

31996L0044

L 210/25

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

20.8.1996

**DIRECTIVA 96/44/CE A COMISIEI
din 1 iulie 1996**

**de adaptare la progresul tehnic a Directivei 70/220/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor
statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante
provenite de la autovehicule**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 94/12/CE ⁽²⁾ și, în special, articolul 5 al celei dintâi,

întrucât Directiva 70/220/CEE a Consiliului este una dintre directivele speciale ale procedurii de omologare CEE de tip care au fost stabilite prin Directiva 70/156/CEE a Consiliului ⁽³⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 95/54/CE ⁽⁴⁾; întrucât, în consecință, prevederile Directivei 70/156/CEE privind sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale autovehiculelor se aplică prezentei directive;

întrucât Directiva 70/220/CEE stabilește specificațiile privind măsurarea emisiilor la autovehiculele care intră în domeniul său de aplicare; întrucât, în temeiul experienței dobândite și a perfecționării tehnicii de laborator, este necesară adaptarea în consecință a acestor specificații;

întrucât este la fel de necesar să se alinieze condițiile de încercare din Directiva 70/220/CEE cu cele din Directiva 80/1268/CEE a Consiliului privind apropiere a legislațiilor statelor membre privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant al autovehiculelor ⁽⁵⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 93/116/CE a Comisiei ⁽⁶⁾ și, în special, în măsura în care este prevăzută relația dintre masa de referință a autovehiculului și inerția echivalentă care trebuie folosită;

întrucât prezenta directivă aliniază dispozițiile Directivei 70/220/CEE privind folosirea inerției echivalente cu dispozițiile Directivei 80/1268/CEE și formulările din fișa de informații și din certificatul de omologare de tip din Directiva 70/220/CEE cu cele din Directiva 70/156/CEE;

întrucât aceste modificări privesc numai dispozițiile administrative și tehnicile de măsurare a emisiilor prevăzute de

directivă; întrucât nu este necesar, prin urmare, să se anuleze omologările existente în temeiul directivei și nici să se împiedice înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a unor autovehicule noi reglementate de astfel de omologări;

întrucât măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic instituit prin Directiva 70/156/CEE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexele la Directiva 70/220/CEE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

De la 1 ianuarie 1997, statele membre nu mai pot acorda:

- omologări CEE de tip în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE sau
- omologări naționale de tip decât dacă sunt invocate dispozițiile articolului 8 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE;

din motive legate de poluarea aerului prin emisii, pentru un nou tip de autovehicul, dacă nu sunt conforme cu dispozițiile Directivei 70/220/CEE.

Prezenta directivă nu anulează nici o omologare de tip acordată anterior în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, nici nu împiedică extinderea unor astfel de omologări în temeiul directivei conform căreia au fost acordate inițial.

Articolul 3

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 1996. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

⁽¹⁾ JO L 76, 6.4.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 100, 19.4.1994, p. 42.

⁽³⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 266, 8.11.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 375, 31.12.1980, p. 36.

⁽⁶⁾ JO L 329, 30.12.1993, p. 39.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Articolul 4

Adoptată la Bruxelles, 1 iulie 1996.

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Pentru Comisie

Martin BANGEMANN

Membbru al Comisiei

ANEXĂ

MODIFICĂRI ALE ANEXELOR DIRECTIVEI 70/220/CEE

1. Se introduce o listă de anexe între articole și anexa I, după cum urmează:

„LISTA ANEXELOR

ANEXA I:	Domeniul de aplicare, definiții, cerere de omologare CEE de tip, acordarea de omologări CEE de tip, cerințe și încercări, modificări ale tipului de motor, conformitatea producției, dispoziții tranzitorii
ANEXA II:	Fișă de informații <i>Apendice:</i> Informații privind condițiile de încercare
ANEXA III:	Încercarea de tip I (verificarea emisiilor medii ale țevii de eșapament după o pornire la rece) <i>Apendicele 1:</i> Ciclul de funcționare folosit pentru încercarea de tip I <i>Apendicele 2:</i> Dinamometrul de șasiu <i>Apendicele 3:</i> Metodă de măsurare pe un simulator de drum cu dinamometrul de șasiu <i>Apendicele 4:</i> Verificări ale inerțiilor, altele decât cele mecanice <i>Apendicele 5:</i> Descrieri ale sistemelor de prelevare de probe la ieșirea din țeavă a emisiilor de gaze <i>Apendicele 6:</i> Metode de calibrare a echipamentului <i>Apendicele 7:</i> Verificarea întregului sistem <i>Apendicele 8:</i> Calculația emisiei de poluanți
ANEXA IV:	Încercarea de tip II (testarea emisiei de monoxid de carbon la turația de ralanti)
ANEXA V:	Încercarea de tip III (verificarea emisiilor de gaze de la carterul motorului)
ANEXA VI:	Încercarea de tip IV (determinarea emisiilor de vapori la autovehiculele cu motoare cu aprindere prin scânteie) <i>Apendice:</i> Calibrarea echipamentului pentru testarea emisiilor de vapori
ANEXA VII:	Încercarea de tip V (încercarea în timp pentru a verifica durabilitatea dispozitivelor antipoluare)
ANEXA VIII:	Specificații și carburanți de referință
ANEXA IX:	Certificat de omologare CEE de tip <i>Apendice:</i> Addendum”

Anexa I:

2. Titlul anexei I se înlocuiește cu următorul text:

„Domeniul de aplicare, definiții, cerere de omologare CEE de tip, acordarea de omologări CEE de tip, cerințe și încercări, modificări ale tipului, conformitatea producției, dispoziții tranzitorii”

3. Punctul 1: Prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„ Prezenta directivă se aplică:

— emisiilor de gaze de evacuare la ieșirea din țevă, emisiilor de vapori, emisiilor de gaze de la carterul motorului și durabilității dispozitivelor antipoluare pentru toate tipurile de motor echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie

și

— emisiilor de gaze de evacuare la ieșirea din țevă și durabilității dispozitivelor antipoluare pentru autovehiculele din categoriile M₁ și N₁¹ echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare;

reglementate de articolul 1 din Directiva 70/220/CEE în versiunea Directivei 83/351/CEE a Consiliului (*), cu excepția acelor autovehicule din categoria N₁ pentru care omologările de tip au fost aprobate în temeiul Directivei 88/77/CEE a Consiliului (**).

(*) JO L 197, 20.7.1983, p. 1.

(**) JO L 36, 9.2.1988, p. 33.”

4. Nota de subsol ¹ se înlocuiește cu următorul text:

„¹ După cum este prevăzut în anexa II A la Directiva 70/156/CEE.”

5. Punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2. Un model al fișei de informații este prezentat în anexa II.”

