(3)(q)(3i)</sup>           |
| 4.0.5. | Autonomie electrică <sup>(3)</sup> :             | km              | (CV*:... km) <sup>(3)(3i)</sup> ”;              |

(b) apendicele 2 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 0.3 se înlocuiește cu următorul text:

|       |   |
|-------|---|
| „0.3. | Categorie, subcategorie și sub-subcategorie de vehicul <sup>(6)(u)</sup> :...”; |
|-------|---|

(iii) în secțiunea 2, rubrica „Randament energetic”, inclusiv toate punctele sale, se înlocuiește cu următorul text:

**„Randament energetic:**

|        |  |                 |   |
|--------|--|-----------------|---|
| 4.0.2. | Consum de combustibil <sup>(3)(q)</sup> :        | l sau kg/100 km | (CV*:... l sau kg/100 km) <sup>(3)(q)(3i)</sup> |
| 4.0.3. | emisii de CO <sub>2</sub> <sup>(3)(q)(n)</sup> : | g/km            | (CV*:... g/km) <sup>(3)(q)(3i)</sup>            |
| 4.0.4. | Consum de energie <sup>(3)(q)</sup> :            | Wh/km           | (CV*:... Wh/km) <sup>(3)(q)(3i)</sup>           |
| 4.0.5. | Autonomie electrică <sup>(3)</sup> :             | km              | (CV*:... km) <sup>(3)(3i)</sup> ”;              |

(c) textul notelor explicative referitoare la anexa IV se modifică după cum urmează:

(i) nota explicativă (9) se înlocuiește cu următorul text:

„(9) A se indica valoarea următoare în conformitate cu categoria vehiculului:

- pentru categoriile (subcategoriile): L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: viteza maximă măsurată a vehiculului;
- pentru categoriile (subcategoriile) L3e, L4e, L5e, L7e-A și L7e-B2: viteza maximă prin construcție a vehiculului.
- pentru bicicletele proiectate pentru pedalare (L1e): a se elimina acest punct din certificatul de conformitate”;



(ii) nota explicativă (n) se elimină;

(iii) nota explicativă (o) se înlocuiește cu următorul text:

„(o) Valorile rotunjite la numărul întreg cel mai apropiat pentru dB(A), Wh/ km, mg/ km, g/km, ppm, mm, kg, km și km/ h; la cea mai apropiată zecimală pentru kW, l/ 100 km, kg/ 100 km, m<sup>3</sup>/ 100 km și pentru % vol; și până la sutimea cea mai apropiată pentru kW/kg și pentru m<sup>-1</sup>.”;

(iv) nota explicativă (p) se elimină;

(v) a doua notă explicativă (s) de sub nota explicativă (t) se elimină;

(vi) se introduce următoarea notă explicativă (u):

„(u) Informațiile conținute la acest punct se declară la rubrica nr. 04. „Categoría de vehicul” din certificatele de conformitate eliberate în conformitate cu modelul prevăzut la anexa IV la Directiva 2002/24/CE.”;

(vii) se introduce următoarea notă explicativă (3r):

„(3r) Se aplică numai pentru vehiculele din categoria L3e”.

(3) Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3.1.6. se înlocuiește cu următorul text:

„3.1.6. Existența măsurilor luate de producător pentru asigurarea trasabilității vehiculului menționată la punctul 3.1.5. trebuie verificată în momentul omologării de tip.”;

(b) punctul 3.2.8. se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.8. Numărul de identificare a vehiculului (NIV) trebuie să fie prezentat, dacă este posibil, pe un singur rând. În cazul în care NIV este marcat pe două rânduri, începutul și sfârșitul NIV se delimitează cu un simbol la alegerea producătorului, care nu ar trebui să fie majuscule din alfabetul latin sau un numeral arab.”

(c) în apendicele 1, punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. Exemplu în cazul unei motociclete din categoria L3e-A3 cu informații suplimentare pentru vehiculul convertit (CV), o motocicletă din categoria L3e-A2, de la exteriorul dreptunghiului inscripționat în mod clar. În acest caz, în scopul unei modificări temporare și reversibile autorizată, făcută de producător la motocicleta înmatriculată pentru prima oară în categoria L3e-A3 cu scopul de a o înmatricula la nivel național după conversia la categoria L3e-A2 cu putere redusă (de exemplu, destinată conducătorilor cu permis de conducere pentru categoria A2):

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4\*168/2013\*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) — 4 250 min<sup>-1</sup>

maxim 352 kg

L3e-A2

e4\*168/2013\*2692

83 dB(A) — 3 750 min<sup>-1</sup>

35 kw”.

(4) Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) în apendicele 1, secțiunea III, punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

|       |  |
|-------|--|
| „2.1. | Omologarea se acordă în conformitate cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și valabilitatea omologării este astfel limitată până la zz/ll/aa <sup>(6)</sup> .”; |
|-------|--|

(b) apendicele 2 se modifică după cum urmează:

(i) în secțiunea III, punctul 4.1 se înlocuiește cu următorul text:

|       |  |
|-------|--|
| „4.1. | Omologarea se acordă în conformitate cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și valabilitatea omologării este astfel limitată până la zz/ll/aa <sup>(6)</sup> .”; |
|-------|--|

(ii) în secțiunea III, prima liniuță sub „NB:” se înlocuiește cu următorul text:

„— Dacă acest model este utilizat pentru omologarea de tip a unui vehicul ca dispensă pentru o nouă tehnologie sau un nou concept, conform articolului 40 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, titlul certificatului trebuie să fie „CERTIFICAT PROVIZORIU DE OMOLOGARE COMPLETĂ UE DE TIP VALABIL NUMAI PE TERITORIUL ...<sup>(5)</sup>”. Certificatul provizoriu de omologare de tip trebuie să specifice și limitările care au fost impuse cu privire la valabilitatea sa și derogările care s-au aplicat în conformitate cu articolul 30 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.”

(iii) notele explicative referitoare la apendicele 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„Note explicative referitoare la apendicele 2:

(note de subsol și explicații care nu trebuie declarate în certificatul de omologare de tip)

- (1) A se elimina mențiunea necorespunzătoare.
- (2) A se indica codul alfanumeric tip-variantă-versiune sau „TVV” alocat fiecărui tip, versiune și variantă așa cum s-a prevăzut la punctul 2.3 din partea B a anexei I.
- (3) Clasificat în conformitate cu articolul 4 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, codificarea se indică, de exemplu, „L3e-A1E” în cazul unei motociclete Enduro de performanță redusă.
- (4) A se vedea secțiunea 2.
- (5) A se indica statul membru.
- (6) Aplicabil numai omologării de tip a unui vehicul ca dispensă pentru o tehnologie nouă sau un concept nou, în conformitate cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.
- (7) Aplicabil numai pentru omologarea de tip a vehiculelor de serie mică națională, în temeiul articolului 42 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.
- (8) A se indica numai ultima modificare în cazul unei modificări a unuia sau mai multor articole din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, în conformitate cu modificarea aplicată omologării UE de tip.”;

(c) în apendicele 4, în secțiunea II, următoarele puncte 4a și 4a.1. se inserează după punctul 5.:

|       |  |
|-------|--|
| „4a.  | Omologarea este acordată/extinsă/refuzată/retrasă <sup>(1)</sup>   |
| 4a.1. | Omologarea se acordă în conformitate cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și valabilitatea omologării este astfel limitată până la zz/ll/aa <sup>(5)</sup> .”; |

(d) secțiunea II din apendicele 5 se modifică după cum urmează:

(i) următoarele puncte 4a și 4a.1. se inserează după punctul 5.:

|       |  |
|-------|--|
| „4a.  | Omologarea este acordată/extinsă/refuzată/retrasă <sup>(1)</sup>   |
| 4a.1. | Omologarea se acordă în conformitate cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și valabilitatea omologării este astfel limitată până la zz/ll/aa <sup>(5)</sup> .”; |

(ii) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

|     |  |
|-----|--|
| „5. | Limitări de valabilitate <sup>(1)(5)</sup> : .....”; |
|-----|--|

(iii) punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

|     |   |
|-----|---|
| „6. | Derogări aplicate <sup>(1)(5)</sup> : .....”. |
|-----|---|

(5) Anexa VII se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 4., tabelul 1 se elimină;

(b) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. Codificare pentru sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate

Tablelul 1

**Codificare pentru sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate**

| LISTA I – Cerințe de performanță de mediu și performanță a sistemului de propulsie   |   |                      |
|--|---|----------------------|
| Sistem sau componentă/unitate tehnică separată (UTS)   | Numărul Regulamentului delegat (UE) al Comisiei | Caracter alfanumeric |
| Sistem: emisii de motor (de nivel Euro 4)  | 134/2014  | A1                   |
| Sistem: emisii de motor (de nivel Euro 5)  | 134/2014  | A2                   |
| Sistem: emisii de carter (punctele 1.3.1. și 1.3.2.) și emisii evaporative [punctul 1.4.1. până la 1.4.3 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013] | 134/2014  | B1                   |
| Sistem: emisii de carter (punctul 1.3.1. și 1.3.2.) și emisii evaporative [punctul 1.4.4. până la 1.4.6 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013]  | 134/2014  | B2                   |
| Sistem: emisii de carter (punctul 1.3.1. și 1.3.2.) și emisii evaporative [punctul 1.4.7. până la 1.4.8 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013]  | 134/2014  | B3                   |
| Sistem: diagnosticare la bord funcțională [OBD Etapa I: punctele 1.8.1. până la 1.8.2 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013]                    | 134/2014  | C1                   |