6. Punctul 3.2.1 se elimină.

7. Punctul 3.2.2 se elimină.

8. Punctul 3.2.3 devine punctul 3.2.1 și va avea următorul cuprins:

„3.2.1. Acolo unde este cazul, se depun și copii ale altor omologări de tip cu date relevante pentru a permite extinderea omologărilor de tip și pentru stabilirea factorilor de deteriorare.”

9. După punctul 4.2 se adaugă un nou punct 4.3 care va avea următorul cuprins:

„4.3. Un număr de omologare de tip în conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE se acordă pentru fiecare tip de autovehicul omologat. Același stat membru nu acordă același număr pentru un alt tip de autovehicul.”

10. Figura I.5.2:

„masa” se înlocuiește cu „masa maximă”.

11. Punctul 5.3.1.4:

— Prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Sub rezerva cerințelor de la 5.3.1.5, încercarea trebuie repetată de trei ori.”

— Punctul 5.3.1.4.1: Nota de subsol ¹ se elimină.

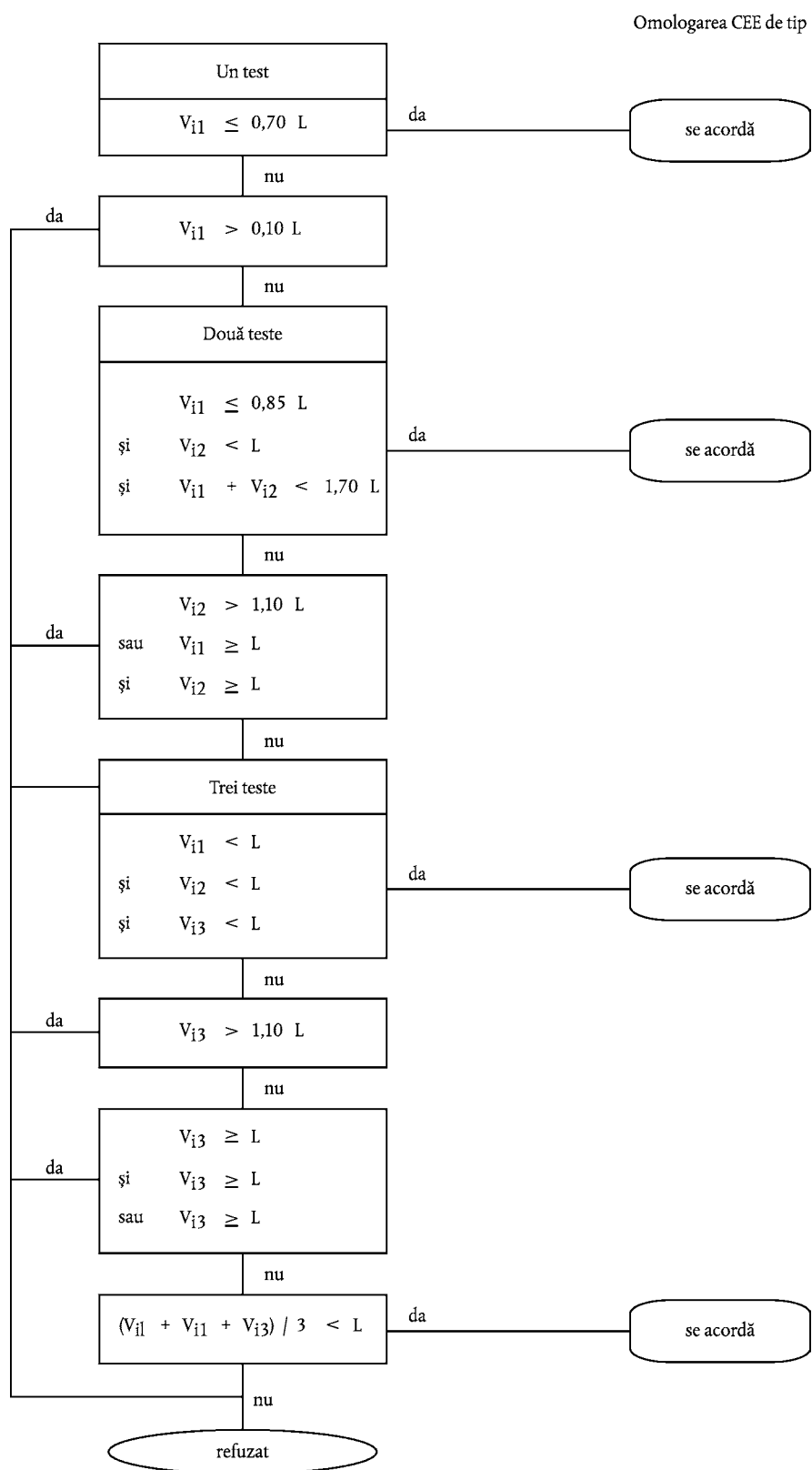
— Punctul 5.3.1.4.2 se elimină.

— Figura I.5.3 se înlocuiește cu următoarea nouă figură:

Figura I.5.3

Schema sistemului de omologare de tip, încercare de tip I

(a se vedea punctul 5.3.1)



12. Punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. **Modificări ale tipului și modificări ale omologărilor**

În cazul modificărilor tipului deja omologat în conformitate cu prezenta directivă, se aplică dispozițiile articolului 5 din Directiva 70/156/CEE și, dacă este cazul, următoarele dispoziții speciale:”

13. Punctul 6.1.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.1.1. Omologarea de tip acordată unui tip de autovehicul poate fi extinsă numai pentru tipurile de autovehicul cu o masă de referință necesitând folosirea următoarelor două inerții echivalente mai înalte sau orice inerție echivalentă mai scăzută.”

14. Punctul 6.1.2.3: Sfârșitul primei teze se înlocuiește cu următorul text:

„...sub rezerva aprobării serviciului tehnic.”

15. Punctul 6.3.1.1: Se adaugă următoarea liniuță:

„— centrul de calibrare a cilindrului la dimensiunile centrului.”

16. Punctul 6.3.1.2:

— În versiunea portugheză „conversor catalítico” se înlocuiește cu „catalisador”.

— A treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— forma și dimensiunile convertorului catalitic (volumul blocului $\pm 10\%$).”

— La a zecea liniuță și după „orificiul de admisie al convertorului catalitic” se adaugă următoarea teză:

„Această variație de temperatură se verifică în condiții stabile la o viteză de 120 km/h și de reglaj de sarcină de încercare de tip I”.

17. Punctul 6.3.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.3.1.3. Categoriile de inerție: cele două categorii de inerție imediat superioare și orice categorie de inerție inferioară.”

18. Punctul 7.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„7.1.1. Dacă trebuie efectuată o încercare de tip I și omologarea de tip a autovehiculului are una sau mai multe extinderi, încercările se efectuează fie pentru autovehicul descris în pachetul inițial de informații, fie pentru autovehicul descris în pachetul de informații referitor la extinderea respectivă.”

Anexa II

19. Anexa II se înlocuiește cu o nouă anexă II, după cum urmează:

„ANEXA II

FIȘĂ DE INFORMAȚII nr. ...

în temeiul anexei I la Directiva 70/156/CCE (*) privind omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenind de la autovehicule (Directiva 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva.../.../CE)

Următoarele informații trebuie transmise, după caz, în trei exemplare și trebuie să conțină un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Dacă există fotografii, acestea trebuie să fie suficient de detaliate.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

- 0.1. Marca (numele comercial al constructorului):
- 0.2. Tipul și denumirea sau denumirile comerciale generale:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul ^(b):
- 0.3.1. Amplasarea marcatului:
- 0.4. Categoria vehiculului ^(c):
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE A AUTOVEHICULULUI

- 1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ:
- 1.3.3. Axe motoare (numerele, poziția, interconectarea):
2. MASE ȘI DIMENSIUNI ^(d) (în kg și mm)
(a se vedea desenul, dacă este cazul)
- 2.6. Masa autovehiculului cu caroserie în stare de funcționare sau masa șasiului cu cabină în cazul în care constructorul nu echipează caroseria (cu echipament standard, inclusiv agent de răcire, uleiuri, carburant, scule, roată de rezervă și șofer) ^(e) (maxim și minim):
- 2.8. Încărcătura utilă maximă permisă tehnic stabilită de constructor ^(f) (maxim și minim):

3. MOTORUL

- 3.1. Constructor:
- 3.1.1. Codul de motor al constructorului (astfel cum este marcat pe motor sau alte mijloace de identificare):
- 3.2. Motor cu combustie internă
- 3.2.1.1. Principiu de funcționare: aprindere prin scânteie/aprindere prin comprimare, în patru timpi/în doi timpi ⁽¹⁾

- 3.2.1.2. Numărul și amplasarea cilindrilor:
- 3.2.1.2.1. Alezaj (°): mm
- 3.2.1.2.2. Cursă (°): mm
- 3.2.1.2.3. Ordinea de aprindere:
- 3.2.1.3. Capacitatea motorului (°): cm³
- 3.2.1.4. Raport volumetric de comprimare (°):
- 3.2.1.5. Desene ale camerei de ardere, coroanei pistonului și, în cazul motorului cu aprindere pozitivă, ale inelelor pistonului:
- 3.2.1.6. Turația de mers în gol (°): min⁻¹
- 3.2.1.7. Conținutul de monoxid de carbon din volumul de gaze evacuate cu motorul la mers în gol (°): % stabilit de constructor (doar la motoarele cu aprindere prin scânteie)
- 3.2.1.8. Putere maximă reală (°): kW la min⁻¹ (valoarea declarată de constructor)
- 3.2.2. Carburant: motorină/benzină/GPL/alt carburant (°)
- 3.2.2.1. Cifra octanică Reasearch, cu plumb:
- 3.2.2.2. Cifra octanică Research, fără plumb:
- 3.2.2.3. Intrarea în rezervorul de carburant: orificiu cu acces limitat/etichetă (°)
- 3.2.4. Alimentare cu carburant
- 3.2.4.1. Prin carburator(carburatoare): da/nu (°)
- 3.2.4.1.1. Marcă (mărci):
- 3.2.4.1.2. Tip (tipuri):
- 3.2.4.1.2. Numărul instalat:
- 3.2.4.1.4. Reglaje (°):
- 3.2.4.1.4.1. Jicloare: }
- 3.2.4.1.4.2. Difuzoare de aer: }
- 3.2.4.1.4.3. Nivelul camerei de nivel constant: } Sau curba debitului de carburant în alimentarea motorului în raport cu
- 3.2.4.1.4.4. Masa flotorului: } debitul de aer și reglajele necesare pentru menținerea curbei.
- 3.2.4.1.4.5. Poantoul: }
- 3.2.4.1.5. Sistemul de demarare la rece: manual/automatic (°)
- 3.2.4.1.2.1. Principiu (principii) de funcționare:
- 3.2.4.1.5.2. Limitele de funcționare/reglaje (°) (°):
- 3.2.4.2. Prin injecție de carburant (numai cu aprindere prin comprimare): da/nu (°)
- 3.2.4.2.1. Descrierea sistemului:
- 3.2.4.2.2. Principiul de lucru: injecție directă/antecameră/cameră turbionară (°)
- 3.2.4.2.3. Pompă de injecție
- 3.2.4.2.3.1. Marcă (mărci):
- 3.2.4.2.3.2. Tip (tipuri):
- 3.2.4.2.3.3. Alimentare maximă cu carburant (°) (°) mm³/cursă sau ciclu la o viteză a pompei de: min⁻¹ sau, alternativ, o diagramă caracteristică
- 3.2.4.2.3.4. Reglajul injecției:
- 3.2.4.2.3.5. Curba de avans a injecției (°):
- 3.2.4.2.3.6. Procedură de calibrare: stand de încercare/motor (°)
- 3.2.4.2.4. Regulator de turație

- 3.2.4.2.4.1. Tip:
- 3.2.4.2.4.2. Punctul de închidere
- 3.2.4.2.4.2.1. Punctul de închidere sub sarcină: min⁻¹
- 3.2.4.2.4.2.2. Punctul de închidere fără sarcină: min⁻¹
- 3.2.4.2.6. Injectorul (injectoarele)
- 3.2.4.2.6.1. Marcă (mărci):
- 3.2.4.2.6.2. Tip (tipuri):
- 3.2.4.2.6.3. Presiunea de deschidere (?): kPa sau diagrama caracteristică (?):
- 3.2.4.2.7. Sistemul de aprindere la rece
- 3.2.4.2.7.1. Marca:
- 3.2.4.2.7.2. Tip (tipuri):
- 3.2.4.2.7.3. Descriere:
- 3.2.4.2.8. Sistemul auxiliar de aprindere
- 3.2.4.2.8.1. Marcă:
- 3.2.4.2.8.2. Tip (tipuri):
- 3.2.4.2.8.3. Descrierea sistemului:
- 3.2.4.3. Prin injecție de carburant (numai aprindere prin scânteie): da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Principiul de funcționare: colector de admisie (unipunct/multipunct ⁽¹⁾)/injecție directă/alta (specificați) ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.4.3.2. Marcă (mărci):
- 3.2.4.3.3. Tip (tipuri):
- 3.2.4.3.4. Descrierea sistemului:
- 3.2.4.3.4.1. Tipul sau numărul unității de control:
- 3.2.4.3.4.2. Tipul regulatorului de carburant:
- 3.2.4.3.4.3. Tipul traductorului de aer:
- 3.2.4.3.4.4. Tipul distribuitorului de carburant:
- 3.2.4.3.4.5. Tipul regulatorului presiune:
- 3.2.4.3.4.6. Tipul microcomutatorului:
- 3.2.4.3.4.7. Tipul șurubului de reglare a mersului în gol:
- 3.2.4.3.4.8. Tipul corpului clapetei:
- 3.2.4.3.4.9. Tipul senzorului de temperatură a apei:
- 3.2.4.3.4.10. Tipul senzorului de temperatură a aerului:
- 3.2.4.3.4.11. Tipul comutatorului de temperatură:
- 3.2.4.3.5. Injectoare: presiunea de deschidere (?): kPa sau diagrama caracteristică (?):
- 3.2.4.3.6. Reglajul injecției:
- 3.2.4.3.7. Sistemul de aprindere la rece
- 3.2.4.3.7.1. Principiu de funcționare:
- 3.2.4.3.7.2. Limitele de funcționare/reglaje ⁽¹⁾ (?):
- 3.2.4.4. Pompa de alimentare
- 3.2.4.4.1. Presiune ⁽²⁾: kPa sau diagrama caracteristică ⁽²⁾:
- 3.2.6. Aprindere
- 3.2.6.1. Marcă (mărci):