**LISTA I – Cerințe de performanță de mediu și performanță a sistemului de propulsie**

| Sistem sau componentă/unitate tehnică separată (UTS)  | Numărul Regulamentului delegat (UE) al Comisiei | Caracter alfanumeric |
|---|---|----------------------|
| Sistem: diagnosticare la bord funcțională [OBD Etapa II: punctul 1.8.3. din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013] | 134/2014  | C2                   |
| Sistem: nivel de zgomot   | 134/2014  | D                    |
| Sistem: performanța unității propulsoare  | 134/2014  | E                    |
| Sistem: cuplul maxim și puterea maximă netă a unității de propulsie   | 134/2014  | E1                   |
| UTS: dispozitiv pentru controlul poluării   | 134/2014  | F                    |
| UTS: dispozitiv de combatere a zgomotului   | 134/2014  | G                    |
| UTS: dispozitiv de evacuare (dispozitiv pentru controlul poluării și dispozitiv de combatere a zgomotului)              | 134/2014  | H                    |

**LISTA II – Cerințe privind siguranța funcțională a vehiculului**

| Sistem sau componentă/unitate tehnică separată (UTS)  | Numărul Regulamentului delegat (UE) al Comisiei | Caracter alfanumeric |
|---|---|----------------------|
| Sistem: de frânare  | 3/2014  | J                    |
| Sistem: instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă   | 3/2014  | K                    |
| Sistem: structuri de protecție împotriva rostogolirii (ROPS)  | 3/2014  | I                    |
| Sistem: instalarea pneurilor  | 3/2014  | M                    |
| Sistem: instalarea unor dispozitive de avertizare sonoră  | 3/2014  | AA                   |
| Sistem: instalarea de geamuri, ștergătoare de parbriz și dispozitive de dejivrare și dezaburire                     | 3/2014  | AB                   |
| Sistem: Identificarea comenzilor, a lămpilor-martor și a indicatoarelor   | 3/2014  | AC                   |
| Sistem: ancorajele centurilor de siguranță  | 3/2014  | AD                   |
| Sistem: fiabilitatea direcției, comportament în viraje și orientabilitatea roților                                  | 3/2014  | AE                   |
| Sistem: sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele și portierele; | 3/2014  | AF                   |
| Componentă/UTS: dispozitiv de avertizare acustică   | 3/2014  | N                    |

**LISTA II – Cerințe privind siguranța funcțională a vehiculului**

| Sistem sau componentă/unitate tehnică separată (UTS) | Numărul Regulamentului delegat (UE) al Comisiei | Caracter alfanumeric |
|--|---|----------------------|
| Componentă/UTS: parbriz nevitrat                     | 3/2014  | O                    |
| Componentă/UTS: dispozitiv de spălare parbriz        | 3/2014  | P                    |
| Componentă/UTS: dispozitiv de vizibilitate spate     | 3/2014  | Q                    |
| Componentă/UTS: centuri de siguranță                 | 3/2014  | R                    |
| Componentă/UTS: loc de ședere (șa/scaun)             | 3/2014  | S                    |

**LISTA III – Cerințe privind construcția vehiculelor și cerințe generale privind omologarea de tip**

| Sistem sau componentă/unitate tehnică separată (UTS)  | Numărul Regulamentului delegat (UE) al Comisiei | Caracter alfanumeric |
|---|---|----------------------|
| Sistem: diagnosticare la bord funcțională [OBD Etapa I: punctele 1.8.1. până la 1.8.2 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013] | 44/2014   | T1                   |
| Sistem: diagnosticare la bord funcțională [OBD Etapa II: punctul 1.8.3. din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013]               | 44/2014   | T2                   |
| UTS: dispozitiv de cuplare a remorcii   | 44/2014   | U                    |
| UTS: dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate   | 44/2014   | V                    |
| UTS: mânere pentru pasageri   | 44/2014   | W                    |
| UTS: suporturi pentru picioare  | 44/2014   | X                    |
| UTS: ataș   | 44/2014   | Y                    |
| UTS: rezervor de combustibil  | 44/2014   | Z”.                  |

(6) Anexa VIII se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.2.1.3.3. se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1.3.3. Rezultatele încercării de tip II<sup>(3)</sup>:

Tabelul 5-2:

**Rezultatele încercării de tip II**

| Încercarea  | HC (ppm) | CO (% vol.) | Lambda | Turația motorului (min-) | Temperatura uleiului de motor (K) | Valoarea măsurată și corectată a coeficientului de absorbție (m <sup>-1</sup> ) |
|---|----------|-------------|--------|--------------------------|-----------------------------------|---|
| PI: Încercare la turație de mers în gol redusă  |          |             |        |                          |                                   | —   |
| PI: Încercare la turație de mers în gol ridicată  |          |             |        |                          |                                   | —   |
| CI — Încercare la accelerație liberă/ rezultatele încercării privind densitatea fumului | —        | —           | —      | —                        | —                                 | ”   |