În cazul altor sisteme decât cele cu injecție continuă, se vor preciza detaliile echivalente

- 3.2.6.2. Tip (tipuri):
- 3.2.6.3. Principiu de funcționare:
- 3.2.6.4. Curba avansului la aprindere ⁽²⁾:
- 3.2.6.5. Reglajul aprinderii statice ⁽²⁾: grade înaintea TDC
- 3.2.6.6. Distanța la punctul de contact ⁽²⁾: mm
- 3.2.6.7. Unghiul camei ⁽²⁾:
- 3.2.7. Sistem de răcire (lichid/aer) ⁽¹⁾:
- 3.2.8. Sistem de admisie
- 3.2.8.1. Încărcător de presiune: da/nu ⁽¹⁾:
- 3.2.8.1.1. Marcă (mărci):
- 3.2.8.1.2. Tip (tipuri):
- 3.2.8.1.3. Descrierea sistemului (presiunea de încărcare maximă: kPa, gaze de evacuare, dacă este cazul):
.....
- 3.2.8.2. Răcitor intermediar: da/nu ⁽¹⁾:
- 3.2.8.4. Descriere și scheme ale galeriilor de admisie și ale accesoriilor acestora (cameră de distribuire a aerului, dispozitiv de încălzire, prize de aer suplimentare etc.):
- 3.2.8.4.1. Descrierea admisiei multiple (inclusiv scheme și/sau fotografii):
- 3.2.8.4.2. Filtrul de aer, scheme:
- 3.2.8.4.2.1. Marcă (mărci):
- 3.2.8.4.2.2. Tip (tipuri):
- 3.2.8.4.3. Amortizorul de admisie, scheme:
- 3.2.8.4.3.1. Marcă (mărci):
- 3.2.8.4.3.2. Tip (tipuri):
- 3.2.9. Sistem de evacuare
- 3.2.9.2. Descrierea și/sau scheme ale sistemului de evacuare:
- 3.2.11. Reglajul distribuției sau date echivalente
- 3.2.11.1. Deschiderea maximă a valvei, unghiului de deschidere și închidere, sau detaliile de reglaj a sistemului alternativ de distribuție, în relație cu punctul mort:
- 3.2.11.2. Domenii de referință și/sau reglaj ⁽¹⁾:
- 3.2.12. Măsuri luate împotriva poluării aerului
- 3.2.12.1. Mijloace pentru reciclarea gazului de la carterul motorului:
- 3.2.12.2. Dispozitive antipoluare suplimentare (dacă este cazul și dacă nu au fost menționate la alt punct)
- 3.2.12.2.1. Convertor catalitic: da/nu ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.1.1. Număr de convertizoare catalitice și elemente:
- 3.2.12.2.1.2. Dimensiuni, forme și volum ale convertorului (convertoarelor) catalitic(e):
- 3.2.12.2.1.3. Tipul de acțiune catalitică:
- 3.2.12.2.1.4. Încărcătura totală de metale prețioase:
- 3.2.12.2.1.5. Concentrația relativă:
- 3.2.12.2.1.6. Substratul (structură și material):
- 3.2.12.2.1.7. Densitatea celulei:
- 3.2.12.2.1.8. Tipul de carcasă pentru convertorul catalitic:
- 3.2.12.2.1.9. Amplasarea convertorului (convertoarelor) catalitic(e) (locul și distanța de referință în ciclul de evacuare):

- 3.2.12.2.1.10. Scut de căldură: da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2. Senzor de oxigen: da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1. Tip:
- 3.2.12.2.2.2. Amplasare:
- 3.2.12.2.2.3. Control:
- 3.2.12.2.3. Injecție de aer: da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1. Tip (jet de aer, pompă aer etc.):
- 3.2.12.2.4. Recircularea gazelor de evacuare: da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1. Caracteristici (debit etc.):
- 3.2.12.2.5. Sistemul de control al emisiilor prin evaporare: da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. Descrierea detaliată a dispozitivelor și reglarea lor:
- 3.2.12.2.5.2. Schema sistemului de control al evaporărilor:
- 3.2.12.2.5.3. Schema vasului de carbon:
- 3.2.12.2.5.4. Masa de cărbune uscat:
- 3.2.12.2.5.5. Schema rezervorului de carburant cu indicarea capacității și materialului:
- 3.2.12.2.5.6. Schema scutului de protecție între rezervor și sistemul de evacuare:
- 3.2.12.2.6. Filtru de particule: da/nu ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1. Dimensiuni, formă și capacitatea filtrului de particule:
- 3.2.12.2.6.2. Tipul și construcția filtrului de particule:
- 3.2.12.2.6.3. Amplasarea (distanța de referință pe linia de evacuare):
- 3.2.12.2.6.4. Metode sau sisteme de regenerare, descriere și/sau schemă:
- 3.2.12.2.7. Alte sisteme (descriere și funcționare):
4. TRANSMISIE ^(*)
- 4.4. Ambreiaj (tip):
- 4.4.1. Conversia cuplului maxim:
- 4.5. Cutia de viteze
- 4.5.1. Tip (manuală/automată/TVC ⁽¹⁾):
- 4.6. Raport de angrenare

Treaptă de viteză	Raportul de angrenare internă (raportul de randament al rotațiilor arborelui între motor și cutia de viteze)	Raportul de conducere final (raportul între randamentul cutiei de viteze și turația roții motoare)	Raportul total de transmisii
Maxim pentru TVC ^(*)			
1			
4			
3			
...			
Minim pentru TVC ^(*)			
Marșarier			

^(*) Transmisie variabilă continuă

6. SUSPENSIE
- 6.6. Pneuri și roți
- 6.6.1. Combinații pneuri/roți (pentru pneuri se va indica mărimea, indexul minim al capacității de încărcare, simbolul categoriei de viteze minimă); pentru roți se va indica dimensiunea jantei și profilul
- 6.6.1.1. Axe
- 6.6.1.1.1. Axa 1:
- 6.6.1.1.2. Axa 2:
- 6.6.1.1.3. Axa 3:
- 6.6.1.1.4. Axa 4:
etc.
- 6.6.2. Limitele minime și maxime ale razei de rulare
- 6.6.2.1. Axa 1:
- 6.6.2.2. Axa 2:
- 6.6.2.3. Axa 3:
- 6.6.2.4. Axa 4:
etc.
- 6.6.3. Presiunea pneurilor recomandată de constructor: kPa
9. CAROSERIE
- 9.10.3. Locuri
- 9.10.3.1. Număr:

Data, dosar

Apendice

INFORMAȚII PRIVIND CONDIȚIILE DE ÎNCERCARE

1. **Bujii**
- 1.1. Marcă:
- 1.2. Tip:
- 1.3. Reglarea bujiilor:
2. **Bobină de aprindere**
- 2.1. Marcă:
- 2.2. Tip:
3. **Condensator de aprindere**
- 3.1. Marcă:
- 3.2. Tip:
4. **Lubrifiant utilizat**
- 4.1. Marcă:
- 4.2. Tip:

(*) Numerele punctelor și notelor de subsol folosite în prezenta fișă de informații corespund celor stabilite în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele fără relevanță pentru prezenta directivă se omit."

Anexa III

20. Punctul 4.1.4.2: Sfârșitul celei de-a doua teze se înlocuiește cu următorul text:
„... trebuie să fie de 5 % la 120, 100, 80, 60 și 40 și 10 % la 20 km/h.”
21. Punctul 4.1.5.2: Sfârșitul primei teze se înlocuiește cu următorul text:
„... viteze de 120, 100, 80, 60, 40 și 20 km/h.”
22. Punctul 4.2.3:
— Prima teză se elimină.
— Figura III. 4.2.3 se elimină.
23. Punctul 4.2.7: Partea de frază de după virgulă se înlocuiește cu următorul text:
„... tuburile de legătură trebuie să fie conectate cât se poate de aproape de autovehicul cu condiția să nu afecteze funcționarea autovehiculului.”
24. Punctul 4.3.1.2:
— A doua teză va avea următorul cuprins:
„Eroarea de măsurare nu trebuie să depășească $\pm 2\%$ (eroarea internă a analizatorului) indiferent de valoarea reală pentru gazele de calibrare. Pentru concentrații de mai puțin de 100 ppm, eroarea de măsurare nu trebuie să depășească ± 2 ppm. Probele de aer ambiental trebuie să fie măsurate cu același analizor pe scara corespunzătoare.”
— A treia și a patra teză se elimină.
— Ultima teză va avea următorul cuprins:
„Balanța microgram folosită pentru determinarea greutateii filtrelor trebuie să aibă o acuratețe de 5 μg și să se poată citi la 1 μg .”
25. Punctul 4.3.2: A treia teză de la al treilea punct va avea următorul cuprins:
„Probele pentru testul debitului de gaze pentru particule trebuie să fie astfel prelevate în traseul de diluare încât un eșantion reprezentativ de flux de gaz să poată fi luat din amestecul omogen de aer/gaz de evacuare și temperatura amestecului aer/gaz de evacuare de 325 grade Kelvin (52 °C) să nu fie depășită imediat înaintea filtrului de particule.”
26. Punctul 5.1:
— Tabelul se înlocuiește cu următorul:

Masa de referință a autovehiculului RW (kg)	Inerția echivalentă I (kg)
„RW $\leq$ 480	455
480 < RW $\leq$ 540	510
540 < RW $\leq$ 595	570
595 < RW $\leq$ 650	625
650 < RW $\leq$ 710	680
710 < RW $\leq$ 765	740
765 < RW $\leq$ 850	800
850 < RW $\leq$ 965	910
965 < RW $\leq$ 1 080	1 020
1 080 < RW $\leq$ 1 190	1 130
1 190 < RW $\leq$ 1 305	1 250
1 305 < RW $\leq$ 1 420	1 360
1 420 < RW $\leq$ 1 530	1 470
1 530 < RW $\leq$ 1 640	1 590
1 640 < RW $\leq$ 1 760	1 700
1 760 < RW $\leq$ 1 870	1 810
1 870 < RW $\leq$ 1 980	1 930
1 980 < RW $\leq$ 2 100	2 040
2 100 < RW $\leq$ 2 210	2 150
2 210 < RW $\leq$ 2 380	2 270
2 380 < RW $\leq$ 2 610	2 270
2 610 < RW	2 270”

— După tabel se adaugă următoarea teză:

„Dacă inerția echivalentă corespunzătoare nu este afișată pe dinamometru, se utilizează valoarea mai mare cea mai apropiată de masa autovehiculului de referință.”

27. Punctul 5.3.1: După primul punct se adaugă următorul punct:

„La cererea constructorului, autovehiculele cu aprindere cu scânteie pot fi preconditionate cu o parte I și două părți II cicluri conducătoare.”

28. Punctul 6.1.3 va avea următorul cuprins:

„6.1.3. La sfârșitul primelor 40 de secunde ale perioadei de mers în gol un curent de aer cu viteză variabilă va fi proiectat către autovehicul. Viteza suflului va fi astfel încât, între limitele de 10 km/h până la cel puțin 50 km/h, viteza liniară a aerului la ieșirea din suflantă să fie între ± 5 km/h din viteza corespunzătoare de rulare. Suflanta finală selectată trebuie să aibă următoarele caracteristici:

— Suprafața: cel puțin 0,2 m²;

— Înălțimea celui de mai de jos colț deasupra pământului: aproximativ 20 cm;

— Distanța față de partea din față a autovehiculului: aproximativ 30 cm.

Ca o alternativă viteza suflantei trebuie să fie de cel puțin 6 m/s (21,6 km/h). La cererea constructorului, pentru autovehicule speciale (de exemplu furgonete sau mașini de teren) înălțimea ventilatorului poate fi modificată.”

29. Punctul 6.1.4 va avea următorul cuprins:

„6.1.4. În timpul încercării, viteza se înregistrează contra timp sau de către sistemul de înregistrare a datelor, astfel încât corectitudinea ciclurilor efectuate să poată fi evaluată.”

30. Punctul 6.3.1:

— Se adaugă următorul text:

„Vezi tabelele III.1.2 și III.1.3 din apendice.”

— Secțiunile 6.3.1.1 – 6.3.1.6 se elimină.

Apendicele 2

31. Punctul 1.1:

„100 km/h” se înlocuiește cu „120 km/h”.