(b) punctele 2.2.1.8.6. și 2.2.1.8.7. se înlocuiesc cu următorul text:

„2.2.1.8.6. emisii de CO<sub>2</sub> și consum de combustibil<sup>(3)</sup>”

Tabelul 5-8:

**Tabelul cu rezultatele încercării de tip VII pentru sistemele de propulsie dotate numai cu un motor cu combustie sau cu o unitate de propulsie electrică hibridă fără sursă de alimentare externă (NOVC)**

| Rezultatele încercărilor pentru o încercare de tip VII (TR <sub>TTVII</sub> )                               | Nr. încercării | CO <sub>2</sub> (g/km) | Consumul de combustibil (l/100km) sau (kg/100 km) |
|---|----------------|------------------------|---|
| TR <sub>TTI Measured x</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(ii)</sup>   | 1              |                        |   |
|   | 2              |                        |   |
|   | 3              |                        |   |
| TR <sub>TTI Measured Mean</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(ii)</sup>  |                |                        |   |
| K <sub>1</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(iii)</sup> <sup>(v)</sup><br>(fără unitate de măsură )                  |                |                        |   |
| TR <sub>TTVIIx</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(iv)</sup> =<br>K <sub>1</sub> · TR <sub>TTI Measured x Mean</sub> |                |                        |   |
| Emisiile de CO <sub>2</sub> și consumul de carburant, astfel cum sunt declarate de producător               | —              |                        |   |

<sup>(i)</sup> Dacă este cazul.

<sup>(ii)</sup> Se rotunjește la 2 zecimale exacte.

<sup>(iii)</sup> Se rotunjește la 4 zecimale exacte.

<sup>(iv)</sup> Se rotunjește la 0 zecimale exacte

<sup>(v)</sup> Fie K<sub>1</sub> = 1 în cazul în care:

(a) vehiculul **nu** este echipat cu un sistem de reducere a emisiilor cu regenerare periodică, sau

(b) vehiculul **nu** este un vehicul electric hibrid.

2.2.1.8.7. emisiile de CO<sub>2</sub>/consumul de carburant (valorile declarate de producător)<sup>(3)</sup>

consumul de energie electrică și autonomia electrică<sup>(3)</sup>:

Tabelul 5-9:

**Tabelul cu rezultatele încercării de tip VII pentru grupul propulsor exclusiv electric sau pentru unitățile de propulsie fără sursă de alimentare externă (NOVC) dotate cu un electromotor pentru propulsie**

|                                       | Consumul de energie electrică măsurat (Wh/km) | Consumul de energie electrică declarat (Wh/km) | Autonomia electrică măsurată (km) | Autonomia electrică decalată (km) |
|---------------------------------------|---|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Grupul propulsor exclusiv electric    |   |  |                                   |                                   |
| Grupul propulsor electric hibrid NOVC |   |  |                                   | ”;                                |

(c) la punctul 2.2.1.10.9., tabelul 5.-13. se înlocuiește cu următorul text:

„Tabelul 5-13

**Cerințele privind rezultatele încercării în privința nivelului de zgomot**

| Nivelul emisiei de zgomot | Euro 4   |   | Euro 5   |
|---------------------------|--|---|--|
| Limitele nivelului sonor  | Anexa VI (D) la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 | Limitele nivelului sonor UNECE echivalente celor din anexa VI (D) la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 | Anexa VI (D) la Regulamentul (UE) nr. 168/2013                                   |
| Cerințe de încercare      | Anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 168/2013   | Regulamentele UNECE menționate în anexa VI (D) la Regulamentul (UE) nr. 168/2013                    | Regulamentele UNECE menționate în anexa VI (D) la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 |

**Cerințele administrative pentru subcategoriile vehiculului în ceea ce privește nivelul de zgomot:**

| Categoriile (subcategoriile) vehiculului  |                                       |                            |
|---|---------------------------------------|----------------------------|
| L1e, L6e-A  | Anexa I la Regulamentul UNECE nr. 63. | Regulamentul UNECE nr. 63  |
| L3e   | Anexa I la Regulamentul UNECE nr. 41. | Regulamentul UNECE nr. 41  |
| L2e, L4e, L5e, L6e-B, L7e   | Anexa I la Regulamentul UNECE nr. 9.  | Regulamentul UNECE nr. 9   |
| Dispozitivele înlocuitoare de combatere a zgomotului de evacuare pentru toate categoriile | Anexa I la Regulamentul UNECE nr. 92. | Regulamentul UNECE nr. 92” |

(d) la punctul 2.2.1.10.11., tabelul 5-14 se înlocuiește cu următorul text:

„Tabelul 5-14

**rezultatele încercării nivelului de zgomot Euro 4 sau Euro 5**

| Categoria vehiculului | Clasa de propulsie                         | Limita nivelului de zgomot Euro 4 $SL_{EU4}$ (dB(A)) / rezultatele încercării emisiei de zgomot Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% din $SL_{EU4}$ ) | Procedura de încercare a nivelului de zgomot Euro 4  | Limita nivelului de zgomot Euro 5 rezultatele încercării emisiei de zgomot Euro 5 $SL_{EU5}$ (dB(A)) / $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% din $SL_{EU5}$ ) | Procedura de încercare a nivelului de zgomot Euro 5 |
|-----------------------|--|---|--|---|---|
| L1e-A                 | PI / CI / Hibrid                           | $SL_{EU4}:63$<br>$TR_{TTIXEU4}:$  | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei / Regulamentul UNECE nr. 63 | $SL_{EU5}:$<br>$TR_{TTIXEU5}:$  | Regulamentul UNECE nr. 63                           |
| L1e-B                 | PI / CI / Hibrid<br>$v_{max} \leq 25$ km/h | $SL_{EU4}:66$<br>$TR_{TTIXEU4}:$  |  | $SL_{EU5}:$<br>$TR_{TTIXEU5}:$  |   |
|                       |  | PI / CI / Hibrid<br>$v_{max} \leq 45$ km/h  |  | $SL_{EU4}:71$<br>$TR_{TTIXEU4}:$  |   |

| Categoria vehiculului | Clasa de propulsie                     | Limita nivelului de zgomot Euro 4 $SL_{EU4}$ (dB(A)) / rezultatele încercării emisiei de zgomot Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% din $SL_{EU4}$ ) | Procedura de încercare a nivelului de zgomot Euro 4  | Limita nivelului de zgomot Euro 5 rezultatele încercării emisiei de zgomot Euro 5 $SL_{EU5}$ (dB(A)) / $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% din $SL_{EU5}$ ) | Procedura de încercare a nivelului de zgomot Euro 5 |
|-----------------------|--|---|--|---|---|
| L2e                   | PI / CI / Hibrid                       | $SL_{EU4}:76$   | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei / Regulamentul UNECE nr. 9  | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 9                            |
|                       |  | $STR_{EU4}:$  |  | $STR_{EU5}:$  |   |
| L3e                   | PI / CI / Hibrid<br>RPM $\leq$ 25      | $SL_{EU4}:73$   | Regulamentul UNECE nr. 41  | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 41                           |
|                       |  | $TR_{TTIXEU4}:$   |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |
|                       | PI / CI / Hibrid<br>25 < RPM $\leq$ 50 | $SL_{EU4}:74$   |  | $SL_{EU5}:$   |   |
|                       |  | $STR_{EU4}:$  |  | $STR_{EU5}:$  |   |
|                       | PI / CI / Hibrid<br>RPM > 50           | $SL_{EU4}:77$   |  | $SL_{EU5}:$   |   |
|                       |  | $TR_{TTIXEU4}:$   |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |
| L4e                   | PI / CI / Hibrid                       | $SL_{EU4}:80$   | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei / Regulamentul UNECE nr. 9  | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 9                            |
|                       |  | $TR_{TTIXEU4}$  |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |
| L5e-A                 | PI / CI / Hibrid                       | $SL_{EU4}:80$   | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei / Regulamentul UNECE nr. 9  | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 9                            |
|                       |  | $STR_{EU4}:$  |  | $STR_{EU5}:$  |   |
| L5e-B                 | PI / CI / Hibrid                       | $SL_{EU4}:80$   | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei / Regulamentul UNECE nr. 9  | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 9                            |
|                       |  | $STR_{EU4}:$  |  | $STR_{EU5}:$  |   |
| L6e-A                 | PI / CI / Hibrid                       | $SL_{EU4}:80$   | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei / Regulamentul UNECE nr. 63 | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 63                           |
|                       |  | $TR_{TTIXEU4}:$   |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |



| Categoria vehiculului | Clasa de propulsie | Limita nivelului de zgomot Euro 4 $SL_{EU4}$ (dB(A)) / rezultatele încercării emisiei de zgomot Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% din $SL_{EU4}$ ) | Procedura de încercare a nivelului de zgomot Euro 4  | Limita nivelului de zgomot Euro 5 rezultatele încercării emisiei de zgomot Euro 5 $SL_{EU5}$ (dB(A)) / $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% din $SL_{EU5}$ ) | Procedura de încercare a nivelului de zgomot Euro 5 |
|-----------------------|--------------------|---|--|---|---|
| L6e-B                 | PI / CI / Hibrid   | $SL_{EU4}:80$   | Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei /Regulamentul UNECE nr. 9 | $SL_{EU5}:$   | Regulamentul UNECE nr. 9”                           |
|                       |                    | $TR_{TTIXEU4}:$   |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |
| L7e-A                 | PI / CI / Hibrid   | $SL_{EU4}:80$   |  | $SL_{EU5}:$   |   |
|                       |                    | $TR_{TTIXEU4}:$   |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |
| L7e-B                 | PI / CI / Hibrid   | $SL_{EU4}:80$   |  | $SL_{EU5}:$   |   |
|                       |                    | $TR_{TTIXEU4}:$   |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |
| L7e-C                 | PI / CI / Hibrid   | $SL_{EU4}:80$   |  | $SL_{EU5}:$   |   |
|                       |                    | $TR_{TTIXEU4}$  |  | $TR_{TTIXEU5}:$   |   |

(e) punctele 2.2.1.10.12. și 2.2.1.10.13. se înlocuiesc cu următorul text:

|               |  |
|---------------|--|
| „2.2.1.10.12. | Nivelul sonor la staționare: ..... dB(A) la o viteză a motorului de: ..... min <sup>-1</sup>   |
| 2.2.1.10.13.  | Marca (mărcile) și tipul (tipurile) dispozitivului (dispozitivelor) înlocuitor (înlocuitoare) de combatere a zgomotului <sup>(3)</sup> : ..... |

(f) se introduce următorul punct 2.2.1.10.14.:

|               |  |
|---------------|--|
| „2.2.1.10.14. | Amplasarea numărului de omologare de tip (a se adăuga scheme, fotografii) <sup>(3)</sup> .....”. |
|---------------|--|

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1826 AL COMISIEI****din 14 octombrie 2016****privind neaprobarea substanței active triciclazol, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind introducerea pe piață a produselor fitosanitare și de abrogare a Directivelor 79/117/CEE și 91/414/CEE ale Consiliului (<sup>1</sup>), în special articolul 13 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, la 21 decembrie 2012, Italia a primit, din partea societății Dow AgroSciences, o cerere de aprobare a substanței active triciclazol.
- (2) În conformitate cu articolul 9 alineatul (3) din regulamentul menționat, statul membru raportor a notificat, la 4 februarie 2013, solicitantul, celelalte state membre, Comisia și Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (denumită în continuare „autoritatea”) cu privire la admisibilitatea cererii.
- (3) Pentru substanța activă respectivă, au fost evaluate efectele asupra sănătății oamenilor și a animalelor și asupra mediului, în conformitate cu articolul 11 alineatele (2) și (3) din regulamentul menționat, determinate de utilizările propuse de solicitant. Statul membru raportor a prezentat Comisiei și autorității un proiect de raport de evaluare la data de 7 ianuarie 2014.
- (4) Autoritatea s-a conformat articolului 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. În conformitate cu articolul 12 alineatul (3) din regulamentul menționat, autoritatea a cerut solicitantului să furnizeze informații suplimentare statelor membre, Comisiei și autorității. Evaluarea informațiilor suplimentare efectuată de către statul membru raportor a fost transmisă autorității sub forma unui proiect de raport de evaluare actualizat.
- (5) Proiectul de raport de evaluare a fost examinat de către statele membre și de către autoritate. Autoritatea a prezentat Comisiei concluzia sa privind evaluarea riscurilor prezentate de substanța activă triciclazol (<sup>2</sup>) la 18 februarie 2015. Autoritatea a concluzionat că evaluarea potențialului genotoxic și cancerigen al substanței a fost neconcludentă și, prin urmare, nu au putut fi stabilite valori de referință [doză zilnică acceptabilă (DZA), doza acută de referință (DAR) și nivelul acceptabil de expunere a operatorului (NAEO)] pentru a fi utilizate în cadrul evaluărilor riscurilor pentru sănătatea umană. Prin urmare, evaluarea riscurilor pentru operatori, lucrători, trecători, rezidenți și consumatori nu a putut fi efectuată. Autoritatea a concluzionat, de asemenea, că materialul de testare utilizat în studiile de toxicitate nu a fost reprezentativ pentru specificațiile tehnice propuse pentru substanța activă și impuritățile asociate. În plus, anumite domenii ale evaluării nu au putut fi finalizate, inclusiv potențialul triciclazolului de a acționa ca un perturbator endocrin și potențialul de contaminare a apei subterane cu metabolizii a căror relevanță toxicologică este necunoscută.
- (6) Comisia a invitat solicitantul să își prezinte observațiile privind concluzia autorității și, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009, privind proiectul de raport de examinare. Solicitantul și-a prezentat observațiile, acestea fiind examinate cu atenție.
- (7) Cu toate acestea, în pofida argumentelor prezentate de solicitant, aspectele problematice menționate în considerentul 5 nu au putut fi eliminate.

<sup>(1)</sup> JO L 309, 24.11.2009, p. 1.<sup>(2)</sup> EFSA Journal 2015;13(2):4032, disponibil online la adresa: [www.efsa.europa.eu/efsajournal](http://www.efsa.europa.eu/efsajournal)

- (8) În consecință, nu s-a demonstrat că poate fi de așteptat ca, în cazul uneia sau al mai multor utilizări reprezentative ale cel puțin unui produs de protecție a plantelor care conține triciclazol, să fie îndeplinite criteriile de aprobare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009. Prin urmare, substanța activă triciclazol nu ar trebui aprobată în temeiul articolului 13 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009.
- (9) Prezentul regulament nu exclude posibilitatea prezentării unei noi cereri pentru triciclazol, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2009.
- (10) Comitetul permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale nu a emis un aviz în termenul stabilit de președintele său. S-a considerat că este necesar un act de punere în aplicare, iar președintele a transmis comitetului de apel proiectul actului de punere în aplicare în vederea unor dezbateri suplimentare. Comitetului de apel nu a emis un aviz în acest sens,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

**Neaprobarea substanței active**

Substanța activă triciclazol nu se aprobă.

*Articolul 2*

**Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea 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, 14 octombrie 2016.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1827 AL COMISIEI****din 14 octombrie 2016****de modificare pentru a 255-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu ISIL (Da'esh) și cu organizația Al-Qaida**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului din 27 mai 2002 de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu ISIL (Da'esh) și cu organizația Al-Qaida <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (1) litera (a) și articolul 7a alineatul (5),

întrucât:

- (1) Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 conține lista persoanelor, grupurilor și entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice în temeiul regulamentului respectiv.
- (2) La 11 octombrie 2016, Comitetul pentru sancțiuni al Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (CSONU) a decis să elimine o persoană fizică de pe lista sa a persoanelor, grupurilor și entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice și să modifice una dintre mențiunile de pe această listă. Prin urmare, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 ar trebui actualizată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*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, 14 octombrie 2016.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte**Șeful interimar al Serviciului Instrumente de Politică Externă*

---

<sup>(1)</sup> JO L 139, 29.5.2002, p. 9.

## ANEXĂ

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se modifică după cum urmează:

1. La rubrica „Persoane fizice”, se elimină următoarea mențiune:

„Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi [*alias* (a) Nasir al-Wahishi, (b) Abu Basir Nasir al-Wahishi, (c) Naser Abdel Karim al-Wahishi, (d) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, (e) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, (f) Nasser Abdul- karim Abdullah al-Wouhichi, (g) Abu Baseer al-Wehaishi, (h) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, (i) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, (j) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, (k) Abu Basir, (l) Abu Bashir]. Data nașterii: (a) 1.10.1976, (b) 8.10.1396 (calendarul Hijri). Locul nașterii: Yemen. Cetățenia: yemenită. Pașaport nr.: 40483 (număr de pașaport yemenit eliberat la 5.1.1997). Alte informații: conform relatărilor, ar fi decedat în Yemen în iunie 2015. Data desemnării menționată la articolul 7d alineatul (2) punctul (i): 19.1.2010.”

2. La rubrica „Persoane fizice”, următoarea mențiune se modifică astfel:

„Yazid Sufaat [*alias* (a) Joe, (b) Abu Zufar]. Adresa: Taman Bukit Ampang, Selangor, Malaysia. Data nașterii: 20.1.1964. Locul nașterii: Johor, Malaysia. Cetățenia: malaysiană. Pașaport nr.: A 10472263. Număr național de identificare: 640120-01-5529. Data desemnării menționată la articolul 2a alineatul (4) litera (b): 9.9.2003.” se înlocuiește cu următorul text:

„Yazid Sufaat [*alias* (a) Joe; (b) Abu Zufar]. Adresa: (a) Taman Bukit Ampang, Selangor, Malaysia (adresă anterioară); (b) Malaysia (în închisoare din 2013). Data nașterii: 20.1.1964. Locul nașterii: Johor, Malaysia. Cetățenia: malaysiană. Pașaport nr.: A 10472263. Număr național de identificare: 640120-01-5529. Data desemnării menționată la articolul 7d alineatul (2) punctul (i): 9.9.2003.”

---

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1828 AL COMISIEI****din 14 octombrie 2016****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 <sup>(1)</sup>,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 ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate <sup>(2)</sup>, 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 Rundei 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, 14 octombrie 2016.

Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

<sup>(1)</sup> JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup> | Valoarea forfetară de import |
|------------|----------------------------------|------------------------------|
| 0702 00 00 | MA                               | 124,5                        |
|            | ZZ                               | 124,5                        |
| 0707 00 05 | TR                               | 145,2                        |
|            | ZZ                               | 145,2                        |
| 0709 93 10 | TR                               | 138,5                        |
|            | ZZ                               | 138,5                        |
| 0805 50 10 | AR                               | 92,2                         |
|            | CL                               | 85,2                         |
|            | TR                               | 90,3                         |
|            | UY                               | 31,0                         |
|            | ZA                               | 94,7                         |
|            | ZZ                               | 78,7                         |
|            | 0806 10 10                       | BR                           |
| 0808 10 80 | EG                               | 169,2                        |
|            | TR                               | 144,7                        |
|            | ZZ                               | 199,8                        |
|            | AR                               | 191,8                        |
|            | AU                               | 196,9                        |
|            | BR                               | 124,9                        |
|            | CL                               | 154,5                        |
| 0808 30 90 | NZ                               | 145,5                        |
|            | ZA                               | 112,2                        |
|            | ZZ                               | 154,3                        |
|            | CN                               | 59,0                         |
|            | TR                               | 134,9                        |
|            | ZZ                               | 97,0                         |

<sup>(1)</sup> 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”.

**RECTIFICĂRI****Rectificare la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană**

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 158 din 15 iunie 2016)

În tot cuprinsul documentului:

în loc de: „scenariilor de încercare operațională”,

se citește: „scenariilor operaționale de încercare”.

În tot cuprinsul documentului:

în loc de: „scenariile de încercare operațională”,

se citește: „scenariile operaționale de încercare”.

La pagina 9, în cuprins, la punctul 6.1.2.2:

în loc de: „Scenarii de încercare operațională”,

se citește: „Scenarii operaționale de încercare”.

La pagina 37, în anexă, la punctul 6.1.1.2 subpunctul 4:

în loc de: „4. cazurilor specifice descrise la punctul 7.2.9”

se citește: „4. cazurilor speciale descrise la punctul 7.6”.

La pagina 38, în anexă, la punctul 6.1.2.2 primul paragraf:

în loc de: „scenariu de încercare operațională”,

se citește: „scenariu operațional de încercare”.

La pagina 39, în anexă, la punctul 6.1.2.2 al doilea paragraf:

în loc de: „Scenariile de încercări operaționale”,

se citește: „Scenariile operaționale de încercare”.

La pagina 39, în anexă, la punctul 6.1.2.2 al treilea paragraf:

în loc de: „scenariu de încercări operaționale”,

se citește: „scenariu operațional de încercare”.

La pagina 39, în anexă, la punctul 6.1.2.3 primul paragraf și al treilea paragraf subpunctul 5:

în loc de: „scenariilor de încercări operaționale”,

se citește: „scenariilor operaționale de încercare”.



La pagina 39, în anexă, la punctul 6.1.2.3 al doilea paragraf:

*în loc de:* „Setul de norme tehnice pentru părțile de cale ale ETCS și GSM-R și scenariile de încercare operațională corespunzătoare pentru subsistemul de control-comandă și semnalizare de cale puse la dispoziție sunt suficiente pentru a descrie toate exploatarea prevăzute ale sistemelor care sunt relevante pentru subsistemul de control-comandă și semnalizare de cale în situații normale și de avarie identificate, precum și că:”

*se citește:* „Setul de norme tehnice pentru părțile de cale ale ETCS și GSM-R și scenariile operaționale de încercare corespunzătoare pentru subsistemul de control-comandă și semnalizare de cale puse la dispoziție sunt suficiente pentru a descrie toate exploatarea prevăzute ale sistemelor care sunt relevante pentru subsistemul de control-comandă și semnalizare de cale în situații normale și de avarie identificate și:”.

La pagina 39, în anexă, la punctul 6.1.2.3 al treilea paragraf subpunctul 1 a doua teză:

*în loc de:* „După publicarea scenariilor preliminare sau a modificărilor lor ulterioare, toate părțile interesate au dreptul să formuleze observații cu privire la conformitatea scenariilor de încercare cu condițiile menționate la cele trei puncte de mai sus.”,

*se citește:* „După publicarea scenariilor preliminare sau a modificărilor lor ulterioare, toate părțile interesate au dreptul să formuleze observații cu privire la conformitatea scenariilor operaționale de încercare cu condițiile menționate la cele trei subpuncte de mai sus.”.

La pagina 56, în anexă, la punctul 7.4.4 al doilea paragraf subpunctul 4 (iii) prima teză:

*în loc de:* „datele la care vehiculele transfrontaliere existente beneficiază pe deplin de exploatarea cu «ETCS echipate doar cu la bord» în rețeaua de mare viteză, pe coridoare sau în alte părți ale rețelei;”,

*se citește:* „datele la care vehiculele transfrontaliere existente beneficiază pe deplin de exploatarea cu «ETCS echipate doar la bord» în rețeaua de mare viteză, pe coridoare sau în alte părți ale rețelei.”.

---





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



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**