32. Punctul 1.2.2 va avea următorul cuprins:

„1.2.2. Încărcătura absorbită de frâne și efectele de fricțiune asupra dinamometrului șasiului la viteze de la 0 la 120 km/h sunt după cum urmează:

$$F = (a + b \times V^2) \pm 0,1 \times F_{80} \text{ (fără a fi negativă),}$$

unde:

F = sarcina totală absorbită de dinamometrul șasiului (N)

a = valoarea echivalentă rezistenței la rulare (N)

b = valoarea echivalentă coeficientului de rezistență a aerului [N/(km/h)²]

V = viteza

F₈₀ = sarcina la viteza de 80 km/h (N)”

33. Punctul 2.1: Primele două teze se înlocuiesc cu următoarele:

„Prezentul apendice descrie metodele folosite pentru a determina sarcina absorbită de frâna electromagnetică.

Sarcina absorbită include sarcina absorbită din cauza fricțiunii și cea absorbită de dispozitivul de absorbție a puterii.”

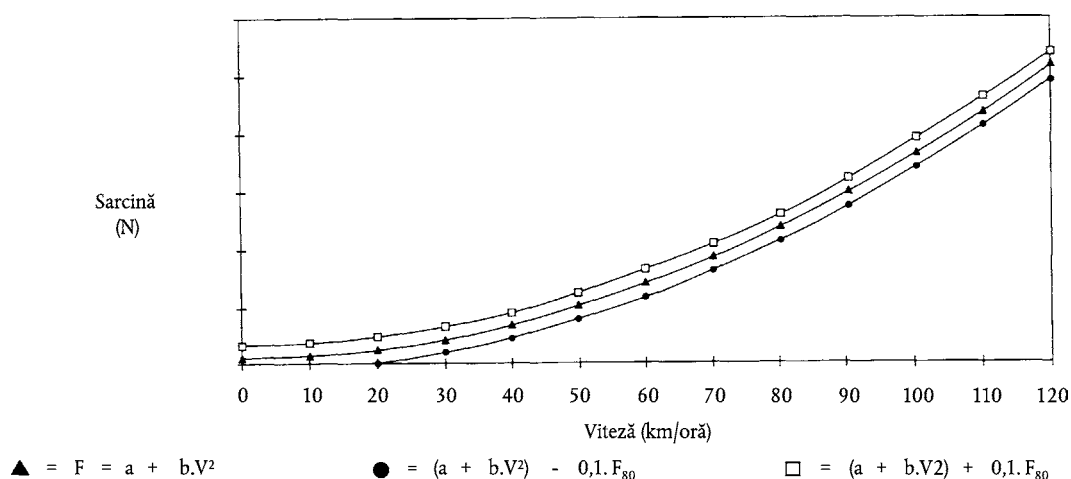
34. Punctul 2.2: Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Calibrând indicatorul de sarcină la 80 km/h ca funcție a sarcinii absorbite.”

35. Figura III.2.2.2 se înlocuiește cu figura următoare:

„Figura III.2.2.2.

Diagramă de ilustrare a sarcinii dinamice a șasiului



36. Punctul 2.2.5 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.5. Vezi sarcina indicată F_i (N)”

37. Punctul 2.2.10:

„Puterea de drum” se înlocuiește cu „sarcina”.

38. Punctul 2.2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.11. Sarcina absorbită se calculează folosind formula:

$$F = \frac{M_i \times \Delta V}{t},$$

unde:

F = sarcina absorbită în N

M_i = inerția echivalentă în kilograme (excluzând efectele inerțiale ale frecării libere a rolei din spate)

ΔV = devierea de viteză în m/s (10 km/h = 2,775 m/s)

t = timpul necesar rolei pentru a trece de la 85 la 75 km/h.”

39. Punctul 2.2.12:

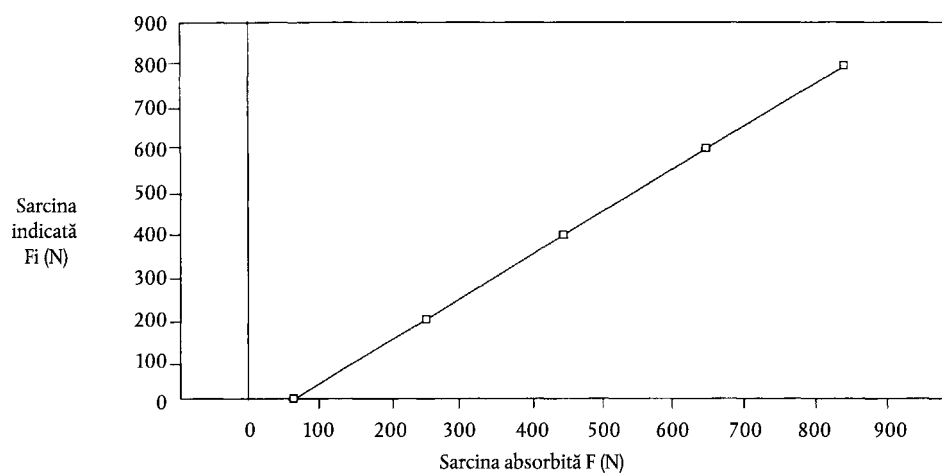
— Punctul 2.2.12 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.12. Figura III.2.2.12 arată sarcina indicată la 80 km/oră în termenii sarcinii absorbite la 80 km/oră.”

— Figura III.2.2.12 se înlocuiește cu următoarea:

„Figura III.2.2.12

Sarcina indicată la 80 km/oră în condițiile sarcinii absorbite la 80 km/oră



40. Punctul 2.3:
Titlul se înlocuiește cu următorul:
„Calibrarea indicatorului de sarcină ca o funcție a sarcinii absorbite pentru celelalte viteze.”
41. Punctul 2.4:
„puterea” se înlocuiește cu „sarcina”.
42. Punctul 2.4.2:
„puterea (P_i)” se înlocuiește cu „sarcina”.
43. Punctul 2.4.3 se înlocuiește cu următorul text:
„2.4.3. A se nota sarcina absorbită la 120, 100, 80, 60, 40 și 20 km/oră.”
44. Punctul 2.4.4 se înlocuiește cu următorul text:
„2.4.4. A se desena curba $F(V)$...”
45. Punctul 2.4.5:
„puterea P_i ” se înlocuiește cu „sarcina F ”.
46. Punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:
„3.1. Metode de reglare
Reglajul dinamometrului poate fi efectuat la o viteză constantă de 80 km/oră în conformitate cu dispozițiile apendicelui 3.”
47. Punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:
„3.2. Metodă alternativă
Cu acordul constructorului poate fi folosită următoarea metodă:
3.2.1. Frâna se reglează astfel încât să absoarbă sarcina exercitată de roțile motoare la o viteză constantă de 80 km/oră conform următorului tabel:

Masa de referință a autovehiculelor	Inerția echivalentă	Puterea și sarcina absorbite de dinamometru la 80 km/oră		Coeficienți	
				a	b
				N	$N/(km/h)^2$
RW (kg)	kg	kW	N		
$RW \leq 480$	455	3,8	171	3,8	0,0261
$480 < RW \leq 540$	510	4,1	185	4,2	0,0282
$540 < RW \leq 595$	570	4,3	194	4,4	0,0296
$595 < RW \leq 650$	625	4,5	203	4,6	0,0309
$650 < RW \leq 710$	680	4,7	212	4,8	0,0323
$710 < RW \leq 765$	740	4,9	221	5,0	0,0337
$765 < RW \leq 850$	800	5,1	230	5,2	0,0351
$850 < RW \leq 965$	910	5,6	252	5,7	0,0385
$965 < RW \leq 1\ 080$	1\ 020	6,0	270	6,1	0,0412
$1\ 080 < RW \leq 1\ 190$	1\ 130	6,3	284	6,4	0,0433
$1\ 190 < RW \leq 1\ 305$	1\ 250	6,7	302	6,8	0,0460
$1\ 305 < RW \leq 1\ 420$	1\ 360	7,0	315	7,1	0,0481
$1\ 420 < RW \leq 1\ 530$	1\ 470	7,3	329	7,4	0,0502
$1\ 530 < RW \leq 1\ 640$	1\ 590	7,5	338	7,6	0,0515
$1\ 640 < RW \leq 1\ 760$	1\ 700	7,8	351	7,9	0,0536
$1\ 760 < RW \leq 1\ 870$	1\ 810	8,1	365	8,2	0,0557
$1\ 870 < RW \leq 1\ 980$	1\ 930	8,4	378	8,5	0,0577
$1\ 980 < RW \leq 2\ 100$	2\ 040	8,6	387	8,7	0,0591
$2\ 100 < RW \leq 2\ 210$	2\ 150	8,8	396	8,9	0,0605
$2\ 210 < RW \leq 2\ 380$	2\ 270	9,0	405	9,1	0,0619
$2\ 380 < RW \leq 2\ 610$	2\ 270	9,4	423	9,5	0,0646
$2\ 610 < RW$	2\ 270	9,8	441	9,9	0,0674

- 3.2.2. În cazul autovehiculelor, altele decât autoturisme, cu o masă de referință mai mare de 1 700 kg sau al autovehiculelor cu tracțiune integrală, valorile de putere date în tabelul din 3.2.1 se multiplică cu un factor de 1,3.”

48. Secțiunile 3.3, 3.3.1 și 3.3.2 se elimină.

Apendicele 3

49. Punctul 4.1:

— Punctul 4.1 va avea următorul cuprins:

- „4.1. Selecția autovehiculelor de încercare
- Dacă nu toate variantele unui tip de autovehicule ⁽¹⁾ sunt evaluate, se vor folosi următoarele criterii pentru selecția autovehiculului de încercare.
- 4.1.1. Caroserie
- Dacă există tipuri diferite de caroserii, este ales cel mai slab valoric din punct de vedere aerodinamic. Constructorul furnizează datele necesare selecției.
- 4.1.2. Pneuri
- Se alege pneul cel mai mare. Dacă există mai mult de trei dimensiuni de pneuri, se alege cea mai mare minus 1.
- 4.1.3. Masa de încercare
- Masa de încercare este masa de referință a autovehiculului cu cel mai ridicat grad de inerție.
- 4.1.4. Motorul
- Autovehiculul de încercare trebuie să aibă cel mai puternic (cele mai puternice) schimbător (schimbătoare) de căldură.
- 4.1.5. Transmisia
- Se va efectua câte o încercare pentru fiecare tip din următoarele transmisii:
- tracțiune pe roțile din față
 - tracțiune pe roțile din spate
 - tracțiune permanentă 4 × 4
 - tracțiune temporară 4 × 4
 - cutie de viteză automată
 - cutie de viteză manuală

(¹) În conformitate cu Directiva 70/156/CEE.”

— Punctele 4.1, 4.2 și 4.3 devin punctele 4.2, 4.3 și 4.4.

50. Se adaugă punctul 5.1.1.2.8 după cum urmează:

„5.1.1.2.8. Puterea (P) determinată pe pistă se corectează în condițiile de mediu de referință după cum urmează:

$$P_{\text{corectată}} = K \times P_{\text{măsurată}}$$

$$K = \frac{R_R}{R_T} \times [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{\text{AERO}}}{R_T} \times \frac{(\rho_0)}{\rho},$$

unde:

R_R = rezistența de rulare la viteza V

R_{AERO} = frânarea aerodinamică la viteza V

R_T = rezistența totală = $R_R + R_{\text{AERO}}$

K_R = factorul de corecție al temperaturii la rezistența de rulare, considerat ca fiind egal cu:
 $3,6 \times 10^{-3}/^{\circ}\text{C}$

t = temperatura ambiantă la încercarea de drum în $^{\circ}\text{C}$

t_0 = temperatura ambiantă de referință = 20°C

ρ = densitatea aerului în condiții de încercare

ρ_0 = densitatea aerului în condiții de referință (20°C , 100 kPa)

Proporțiile R_R/R_T și R_{AERO}/R_T se specifică de către constructori pe baza datelor disponibile în mod normal în companie.

Dacă aceste valori nu sunt disponibile, fiind supuse acordului dintre constructor și serviciul tehnic, cifrele pentru raportul rezistență de rulare/rezistență totală sunt date de următoarea formulă:

$$\frac{R_R}{R_T} = a \times M + b,$$

unde:

M = masa autovehiculului în kg

și pentru fiecare viteză coeficienții a și b sunt specificați în următorul tabel:

V (km/oră)	a	b
20	$7,24 \times 10^{-5}$	0,82
30	$1,25 \times 10^{-4}$	0,67
40	$1,59 \times 10^{-4}$	0,54
50	$1,86 \times 10^{-4}$	0,42
90	$1,71 \times 10^{-4}$	0,21
120	$1,57 \times 10^{-4}$	0,14"

51. Punctul 5.1.2.2.6 se înlocuiește cu următorul text:

„5.1.2.2.6. Se ajustează frâna pentru a reproduce puterea corectată (secțiunea 5.1.1.2.8) și a lua în considerare diferența dintre masa autovehiculului (M) pe pistă și masa inerțială echivalentă de încercare (I) care trebuie folosită. Aceasta poate fi obținută prin calcularea timpului mediu corectat de coborâre între V_2 și V_1 și prin reproducerea în același timp pe dinamometru a următoarei relații:

$$T_{\text{CORECTATĂ}} = \frac{T_{\text{MASURATĂ}}}{K} \times \frac{I}{M}$$

K = specificat la punctul 5.1.1.2.8"

52. Se adaugă un nou punct 5.1.2.2.7:

„5.1.2.2.7. Puterea P , care va fi absorbită de stand, trebuie să fie determinată pentru a permite ca aceeași putere (punctul 5.1.1.2.8) să fie reprodusă pentru același autovehicul, în zile diferite."

53. Punctul 5.2.1.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2.1.2.2. Se înregistrează cuplul $C_{(t)}$ și viteza pentru o perioadă de cel puțin 20 s. Acuratețea sistemului de înregistrare a datelor trebuie să fie de cel puțin ± 1 Nm pentru cuplul de forțe și $\pm 0,2$ km/h pentru viteză."

54. Punctul 5.2.1.2.5 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2.1.2.5. Încercarea se efectuează de trei ori în fiecare direcție. Se determină cuplul mediu din șase măsurători pentru viteza de referință. Dacă viteza medie deviază cu mai mult de 1 km/oră de la viteza de referință, se utilizează o linie regresivă a cuplului motor mediu."

55. Se adaugă un nou punct 5.2.1.2.7:

„5.2.1.2.7. Cuplul mediu C_T determinat pe pistă se corectează în condiții de mediu de referință după cum urmează:

$$C_{T\text{corectată}} = K \cdot C_{T\text{măsurată}},$$

unde K este specificat la punctul 5.1.1.2.8 din prezentul apendice."

56. Punctul 5.2.2.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2.2.2.3. Se reglează unitatea de absorbție a puterii pentru a reproduce cuplul total corectat de pistă de la 5.2.1.2.7."

57. Se adaugă un nou punct 5.2.2.2.4:

„5.2.2.2.4. Se procedează cu aceleași operații ca la punctul 5.1.2.2.7 pentru același scop."

58. Punctul 5.3 se elimină.

59. Punctul 5.4 se elimină.

Apendicele 4

60. Punctul 1:

Se adaugă următoarea teză:

„Constructorul dinamometrului furnizează o metodă pentru verificarea specificațiilor conform secțiunii 3.”

61. Punctul 5 se elimină.

Apendicele 5

62. În versiunea portugheză, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Descrição dos sistemas de recolha dos gases de escape.”

63. Punctul 3.3, inclusiv figura III.5.3.3, se elimină.

Apendicele 8

64. Punctul 1.5.1.1:

Ultimul rând se înlocuiește cu următorul text:

„ $P_d = 2,81$ kPa al H_2O la $23\text{ }^{\circ}C$.”

65. Punctul 1.5.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.5.2.1. Factorul de corecție a umidității (K_H) [vezi formula (6)]

$$H = \frac{6,211 \times R_a \times P_d}{P_B - P_d \times R_a \times 10^{-2}}$$

$$H = \frac{6,211 \times 60 \times 3,2}{101,33 - (2,81 \times 70,6)}$$

$$H = 10,5092$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \times (H - 10,71)}$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \times (10,5092 - 10,71)}$$

$$k_H = 0,9934$$

66. Punctul 1.5.2.3:

Ultimele două rânduri se înlocuiesc cu după cum urmează: „

$$M_{NOX} = 70 \times 51961 \times 2,05 \times 0,9934 \times 10^{-6} \frac{1}{d}$$

$$M_{NOX} = \frac{7,41}{d} \text{ g/km}^3$$

Anexa V

67. Punctul 3.2:

În cel de-al doilea tabel „încercarea de tip I” se înlocuiește cu „încercarea de tip I la 50 km/oră”.

Anexa VI

68. Punctul 5.1.5:

Prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Rezervorul de carburant este umplut cu carburantul de încercare specificat la o temperatură de sub 287 K ($14\text{ }^{\circ}C$) la $40\% \pm 2\%$ din capacitatea sa normală.”

69. Se adaugă un nou punct 7.3.6:

„7.3.6. La cererea constructorului, capacitatea de funcționare pentru ventilare poate fi demonstrată printr-o procedură alternativă echivalentă. Aceasta va fi demonstrată de către constructor serviciilor tehnice în timpul procedurii de omologare de tip.”

70. Se adaugă un nou punct 7.4.4.3:

„7.4.4.3. La cererea constructorului, poate fi folosită o procedură alternativă de verificare evacuării, dacă procedura este prezentată și acceptată de serviciile tehnice în timpul procedurii de omologare de tip.”

Anexa IX

71. Anexa IX se înlocuiește cu următoarea anexă nouă:

„ANEXA IX

MODEL

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CEE DE TIP

Ștampila
autorității

Comunicare privind

- omologarea de tip ⁽¹⁾;
- extinderea omologării de tip ⁽¹⁾;
- refuzul omologării de tip ⁽¹⁾;
- retragerea omologării de tip ⁽¹⁾,

pentru un tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată ⁽¹⁾ în temeiul Directivei .../.../CE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva .../.../CE.

Numărul omologării de tip:

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marcă (denumirea societății constructorului):
- 0.2. Tipul și denumirea sau denumirile comerciale generale:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitate tehnică separată ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽³⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.7. În cazul componentelor și unităților tehnice separate, amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:
9. Se anexează cuprinsul dosarului descriptiv depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.

⁽¹⁾ Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

⁽²⁾ Dacă mijlocul de identificare a tipului conține caractere nerelevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a tipurilor de unități tehnice separate, aceste caractere sunt reprezentate în documentație cu simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽³⁾ În conformitate cu definițiile din anexa II A la Directiva 70/156/CEE.

Apendice

Addendum la certificatul de omologare CEE de tip nr.

privind omologarea de tip a unui autovehicul în temeiul Directivei 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva.../.../CE

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Masa autovehiculului în stare de funcționare:
 - 1.2. Masa maximă:
 - 1.3. Masa de referință:
 - 1.4. Numărul de locuri:
 - 1.5. Identificarea motorului:
 - 1.6. Cutia de viteze:
 - 1.6.1. Manuală, numărul de viteze ⁽¹⁾:
 - 1.6.2. Automată, numărul de viteze ⁽¹⁾:
 - 1.6.3. Variabilă continuă: da/nu ⁽¹⁾
 - 1.6.4. Raportul treptelor de viteză individuale:
 - 1.6.5. Raportul de conducere final:
 - 1.7. Dimensiunile pneurilor:
 - 1.7.1. Circumferința de rotație a pneurilor folosite pentru încercarea de tip I:
 - 1.8. Rezultatele încercării:

Tipul I	CO (g/km)	HC + NO ₂ (g/km)	Particule ⁽²⁾ (g/km)
măsurate			
cu FD			

Tipul II: %

Tipul III:

Tipul IV: g/test

Tipul V: — Tipul de durabilitate: 80 000 km, nu se aplică ⁽¹⁾

— Factor de deteriorare FD: calculat, fixat ⁽¹⁾

— Se specifică valorile:

5. Observații:

⁽¹⁾ Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

⁽²⁾ Pentru vehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare.