

32002L0080

28.10.2002

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 291/20

**DIRECTIVA 2002/80/CE A COMISIEI
din 3 octombrie 2002**

**de adaptare la progresul tehnic a Directivei 70/220/CEE a Consiliului privind 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 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2001/116/CE a Comisiei ⁽²⁾ și, în special, articolul 13 alineatul (2) al celei dintâi,

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 ⁽³⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2001/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ și, în special, articolul 5 al celei dintâi,

întrucât:

- (1) Directiva 70/220/CEE este una dintre directivele individuale ale procedurii de omologare de tip instituite prin Directiva 70/156/CEE a Consiliului.
- (2) Directiva 70/220/CEE a introdus o metodă de verificare a conformității vehiculelor introduse în circulație. Este necesar să se definească tipul de date care ar trebui colectate și comunicate de către un constructor autorității de omologare ca bază pentru verificarea dacă un vehicul este sau nu conform cu cerințele din Directiva 70/220/CEE pe perioada de durabilitate impusă. Ar trebui completată definiția unui vehicul care ar putea fi considerat ca un emițător peste limitele prescrise, în cazul în care, în urma supunerii la încercări și analize statistice a unui eșantion reprezentativ de autovehicule de un anumit tip, se confirmă emisii puternice pentru tipul menționat.
- (3) Ar trebui introduse măsuri tehnice pentru omologarea de tip a convertizoarelor catalitice de schimb, ca unități tehnice separate, pentru a garanta atât performanțele din punctul de vedere al emisiilor cât și, după caz, compatibilitatea acestora cu sistemul îmbarcat de diagnosticare (OBD) al vehiculului pentru care sunt proiectate. Ar trebui introduse măsuri de sprijinire a punerii în aplicare a

acestor măsuri tehnice în statele membre, prin marcarea atât a convertizoarelor catalitice de schimb, cât și a convertizoarelor catalitice originale și a ambalajului acestora. De asemenea, ar trebui să se solicite o documentație suplimentară care să însoțească convertizoarele catalitice de schimb care au fost produse și puse în vânzare în Comunitate înainte de introducerea prezentei directive.

- (4) Directiva 70/220/CEE a introdus dispoziții pentru sistemele OBD. Pentru a se asigura ca dezvoltarea componentelor de schimb care sunt cruciale pentru funcționarea corectă a sistemului OBD să nu fie limitată de lipsa informațiilor disponibile pertinente privind sistemele OBD, ar trebui introduse prevederi care să solicite constructorului să pună la dispoziția autorității de omologare informațiile relevante în acest sens.
- (5) Cerințele tehnice referitoare la strategiile de indicare a disfuncționalităților se clarifică astfel încât se consideră că are loc o disfuncționalitate numai în cazul în care se depășesc pragurile OBD sau în cazul în care sistemul OBD nu este capabil să îndeplinească cerințele de monitorizare de bază prevăzute de prezenta directivă.
- (6) De asemenea, este necesar să se introducă modificări specifice pentru tratarea informațiilor OBD astfel încât să se poată evalua independent funcționarea vehiculului cu benzină sau cu gaz.
- (7) Având în vedere timpul scurt rămas până la 1 ianuarie 2003, dată de la care tipurile noi de vehicule care funcționează cu gaz ar trebui echipate cu un sistem OBD, este necesar să se permită omologarea de tip a vehiculelor alimentate cu gaz care prezintă un număr limitat de defecte minore care pot apărea în momentul sau anterior omologării. Autoritatea de omologare poate acorda și o prelungire a certificatului de omologare de tip pentru vehiculele care au fost deja omologate, în cazul în care se constată ulterior deficiențe în sistemul OBD de pe vehiculele în circulație. Preluările respective nu pot fi acordate în cazul în care capacitatea de monitorizare nu funcționează deloc. Ar trebui menționată o perioadă în care deficiențele autorizate de autoritatea de omologare să fie corectate la vehiculele produse în viitor.
- (8) Directiva 70/220/CEE ar trebui actualizată pentru a ține seama de progresul tehnic, în special de noile definiții ale

⁽¹⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 18, 21.1.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 76, 6.4.1970, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 16, 18.1.2002, p. 32.

codurilor de avarie standardizate suplimentare, ale codurilor de avarie suplimentare specifice producătorului și ale noilor coduri hexazecimale, precum și de standardul ISO 15031-6 și standardul SAE J2012, care au fost actualizate.

- (9) Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2000/71/CE a Comisiei ⁽²⁾, prevede un conținut maxim de sulf de 50 mg/kg (părți pe milion) pentru benzina și motorina puse în vânzare în Comunitate de la data de 1 ianuarie 2005. Este necesară redefinirea carburanților de referință folosiți la încercările de omologare de tip a vehiculelor din punctul de vedere al limitelor emisiilor aplicabile din anul 2005 pentru a reflecta mai bine, după caz, conținutul de sulf, hidrocarburi aromatice și oxigen din benzina și motorina care vor fi disponibile pe piață din 2005 și care vor fi folosite de vehiculele echipate cu sisteme perfecționate de control al emisiilor sau cu motoare cu injecție directă.
- (10) Directiva 70/220/CEE ar trebui modificată în consecință.
- (11) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic prin de Directiva 70/156/CEE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

(1) Articolul 1 din Directiva 70/220/CEE se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

În sensul prezentei directive:

- (a) prin «vehicul» se înțelege orice vehicul astfel cum este definit în anexa II punctul (A) la Directiva 70/156/CEE;
- (b) prin «vehicul care funcționează cu GPL sau GN» se înțelege un vehicul prevăzut cu echipament specific pentru folosirea GPL sau GN în sistemul de propulsie. Un asemenea vehicul cu GPL sau cu GN poate fi proiectat și construit ca vehicul monocarburant sau bicarburant;
- (c) prin «vehicul monocarburant» se înțelege un vehicul proiectat în principal pentru a funcționa permanent cu GPL sau GN, dar poate fi prevăzut și cu un sistem pe benzină

numai pentru scopuri de urgență sau numai pentru pornire, rezervorul de benzină având o capacitate de cel mult 15 litri de benzină;

- (d) prin «vehicul bicarburant» se înțelege un vehicul care poate funcționa parțial cu benzină și parțial fie cu GPL, fie cu GN.”

(2) Anexele I, II, III, IX, IX(a), X, XI și XIII se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Începând cu 1 iulie 2003, dacă vehiculele îndeplinesc cerințele Directivei 70/220/CEE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă, statele membre:

- (a) nu pot să refuze acordarea omologării CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE;
- (b) nu pot să refuze acordarea omologării naționale de tip;
- (c) nu pot să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor, în temeiul articolului 7 din Directiva 70/156/CEE.

(2) Dacă un tip nou de vehicul nu îndeplinește dispozițiile Directivei 70/220/CEE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă, începând cu 1 iulie 2003, statele membre nu mai acordă:

- (a) omologarea CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE sau
- (b) omologarea națională de tip.

Cu toate acestea, statele membre pot continua să acorde omologările de tip menționate în primul paragraf, în cazul în care se aplică articolul 8 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE.

(3) Dacă vehiculele nu îndeplinesc dispozițiile Directivei 70/220/CEE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă, statele membre:

- (a) nu mai consideră certificatele de conformitate care însoțesc vehiculele noi în temeiul Directivei 70/156/CEE ca valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din directiva în cauză;
- (b) refuză înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil în temeiul Directivei 70/156/CEE, cu excepția situațiilor în care se invocă dispozițiile articolului 8 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE.

(4) Alineatul (3) se aplică începând cu 1 ianuarie 2006:

- (a) vehiculelor din categoria M, cu excepția vehiculelor a căror masă maximă este mai mare de 2 500 kg și
- (b) vehiculelor din categoria N₁ clasa I.

⁽¹⁾ JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

⁽²⁾ JO L 287, 14.11.2000, p. 46.

Alineatul (3) se aplică începând cu 1 ianuarie 2007:

- (a) vehiculelor din categoria N₁ clasele II și III, astfel cum sunt definite în tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE;
- (b) vehiculelor din categoria M a căror masă maximă este mai mare de 2 500 kg.

Articolul 3

(1) În ceea ce privește convertizoarele catalitice de schimb noi destinate montării la vehicule care au fost omologate în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă, începând cu 1 iulie 2003, statele membre:

- (a) nu pot să refuze acordarea omologării CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE;
- (b) nu pot să interzică vânzarea și instalarea acestora pe un vehicul.

(2) Începând cu 1 iulie 2003, statele membre nu mai acordă omologarea CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE pentru un convertizor catalitic de schimb nou dacă nu este omologat în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă.

(3) Statele membre continuă să autorizeze vânzarea și instalarea convertizoarelor catalitice de schimb noi pentru care s-a acordat omologarea de tip, în calitate de unitate tehnică separată, anterior intrării în vigoare a directivei pentru vehiculele introduse deja în circulație.

Articolul 4

Înainte de 1 iulie 2005, producătorii iau măsuri pentru a furniza informații suplimentare fie direct punctului de vânzare, fie eventualilor distribuitori, privind toate convertizoarele catalitice de schimb noi care au fost introduse pentru a fi puse în vânzare în UE înainte de data intrării în vigoare a prezentei directive și care nu îndeplinesc cerințele stabilite în Directiva 98/77/CE a Comisiei (1).

Informațiile suplimentare menționate în primul paragraf trebuie să îndeplinească condițiile stabilite la punctul 7 din anexa XIII la prezenta directivă.

Articolul 5

De la data intrării în vigoare a prezentei directive, dispozițiile detaliate la punctul 7 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă, privind, în special, conformitatea vehiculelor în circulație se aplică tuturor vehiculelor care au fost omologate în conformitate cu cerințele Directivei 70/220/CEE, astfel cum sunt modificate prin Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2) sau prin alte directive de modificare ulterioare.

Articolul 6

(1) Statele membre adoptă și publică, înainte de 31 mai 2003, dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică aceste acte începând cu 1 iunie 2003.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele 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.

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

Articolul 7

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

Articolul 8

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 octombrie 2002.

Pentru Comisie

Erkki LIKANEN

Membru al Comisiei

(1) JO L 286, 23.10.1998, p. 34.

(2) JO L 350, 28.12.1998, p. 1.

ANEXĂ

MODIFICĂRI ALE ANEXELOR I, II, III, IX, IXa, X, XI și XIII LA DIRECTIVA 70/220/CEE

A. Anexa I se modifică după cum urmează:

1. Ultimul paragraf de la punctul 1 se modifică după cum urmează:

„Prezenta directivă se aplică, de asemenea, procedurii de omologare CE de tip pentru convertizoarele catalitice de schimb ca unități tehnice separate destinate montării pe vehicule din categoriile M₁ și N₁.”

2. Punctele 2.17 și 2.18 se modifică după cum urmează și punctul 2.19 se înlocuiește cu următorul text:

„2.17. prin «convertizor catalitic original» se înțelege un convertizor catalitic sau un ansamblu de convertizoare catalitice care intră sub incidența omologării de tip acordate pentru vehiculul în cauză și care sunt indicate la punctul 1.10 din apendicele la anexa X la prezenta directivă.

2.18. prin «convertizor catalitic de schimb» se înțelege un convertizor catalitic sau un ansamblu de convertizoare catalitice, destinate să înlocuiască un convertizor catalitic original montat pe un vehicul omologat în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată astfel cum se definește la articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Directiva 70/156/CEE.

2.19. prin «convertizor catalitic de schimb original» se înțelege un convertizor catalitic sau un ansamblu de convertizoare catalitice de tipurile indicate la punctul 1.10 din apendicele la anexa X la prezenta directivă, dar care sunt oferite pe piață, ca unități tehnice separate, de către titularul omologării de tip a vehiculului.”

3. Punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2. În anexa II se prezintă un model de fișă de informații privind emisiile de evacuare, emisiile prin evaporare, durabilitatea și sistemul imbarcat de diagnosticare (OBD). Informațiile enumerate la punctul 3.2.1.2.2.8.6 din anexa II trebuie incluse în apendicele II, «Informații privind sistemul OBD», la certificatul de omologare CE de tip din anexa X.”

4. Punctul 5.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2.2. Vehiculele echipate cu motor cu aprindere comandată care funcționează cu GPL sau GN (monocarburant sau bicarburant) trebuie supuse următoarelor încercări:

Tip I (de verificare a emisiilor medii de evacuare după o pornire la rece);

Tip II (emisiile de monoxid de carbon la turaj de mers în gol);

Tip III (emisiile de gaze de carter);

Tip IV (emisiile prin evaporare), după caz;

Tip V (durabilitatea dispozitivelor antipoluante);

Tip VI (de verificare a emisiilor medii de evacuare de monoxid de carbon și hidrocarburi după o pornire la rece, la temperatură ambiantă joasă), după caz;

Încercare OBD, după caz.”

5. Figura 1.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

Test de omologare de tip	Vehicule cu motor cu aprindere comandată din categoriile M și N			Vehicule cu motor cu aprindere prin comprimare din categoriile M ₁ și N ₁
	Vehicule care funcționează cu benzină	Vehicule bicarburant	Vehicule monocarburant	
„Tip I	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (încercare cu ambele tipuri de carburant) (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)
Tip II	Da	Da (încercare cu ambele tipuri de carburant)	Da	-
Tip III	Da	Da (încercare numai cu benzină)	Da	-
Tip IV	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (încercare numai cu benzină) (masă maximă ≤ 3,5 t)	-	-
Tip V	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (încercare numai cu benzină) (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)
Tip VI	Da (masă maximă ≤ 3,5 t)	Da (masă maximă ≤ 3,5 t) (încercare numai cu benzină)	-	-
Extindere	Punctul 6	Punctul 6	Punctul 6	Punctul 6; M ₂ și N ₂ cu o masă de referință ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Diagnosticare la bord	Da, în conformitate cu punctul 8.1.1 sau 8.4	Da, în conformitate cu punctul 8.1.2 sau 8.4	Da, în conformitate cu punctul 8.1.2 sau 8.4	Da, în conformitate cu punctele 8.2, 8.3 sau 8.4

(¹) Comisia va studia în detaliu problema extinderii încercării de omologare la vehicule din categoriile M₂ și N₂ cu o masă de referință mai mică sau egală cu 2 840 kg și va înainta propuneri până în anul 2004, în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 din Directiva 70/156/CEE, pentru măsurile care urmează a fi aplicate în 2005.”

6. În nota de subsol 1 la punctul 5.3.7.3, se modifică definiția coeficienților pentru Hcv și Ocv după cum urmează:

„Hcv = raportul atomic hidrogen-carbon [1,73], în cazul GPL [2,53], în cazul GN [4,0],
Ocv = raportul atomic oxigen-carbon [0,02], în cazul GPL [zero], în cazul GN [zero].”

7. Punctul 5.3.8 se înlocuiește cu următorul text:

„5.3.8. Convertizoare catalitice de schimb și convertizoare catalitice de schimb originale

5.3.8.1. Convertizoare catalitice de schimb destinate montării pe vehicule omologate CE trebuie supuse încercărilor în conformitate cu anexa XIII.

- 5.3.8.2. Convertizoarele catalitice de schimb originale, care sunt de un tip menționat la punctul 1.10 din apendicele la anexa X și destinate montării pe un vehicul la care se referă certificatul de omologare în cauză, nu trebuie să respecte dispozițiile anexei XIII la prezenta directivă, cu condiția să fie conforme cu cerințele de la punctele 5.3.8.2.1 și 5.3.8.2.2.
- 5.3.8.2.1. Marcarea
- Convertizoarele catalitice de schimb originale poartă cel puțin următoarele identificări:
- 5.3.8.2.1.1. Numele sau marca de comerț a constructorului vehiculului;
- 5.3.8.2.1.2. marca și numărul de identificare ale convertizoarelor catalitice de schimb originale înregistrate în informațiile menționate la punctul 5.3.8.3.
- 5.3.8.2.2. Documentația
- Convertizoarele catalitice de schimb originale trebuie să fie însoțite de cel puțin următoarele informații:
- 5.3.8.2.2.1. numele sau marca de comerț a constructorului vehiculului;
- 5.3.8.2.2.2. marca și numărul de identificare ale convertizoarelor catalitice de schimb originale înregistrate în informațiile menționate la punctul 5.3.8.3;
- 5.3.8.2.2.3. vehiculele pentru care convertizorul catalitic de schimb original este de un tip reglementat la punctul 1.10 din apendicele la anexa X, inclusiv, după caz, un marcaj care să indice dacă respectivul convertizor catalitic de schimb original este adecvat pentru montarea la un vehicul care este prevăzut cu un sistem îmbarcat de diagnosticare (OBD);
- 5.3.8.2.2.4. instrucțiuni de montare, după caz;
- 5.3.8.2.2.5. aceste informații se furnizează fie:
- sub formă de broșură care însoțește convertizorul catalitic de schimb original sau
 - pe ambalajul în care este vândut convertizorul catalitic de schimb original sau
 - prin orice alte mijloace aplicabile.
- În orice caz, informațiile trebuie să fie disponibile în catalogul de produse distribuit în punctele de vânzare de către constructorul vehiculului.
- 5.3.8.3. Constructorul vehiculului furnizează serviciului tehnic și/sau autorității de omologare informațiile necesare, în format electronic, care fac legătura între numerele relevante ale pieselor și documentația de omologare.
- Aceste informații cuprind:
- marca (mărcile) și tipul (tipurile) de vehicul;
 - marca (mărcile) și tipul (tipurile) de convertor catalitic de schimb original;
 - numărul (numerele) de identificare al(e) convertorilor catalitici de schimb originali;
 - numărul de omologare al tipului (tipurilor) relevant(e) de vehicul.”

8. Punctul 7.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

- „7.1.1 Auditul pentru conformitatea în circulație efectuat de autoritatea de omologare se desfășoară pe baza oricăror informații relevante furnizate de constructor, în conformitate cu proceduri similare celor prevăzute la articolul 10 alineatele (1) și (2) din Directiva 70/156/CEE și la punctele 1 și 2 din anexa X la respectiva directivă.
- Figurile 1.8 și 1.9 din apendicele 4 la prezenta anexă ilustrează procedura de verificare a conformității în circulație.

- 7.1.1.1. Parametri care definesc familia în circulație
- Familia de vehicule în circulație poate fi definită pe baza unor parametri de proiectare de bază care trebuie să fie comuni în cadrul unei familii. În consecință, acele tipuri de vehicule care au în comun cel puțin parametrii descriși mai jos, sau care se încadrează în limitele toleranțelor definite pot fi considerate ca aparținând aceleiași familii de vehicule în circulație:
- procedeul de ardere (în doi timpi, în patru timpi, rotativ);
 - numărul de cilindri;
 - configurația blocului cilindrilor (în linie, în V, radială, orizontală, altele). Înclinarea sau orientarea cilindrilor nu reprezintă un criteriu.
 - metoda de alimentare a motorului (injecție indirectă sau directă);
 - tipul de sistem de răcire (cu aer, cu apă, cu ulei);
 - metoda de aspirație (aspirație naturală, supraalimentare);
 - carburantul pentru care este proiectat motorul (benzină, motorină, GN, GPL etc.). Vehiculele bicarburant pot fi grupate cu vehiculele cu carburant unic specific, cu condiția să aibă în comun unul dintre carburanți;
 - tipul de convertizor catalitic (catalizator cu trei căi sau altele);
 - tipul de filtru de particule (cu sau fără);
 - recircularea gazelor arse (cu sau fără);
 - capacitate cilindrică a motorului celui mai mare din cadrul familiei minus 30 %.
- 7.1.1.2. Se va efectua un audit de conformitate în circulație de către autoritatea de omologare pe baza oricăror informații relevante furnizate de constructor. Aceste informații trebuie să includă elementele următoare, dar fără să se limiteze numai la acestea:
- 7.1.1.2.1. denumirea și adresa constructorului;
- 7.1.1.2.2. numele, adresa, numărul de telefon și de fax și adresa de e-mail: ale reprezentantului autorizat al acestuia din zonele geografice menționate în informațiile constructorului;
- 7.1.1.2.3. denumirea modelului vehiculelor incluse în informațiile constructorului;
- 7.1.1.2.4. după caz, lista tipurilor de vehicule menționate în informațiile constructorului, de exemplu, grupul de familii în circulație în conformitate cu punctul 7.1.1.1;
- 7.1.1.2.5. codurile numerelor de identificare a vehiculului (VIN) aplicabile acestor tipuri de vehicule din cadrul familiei în circulație (prefix VIN);
- 7.1.1.2.6. numerele omologărilor aplicabile acestor tipuri de vehicule din cadrul familiei în circulație, inclusiv, după caz, numerele tuturor extinderilor și remedierilor la fața locului/rechemărilor (reprelucrărilor);
- 7.1.1.2.7. detalii privind extinderile, remediile la fața locului/rechemările întreprinse pentru acele omologări de tip acordate vehiculelor menționate în informațiile constructorului (dacă sunt solicitate de către autoritatea de omologare);
- 7.1.1.2.8. perioada de timp pentru care s-au colectat informațiile constructorului;
- 7.1.1.2.9. perioada de construcție a vehiculului menționată în cadrul informațiilor producătorului (de exemplu, vehicule produse în timpul anului calendaristic 2001);

- 7.1.1.2.10. procedura de verificare a conformității în circulație a constructorului, inclusiv:
- 7.1.1.2.10.1. metoda de localizare a vehiculului;
- 7.1.1.2.10.2. criteriile de selecție și respingere a vehiculului;
- 7.1.1.2.10.3. tipurile și procedurile de încercare folosite pentru program;
- 7.1.1.2.10.4. criteriile de acceptare/respingere ale constructorului pentru grupul familiei în circulație;
- 7.1.1.2.10.5. zona (zonele) geografică (geografice) din care constructorul a colectat informațiile;
- 7.1.1.2.10.6. mărimea eșantionului și planul de eșantionare folosit;
- 7.1.1.2.11. rezultatele procedurii de verificare a conformității în circulație a constructorului, inclusiv:
- 7.1.1.2.11.1. identificarea vehiculelor incluse în program (supuse sau nu încercărilor). Identificarea va include:
- denumirea modelului;
 - numărul de identificare a vehiculului (VIN);
 - numărul de înmatriculare al vehiculului;
 - data fabricației;
 - regiunea de utilizare (în cazul în care se cunoaște);
 - pneuri montate;
- 7.1.1.2.11.2. motivul (motivele) respingerii unui vehicul din eșantion;
- 7.1.1.2.11.3. istoricul funcționării pentru fiecare vehicul din eșantion (inclusiv orice reparații);
- 7.1.1.2.11.4. istoricul reparațiilor pentru fiecare vehicul din eșantion (în cazul în care se cunoaște);
- 7.1.1.2.11.5. date privind încercările, inclusiv:
- data încercării;
 - locul încercării;
 - distanța indicată pe kilometraj;
 - specificații privind carburantul utilizat în timpul încercării (de exemplu, carburant de referință sau carburant de pe piață);
 - condiții de încercare (temperatură, umiditate, greutatea inerțială a dinamometrului);
 - setările dinamometrului (de exemplu, setările de putere);
 - rezultatele încercării (de la cel puțin trei vehicule per familie);
- 7.1.1.2.12. indicațiile furnizate de sistemul OBD.”

9. Punctul 7.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.1.2. Informațiile colectate de către constructor trebuie să fie suficient de complete pentru a asigura evaluarea performanțelor în circulație în condiții normale de utilizare astfel cum sunt definite la punctul 7.1 și în mod reprezentativ pentru pătrunderea geografică pe piață a constructorului.

În sensul prezentei directive, constructorul nu este obligat să efectueze un audit al conformității în circulație pentru un tip de vehicul în cazul în care poate demonstra în mod satisfăcător autorității de omologare că vânzările anuale ale respectivului tip de vehicul sunt sub 5 000 pe an în Comunitate.”

10. Punctul 7.1.7 se înlocuiește cu următorul text. Punctele 7.1.7.1 - 7.1.7.5 rămân neschimbate:

- „7.1.7. Pe baza auditului menționat la punctul 7.1.1, autoritatea de omologare trebuie să decidă asupra uneia dintre următoarele variante:
- conformitatea în circulație a unui tip de vehicul sau a unei familii de vehicule în circulație este satisfăcătoare și nu mai este nevoie să desfășoare o altă acțiune;
 - datele furnizate de constructor sunt insuficiente pentru a lua o decizie și este necesar să solicite informații suplimentare sau date de încercare de la constructorului sau
 - conformitatea în circulație a unui tip de vehicul sau a unui (unor) tip (tipuri) de vehicul care fac parte dintr-o familie în circulație nu este satisfăcătoare și este necesar să inițieze încercarea tipului (tipurilor) respectiv(e) de vehicul în conformitate cu apendicele 3 la prezenta anexă.
- În cazul în care constructorului i s-a permis să nu efectueze un audit pentru un tip anume de vehicul în conformitate cu punctul 7.1.2, autoritatea de omologare poate decide să supună tipul (tipurile) respectiv(e) de vehicul la încercări în conformitate cu apendicele 3 la prezenta anexă.”

11. Punctul 2.6 din apendicele 3 se înlocuiește cu următorul text:

- „2.6. Conținutul de plumb și de sulf al unei mostre de carburant din rezervorul vehiculului trebuie să îndeplinească standardele aplicabile stabilite în Directiva 98/70/CEE (*) și trebuie să nu prezinte semne de utilizare a unui carburant impropriu. Se pot efectua verificări în țeava de evacuare etc.

(*) JO L 350, 28.12.1998, p. 58.”

12. Punctul 6.1 din apendicele 3 se înlocuiește cu următorul text:

- „6.1. Atunci când se constată că mai multe vehicule sunt emițători care depășesc limitele prescrise și care
- îndeplinesc condițiile de la punctul 3.2.3 din apendicele 4, iar atât autoritatea de omologare, cât și constructorul cad de acord că excesul de emisii se datorează aceleiași cauze sau
 - îndeplinesc condițiile de la punctul 3.2.4 din apendicele 4, iar autoritatea de omologare a decis că excesul de emisii se datorează aceleiași cauze,
- autoritatea de omologare trebuie să ceară constructorului să prezinte un plan de măsuri de remediere a neconformității.”

13. Apendicele 4 la anexa I se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

- „3. PROCEDURA CARE TREBUIE APLICATĂ EMIȚĂTORILOR DIN CADRUL EȘANTIONULUI CARE DEPĂȘESC LIMITELE PRESCRISE (*)
- 3.1. Se selectează aleatoriu un vehicul din cadrul eșantionului, care trebuie să aibă o mărime de cel puțin trei și de cel mult șapte, astfel cum este determinată prin procedura de la alineatul (4), și se măsoară emisiile poluanților produse pentru a determina dacă acesta este un emițător peste limite.

- 3.2. Un vehicul este considerat un emițător peste limite atunci când sunt îndeplinite condițiile de la punctul 3.2.1 sau de la punctul 3.2.2.
- 3.2.1. În cazul unui vehicul care a fost omologat în funcție de valorile limită enumerate în rândul A din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I, un emițător peste limite este un vehicul la care valoarea limită aplicabilă pentru orice poluant reglementat este depășită cu un factor de 1,2.
- 3.2.2. În cazul unui vehicul care a fost omologat în funcție de valorile limită enumerate în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I, un emițător peste limite este un vehicul la care valoarea limită aplicabilă pentru orice poluant reglementat este depășită cu un factor de 1,5.
- 3.2.3. În cazul specific al unui vehicul ale cărui emisii măsurate pentru orice poluant reglementat se încadrează în «zona intermediară» (**).
- 3.2.3.1. În cazul în care vehiculul îndeplinește condițiile de la acest punct, trebuie determinată cauza emisiilor în exces și se selectează aleatoriu un alt vehicul din eșantion.
- 3.2.3.2. În cazul în care mai multe vehicule îndeplinesc condițiile de la acest punct, autoritatea de omologare și constructorul trebuie să determine dacă emisiile în exces de la ambele vehicule se datorează aceleiași cauze sau nu.
- 3.2.3.2.1. În cazul în care autoritatea de omologare și constructorul decid amândoi că emisiile în exces se datorează aceleiași cauze, eșantionul se consideră neconform și se aplică planul de măsuri de remediere prezentat la punctul 6 din apendicele 3.
- 3.2.3.2.2. În cazul în care autoritatea de omologare și constructorul nu pot cădea de acord cu privire fie la cauza emisiilor în exces provenind la un vehicul individual, fie la faptul că este vorba de aceleiași cauze pentru mai multe vehicule, se selectează alt vehicul aleatoriu din eșantion, cu condiția să nu se fi atins mărimea maximă a eșantionului.
- 3.2.3.3. În cazul în care s-a găsit numai un vehicul care îndeplinește condițiile acestui punct sau în cazul în care au fost găsite mai multe vehicule care îndeplinesc aceste condiții și autoritatea de omologare și constructorul cad de acord că aceasta se datorează unor cauze diferite, se selectează alt vehicul aleatoriu din eșantion, cu condiția să nu se fi atins mărimea maximă a eșantionului.
- 3.2.3.4. În cazul în care s-a atins mărimea maximă a eșantionului și nu s-a găsit mai mult de un vehicul care să îndeplinească cerințele de la acest punct și emisiile în exces se datorează aceleiași cauze, eșantionul se consideră ca admis din punctul de vedere al cerințelor de la punctul 3 din prezentul apendice.
- 3.2.3.5. În cazul în care s-a epuizat eșantionul la un moment dat, se adaugă un alt vehicul la eșantionul inițial și se selectează vehiculul respectiv.
- 3.2.3.6. De câte ori se selectează un alt vehicul din eșantion, procedura statistică de la alineatul (4) din prezentul apendice se aplică eșantionului lărgit.
- 3.2.4. În cazul specific al unui vehicul ale cărui emisii măsurate pentru orice poluant reglementat se încadrează în «zona de eșec» (***).
- 3.2.4.1. În cazul în care vehiculul îndeplinește condițiile de la acest punct, autoritatea de omologare trebuie să determine cauza emisiilor în exces și se selectează un alt vehicul aleatoriu din eșantion.

- 3.2.4.2. În cazul în care mai multe vehicule îndeplinesc condițiile de la acest punct și autoritatea de omologare constată că emisiile în exces se datorează aceleiași cauze, constructorul trebuie informat că eșantionul este considerat respins, precum și cu privire la motivele deciziei respective și se aplică planul de măsuri de remediere descris la punctul 6 din apendicele 3.
- 3.2.4.3. În cazul în care s-a găsit numai un vehicul care îndeplinește condițiile de la acest punct sau în cazul în care s-au găsit mai multe vehicule care îndeplinesc aceste condiții și autoritatea de omologare a decis că aceasta se datorează unor cauze diferite, se selectează un alt vehicul aleatoriu din eșantion, cu condiția să nu se fi atins mărimea maximă a eșantionului.
- 3.2.4.4. În cazul în care s-a atins mărimea maximă a eșantionului și nu s-a găsit mai mult de un vehicul care să îndeplinească cerințele acestui punct și emisiile în exces se datorează aceleiași cauze, eșantionul se consideră ca admis din punctul de vedere al cerințelor de la punctul 3 din prezentul apendice.
- 3.2.4.5. În cazul în care s-a epuizat eșantionul la un moment dat, se adaugă un alt vehicul la eșantionul inițial și se selectează vehiculul respectiv.
- 3.2.4.6. De câte ori se selectează un alt vehicul din eșantion, procedura statistică de la alineatul (4) din prezentul apendice se aplică eșantionului lărgit.
- 3.2.5. În cazul în care se constată că un vehicul este un emițător peste limite, se selectează aleatoriu un alt vehicul din eșantion.

(*) Pe baza datelor reale obținute în timpul circulației care trebuie furnizate înainte de data de 31 decembrie 2003 de către statele membre, cerințele de la acest punct pot fi revizuite pentru a vedea (a) dacă ar trebui revizuită definiția unui emițător peste limite cu privire la vehiculele care au fost omologate în funcție de valorile limită enumerate în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I, (b) dacă ar trebui modificată procedura de identificare a emițătorilor peste limite și (c) dacă procedurile de verificare a conformității în circulație ar trebui înlocuite la momentul potrivit cu o nouă procedură statistică. După caz, Comisia va propune modificările necesare în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 din Directiva 70/156/CEE.

(**) Pentru orice vehicul, «zona intermediară» se determină după cum urmează. Vehiculul îndeplinește condițiile date fie la punctul 3.2.1, fie la punctul 3.2.2 și, de asemenea, valoarea măsurată pentru același poluant este sub un nivel determinat prin produsul valorii limită pentru același poluant specificată în rândul A din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I, înmulțită cu un factor de 2,5.

(***) Pentru orice vehicul, «zona de eșec» se determină după cum urmează. Valoarea măsurată pentru orice poluant depășește un nivel care este determinat prin produsul valorii limită pentru același poluant specificată în rândul A din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I, înmulțită cu un factor de 2,5.

(b) La punctul 4.2, expresia „(a se vedea figura I.7)” se înlocuiește cu „(a se vedea figura I.9)”.

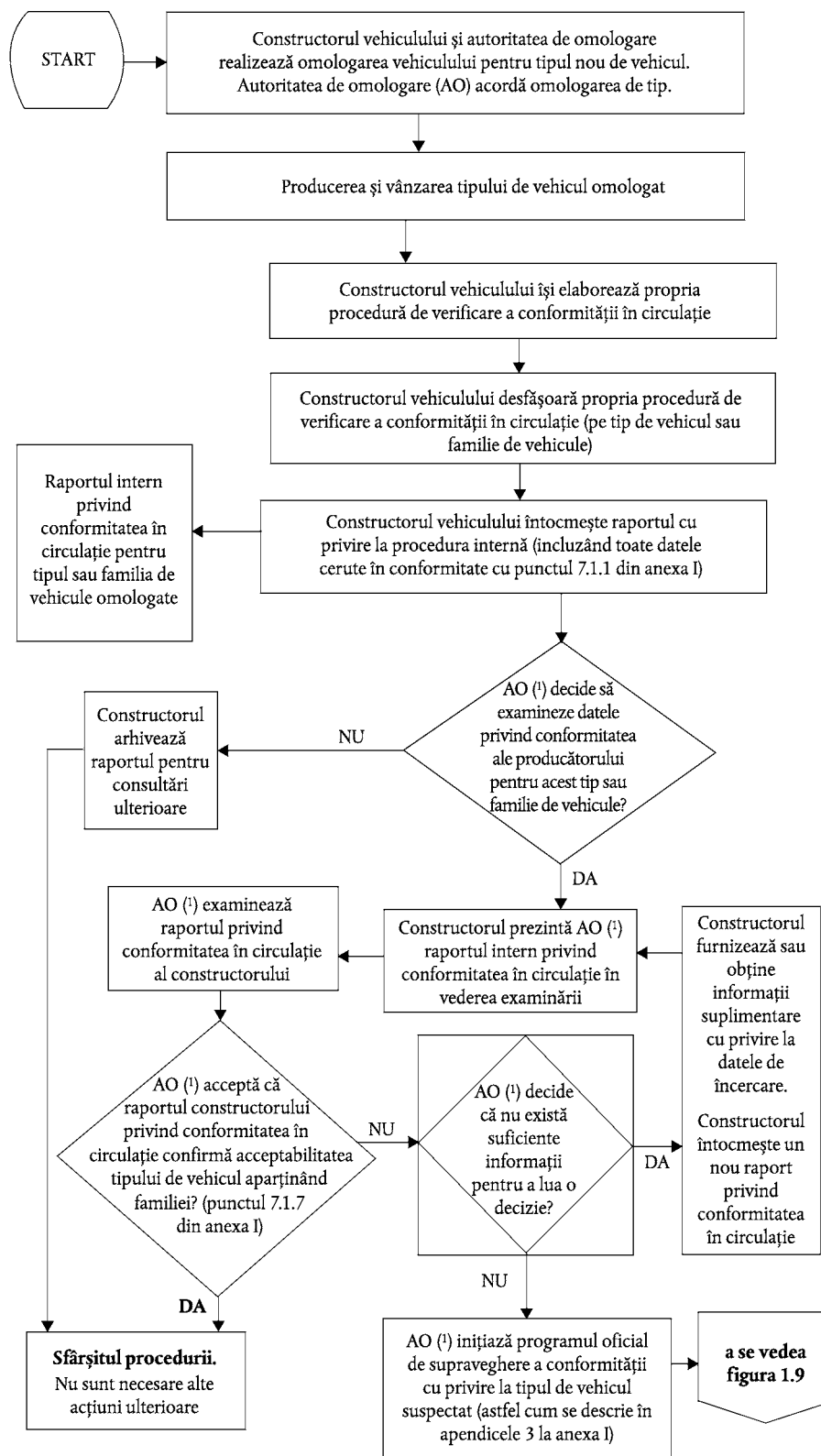
(c) „Figura I.7.” devine „Figura 1.9. Verificarea conformității în circulație - selectarea și încercarea vehiculelor.”

În figura I.9, cuvântul „da” care se află imediat deasupra rombului din partea stângă jos a figurii trebuie înlocuit cu cuvântul „nu”. În figura I.9, cuvântul „nu” imediat de deasupra rombului din partea dreaptă jos se înlocuiește cu „nu sau incert”.

(d) Se introduce „Figura I.8” după cum urmează:

„Figura I.8

Verificarea conformității în circulație – procedură de auditare



(1) În acest caz, AO înseamnă autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE.”

B. Anexa II se modifică după cum urmează:

1. Se adaugă punctul 3.2.12.2.8.6 cu următorul text:

„3.2.12.2.8.6. Trebuie furnizate următoarele informații suplimentare de către constructorul vehiculului pentru a permite producerea de piese de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD, precum și de instrumente de diagnosticare și echipamente de încercare, cu condiția ca respectivele informații să nu intre sub incidența drepturilor de proprietate intelectuală și să nu constituie *know-how* specific al constructorului sau al furnizorului (furnizorilor) fabricanților de echipament original.

Informațiile furnizate la prezentul punct se reiau în apendicele 2 la certificatul de omologare CE de tip (anexa X la prezenta directivă):

3.2.12.2.8.6.1 O descriere a tipului și numărului de cicluri de condiționare utilizate la omologarea inițială a vehiculului.

3.2.12.2.8.6.2 O descriere a tipului de ciclu de demonstrare a sistemului OBD utilizat la omologarea inițială a vehiculului în ceea ce privește componenta monitorizată de sistemul OBD.

3.2.12.2.8.6.3 O listă exhaustivă care să descrie toate componentele măsurate cu dispozitivul de detectare a defectelor și de activare a MI (număr fix de cicluri de conducere sau metoda statistică), inclusiv o listă a parametrilor secundari relevanți măsurați pentru fiecare componentă monitorizată de sistemul OBD. O listă cu toate codurile de ieșire OBD și formatele utilizate (însoțite de o explicație pentru fiecare) corespunzătoare diferitelor componente individuale ale grupului propulsor cu implicații pentru emisii și diferitelor componente individuale care nu prezintă implicații pentru emisii, în cazul în care monitorizarea componentei are rol în activarea MI. În special, trebuie furnizată o explicație detaliată pentru datele aferente serviciului \$05, testul ID \$21 la FF, precum și pentru datele aferente serviciului \$06. În cazul tipurilor de vehicule care folosesc o legătură de comunicare în conformitate cu ISO 15765-4 «Vehicule rutiere, sisteme de diagnosticare privind CAN (Controller Area Network) – partea 4: cerințe privind sistemele cu implicații pentru emisii», trebuie furnizată o explicație detaliată pentru datele aferente serviciului \$06, Test ID \$00 la FF, pentru fiecare ID de monitor OBD compatibil.

3.2.12.2.8.6.4 Informațiile solicitate la acest punct, pot să fie definite, de exemplu, completând tabelul următor, care se anexează la prezenta anexă.

Componentă	Cod de avarie	Dispozitiv de monitorizare	Criterii de detectare a defectelor	Criterii de activare a MI	Parametri secundari	Precondiționare	Încercare demonstrativă
Catalizator	P0420	Semnale ale sondei pentru oxigen 1 și 2	Diferența dintre semnalele sondei 1 și cele ale sondei 2	Al treilea ciclu	Turația motorului, sarcina motorului, modul A/F, temperatura catalizatorului	Două cicluri tip I	Tip I”

C. Anexa III se modifică după cum urmează:

1. Se adaugă punctul 2.3.5 cu următorul text:

„2.3.5. La cererea constructorului, pentru un tip de vehicul a cărui turație este mai mare la mersul în gol decât în timpul operațiilor 5, 12 și 24 ale ciclului urban elementar (partea întâi), ambreiajul poate fi debreiat în timpul operației anterioare.”

2. Punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2. Carburant

La încercarea unui vehicul în funcție de valorile limită ale emisiilor enumerate în rândul A din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la prezenta directivă, carburantul de referință adecvat trebuie să fie conform cu specificațiile menționate la punctul A din anexa IX sau, în cazul carburanților de referință gazoși, fie la punctul A.1, fie la punctul B din anexa IXa.

La încercarea unui vehicul în funcție de valorile limită ale emisiilor enumerate în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la prezenta directivă, carburantul de referință adecvat trebuie să fie conform cu specificațiile menționate la punctul B din anexa IX sau, în cazul carburanților de referință gazoși, fie la punctul A.2, fie la punctul B din anexa IXa.”

3. În coloana 5 din tabelul III.1.2 (intitulată: Viteza (km/h), viteza indicată pentru operațiunea 23 este: „35 – 10”.

D. În anexa VII, punctul 3.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4.1. Carburantul de încercare trebuie să fie conform cu specificațiile de la punctul C din anexa IX.”

E. Anexa IX se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IX

A. **Specificațiile carburanților de referință pentru încercarea vehiculelor în funcție de limitele pentru emisii indicate în rândul A din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I - Încercare tip I**

1. DATE TEHNICE PRIVIND CARBURANȚII DE REFERINȚĂ FOLOSIȚI PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ECHIPATE CU MOTOARE CU APRINDERE COMANDATĂ

Tipul: Benzină fără plumb

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Cifra octanică «Research», RON		95,0	—	EN 25164
Cifra octanică motor, MON		85,0	—	EN 25163
Densitate la 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Presiunea de vapori «Reid»	kPa	56,0	60,0	EN 12
Rata de distilare				
- punct de fierbere inițial	°C	24	40	EN-ISO 3405
- evaporare la 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405
- evaporare la 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405
- punct de fierbere final	°C	190	215	EN-ISO 3405
Reziduuri	% v/v	—	2	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Conținutul de hidrocarburi:				
- olefine	% v/v	—	10	ASTM D 1319
- aromatice	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319
- benzen	% v/v	—	1,0	Pr. EN 12177
- saturate	% v/v	—	rest	ASTM D 1319
Raport carbon/hidrogen		valoare declarată	valoare declarată	
Perioadă de inducție ⁽²⁾	minute	480	—	EN-ISO 7536
Conținut de oxigen	% m/m	—	2,3	EN 1601
Conținutul de gume prezente	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Conținutul de sulf ⁽³⁾	mg/kg	—	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
Coroziune pe lama de cupru, clasa I		—	1	EN-ISO 2160
Conținutul de plumb	mg/l	—	5	EN 237
Conținutul de fosfor	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

⁽²⁾ Carburantul poate conține inhibitori de oxidare și inhibitori de cataliză metalică utilizați în mod obișnuit pentru stabilizarea circuitelor de benzină din rafinării, dar nu sunt autorizate adaosurile de aditivi detergenți/dispersivi și uleiuri solvente.

⁽³⁾ Trebuie declarat conținutul real de sulf al carburantului folosit la încercarea tip I.

2. DATE TEHNICE PRIVIND CARBURANȚII DE REFERINȚĂ FOLOSIȚI PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ECHIPATE CU MOTOARE CU APRINDERE PRIN COMPRIMARE

Tipul: motorină

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Cifra cetică ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densitate la 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Rata de distilare				
- punct 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
- punct 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
- punct de fierbere final	°C	—	370	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

⁽²⁾ Intervalul pentru cifra cetică nu este conform cu cerințele unui interval minim de 4R. Cu toate acestea, în caz de conflict între furnizorul și utilizatorul carburantului, se pot aplica condițiile standardului ISO 4259 pentru a rezolva conflictele, cu condiția să se efectueze măsurători repetate în număr suficient pentru a atinge precizia necesară, acestea fiind preferate în locul măsurătorilor unice.

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Punct de inflamabilitate	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	- 5	EN 116
Vâscozitate la 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Hydrocarburi policiclice aromatice	% m/m	3	6,0	IP 391
Conținutul de sulf ⁽²⁾	mg/kg	—	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Coroziune pe lama de cupru		—	1	EN-ISO 2160
Conținutul de carbon Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Conținutul de cenușă	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Conținutul de apă	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Indice de neutralizare (acid tare)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974-95
Stabilitate la oxidare ⁽³⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Metodă nouă și îmbunătățită în curs de elaborare pentru hidrocarburi policiclice aromatice	% m/m	—	—	EN 12916

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

⁽²⁾ Trebuie declarat conținutul real de sulf al carburantului utilizat la încercarea tip I.

⁽³⁾ Cu toate că stabilitatea la oxidare este controlată, este probabil ca durata de depozitare a produsului să fie limitată. Se recomandă consultarea furnizorului cu privire la condițiile și durata de depozitare.

B. Specificațiile carburanților de referință pentru încercarea vehiculelor în funcție de limitele pentru emisii indicate în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I - Test tip I

1. DATE TEHNICE PRIVIND CARBURANȚII DE REFERINȚĂ FOLOSIȚI PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ECHIPATE CU MOTOARE CU APRINDERE COMANDATĂ

Tipul: benzină fără plumb

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Cifra octanică «Research», RON		95,0	—	EN 25164
Cifra octanică motor, MON		85,0	—	EN 25163
Densitate la 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Presiunea de vapori «Reid»	kPa	56,0	60,0	PrEN ISO 13016-1 (DVPE)
Rata de distilare:				
- evaporare la 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
- evaporare la 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
- evaporare la 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
- punct de fierbere final	°C	190	210	EN-ISO 3405
Reziduuri	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Conținutul de hidrocarburi				
- olefine	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
- aromatice	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
- benzen	% v/v	—	1,0	ASTM D 1319
- saturate	% v/v	valoare declarată		Pr. EN 12177
Raport carbon/hidrogen		valoare declarată		
Perioadă de inducție ⁽²⁾	minute	480	—	EN-ISO 7536
Conținutul de oxigen	% m/m	—	1,0	EN 1601
Conținutul de gume prezente	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Conținutul de sulf ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Coroziune a cuprului clasa I		—	clasa 1	EN-ISO 2160

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produce petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

⁽²⁾ Carburantul poate conține inhibitori de oxidare și inhibitori de cataliză metalică utilizați în mod obișnuit pentru stabilizarea circuitelor de benzină din rafinării, dar nu sunt autorizate adăsurile de aditivi detergenți/dispersivi și uleiuri solvente.

⁽³⁾ Trebuie declarat conținutul real de sulf al carburantului utilizat la încercarea tip I.

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Conținutul de plumb	mg/l	—	5	EN 237
Conținutul de fosfor	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

2. DATE TEHNICE PRIVIND CARBURANȚII DE REFERINȚĂ FOLOSIȚI PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ECHIPATE CU MOTOARE CU APRINDERE PRIN COMPRIARE

Tipul: motorină

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Cifra cetanică ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densitate la 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Rata de distilare:				
- punct 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
- punct 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
- punct de fierbere final	°C	—	370	EN-ISO 3405
Punct de inflamabilitate	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	- 5	EN 116
Vâscozitate la 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Hidrocarburi policiclice aromatice	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Conținutul de sulf ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Coroziune pe lama de cupru		—	clasa 1	EN-ISO 2160
Conținutul de carbon Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Conținutul de cenușă	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

⁽²⁾ Intervalul pentru cifra cetanică nu este conform cu cerințele unui interval minim de 4R. Cu toate acestea, în caz de conflict între furnizorul și utilizatorul carburantului, se pot aplica condițiile standardului ISO 4259 pentru a rezolva conflictele, cu condiția să se efectueze măsurători repetate în număr suficient pentru a atinge precizia necesară, acestea fiind preferate în locul măsurătorilor unice.

⁽³⁾ Trebuie declarat conținutul real de sulf al carburantului utilizat la încercarea tip I.

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Conținutul de apă	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Indice de neutralizare (acid tare)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Stabilitate la oxidare ⁽²⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Onctuozitate (diametrul petei de uzură la testul HFFR la 60 °C)	μm	—	400	CEC F-06-A-96
Esteri metilici ai acizilor grași (FAME)	Interziți			

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

⁽²⁾ Cu toate că stabilitatea la oxidare este controlată, este probabil ca durata de depozitare a produsului să fie limitată. Se recomandă consultarea furnizorului cu privire la condițiile și durata de depozitare.

C. Specificațiile carburanților de referință pentru încercarea vehiculelor echipate cu motoare cu aprindere comandată la temperatură ambiantă joasă - Încercare tip VI

Tipul: benzină fără plumb

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Cifra octanică «Research», RON		95,0	—	EN 25164
Cifra octanic motor, MON		85,0	—	EN 25163
Densitate la 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Presiunea de vapori «Reid»	kPa	56,0	95,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Rata de distilare:				
- evaporare la 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
- evaporare la 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
- evaporare la 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
- punct de fierbere final	°C	190	210	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescrise de ISO 4259.

Parametru	Unitate	Limite ⁽¹⁾		Metoda de încercare
		Minimă	Maximă	
Reziduuri	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Conținutul de hidrocarburi:				
- olefine	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
- aromatice	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
- benzen	% v/v	—	1,0	ASTM D 1319
- saturate	% v/v	valoarea declarată		Pr. EN 12177
Raport carbon/hidrogen		valoarea declarată		
Perioadă de inducție ⁽²⁾	minute	480	—	EN-ISO 7536
Conținutul de oxigen	% m/m	—	1,0	EN 1601
Conținutul de gumă prezent	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Conținutul de sulf ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Coroziune pe lama de cupru		—	clasa 1	EN-ISO 2160
Conținutul de plumb	mg/l	—	5	EN 237
Conținutul de fosfor	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Valorile indicate în specificații sunt «valori reale». La stabilirea valorilor lor limită s-au aplicat condițiile standardului ISO 4259 *Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de fidelitate relativă a metodelor de încercare* și la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la fixarea valorii maxime și minime, diferența minimă este de 4R (R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei măsuri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de carburanți ar trebui totuși să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este de 2R și o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui carburant cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescise de ISO 4259.

⁽²⁾ Carburantul poate conține inhibitori de oxidare și inhibitori de cataliză metalică utilizați în mod obișnuit pentru stabilizarea circuitelor de benzină din rafinării, dar nu sunt autorizate adaosurile de aditivi detergenți/dispersivi și uleiuri solvente.

⁽³⁾ Trebuie declarat conținutul real de sulf al carburantului utilizat la încercarea tip VI.”

F. **Anexa IXa se modifică după cum urmează:**

„ANEXA IXa

SPECIFICAȚII ALE CARBURANȚILOR DE REFERINȚĂ GAZOȘI

A. **Date tehnice privind carburanții de referință GPL**

1. DATE TEHNICE PRIVIND CARBURANȚII DE REFERINȚĂ GPL FOLOSIȚI PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ÎN FUNCȚIE DE LIMITELE PENTRU EMISII INDICATE ÎN RÂNDUL A DIN TABELUL DE LA PUNCTUL 5.3.1.4 DIN ANEXA I – ÎNCERCARE TIP 1

Parametru	Unitate	Carburant A	Carburant B	Metoda de încercare
Compoziție:				ISO 7941
Conținutul de C ₃	% vol.	30 ± 2	85 ± 2	

Parametru	Unitate	Carburant A	Carburant B	Metoda de încercare
Conținutul de C ₄	% vol.	rest	rest	
< C ₃ , > C ₄	% vol.	maximum 2	maximum 2	
Olefine	% vol.	maximum 12	maximum 15	
Reziduu la evaporare	mg/kg	maximum 50	maximum 50	ISO 13757
Apa la 0 °C		fără	fără	inspecție vizuală
Conținutul total de sulf	mg/kg	maximum 50	maximum 50	EN 24260
Hidrogen sulfurat		deloc	deloc	ISO 8819
Coroziune pe lama de cupru	estimare	clasa 1	clasa 1	ISO 6251 (1)
Miros		caracteristic	caracteristic	
Cifra octanică motor		minimum 89	minimum 89	EN 589 Anexa B

(1) Această metodă poate să nu determine cu precizie prezența materialelor corosive atunci când mostra conține inhibitori de coroziune sau alte substanțe chimice care reduc acțiunea corosivă a mostrei pe lama de cupru. Prin urmare, este interzis adaosul de asemenea compuși în simplul scop de a influența metoda de testare.

2. DATE TEHNICE PRIVIND CARBURANȚII DE REFERINȚĂ GPL FOLOSIȚI PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ÎN FUNCȚIE DE LIMITELE PENTRU EMISII INDICATE ÎN RÂNDUL B DIN TABELUL DE LA PUNCTUL 5.3.1.4 DIN ANEXA I – ÎNCERCARE TIP 1

Parametru	Unitate	Carburant A	Carburant B	Metoda de încercare
<i>Compoziție:</i>				ISO 7941
Conținutul de C ₃	% vol.	30 ± 2	85 ± 2	
Conținutul de C ₄	% vol.	rest	rest	
< C ₃ , > C ₄	% vol.	maximum 2	maximum 2	
Olefine	% vol.	maximum 12	maximum 15	
Reziduu la evaporare	mg/kg	maximum 50	maximum 50	ISO 13757
Apa la 0 °C		fără	fără	inspecție vizuală
Conținutul total de sulf	mg/kg	maximum 10	maximum 10	EN 24260
Hidrogen sulfurat		deloc	deloc	ISO 8819

Parametru	Unitate	Carburant A	Carburant B	Metoda de încercare
Coroziune pe lama de cupru	estimare	clasa 1	clasa 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Miros		caracteristic	caracteristic	
Cifra octanică motor		minimum 89	minimum 89	EN 589 Anexa B

⁽¹⁾ Această metodă poate să nu determine cu precizie prezența materialelor corosive atunci când mostra conține inhibitori de coroziune sau alte substanțe chimice care reduc acțiunea corosivă a mostrei pe lama de cupru. Prin urmare, este interzis adaosul de asemenea compuși în simplul scop de a influența metoda de testare.

B. Date tehnice privind carburanții de referință GN

Caracteristici	Unități	Baza	Limite		Metoda de încercare
			minimă	maximă	

Carburant de referință G₂₀

<i>Compoziție:</i>					
Metan	% mol	100	99	100	ISO 6974
Alte gaze ⁽¹⁾	% mol	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mol				ISO 6974
Conținutul de sulf	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Indicele Wobbe (net)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Carburant de referință G₂₅

<i>Compoziție</i>					
Metan	% mol	86	84	88	ISO 6974
Alte gaze ⁽¹⁾	% mol	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mol	14	12	16	ISO 6974
Conținutul de sulf	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Indicele Wobbe (net)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Gaze inerte (diferite de N₂) + C₂ + C₂₊.

⁽²⁾ Valoarea se determină la 293,2 K (20 °C) și 101,3 kPa.

⁽³⁾ Valoarea se determină la 273,2 K (0 °C) și 101,3 kPa.

G. Anexa X se modifică după cum urmează:

1. Rândul al treilea din titlu se înlocuiește cu următorul text:

„CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP”

2. Punctul 1.8.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.8.1.1. Se repetă tabelul pentru toate gazele de referință GPL sau GN, indicând dacă rezultatele sunt obținute prin măsurare sau calcul și se repetă tabelul pentru rezultatul final (unic) pentru emisiile provenite de la vehiculul care funcționează cu GPL sau cu GN. În cazul unui vehicul bicarburant se indică rezultatul pentru benzină și se repetă tabelul pentru toate gazele de referință GPL sau GN, indicând dacă rezultatele sunt obținute prin măsurare sau calcul și se repetă tabelul pentru rezultatul final (unic) pentru emisiile provenite de la vehiculul care funcționează cu GPL sau GN.”

3. „Apendice” devine „Apendicele 1” și titlul se înlocuiește cu următorul titlu „Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr...”.

4. Se adaugă punctul 1.10 la apendicele 1 după cum urmează:

„1.10. Convertizoare catalitice

1.10.1. Convertizor catalitic original care a fost supus la toate încercările relevante prescrise de prezenta directivă.

1.10.1.1. Marca și tipul de convertizor catalitic original astfel cum sunt enumerate la punctul 3.2.12.2.1 din anexa II la prezenta directivă (fișa de informații).

1.10.2. Convertizor catalitic de schimb original care a fost supus la toate încercările relevante prescrise de prezenta directivă.

1.10.2.1. Marca (mărcile) și tipul (tipurile) de convertizor catalitic de schimb original astfel cum sunt enumerate la punctul 3.2.12.2.1 din anexa II la prezenta directivă (fișa de informații)”.

5. Se adaugă apendicele 2 după cum urmează:

„Apendicele 2

Informații cu privire la sistemul OBD

În conformitate cu mențiunile de la punctul 3.2.12.2.8.6. din fișa de informații, informațiile cuprinse în acest apendice sunt furnizate de către constructorul vehiculului pentru a permite producerea de piese de schimb sau de rezervă compatibile cu sistemul OBD, precum și de instrumente de diagnosticare și echipamente de încercare. Informațiile respective nu trebuie să fie furnizate de către constructorul vehiculului în cazul în care intră sub incidența drepturilor de proprietate intelectuală sau constituie *know-how* specific al constructorului sau al furnizorului (furnizorilor) fabricanților de echipament original.

La cerere, prezentul apendice va fi pus, fără discriminare, la dispoziția oricărui producător de componente, instrumente de diagnosticare sau echipamente de încercare interesat.

1. O descriere a tipului și a numărului de cicluri de preconditionare utilizate la omologarea inițială a vehiculului.
2. O descriere a tipului de ciclu de demonstrare a sistemului OBD utilizat la omologarea inițială a vehiculului în ceea ce privește componenta monitorizată de sistemul OBD.
3. O listă exhaustivă care să descrie toate componentele măsurate cu dispozitivul de detectare a defectelor și de activare a MI (număr fix de cicluri de conducere sau metoda statistică), inclusiv o listă a parametrilor secundari relevanți măsuраți pentru fiecare componentă monitorizată de sistemul OBD. O listă cu toate codurile de ieșire OBD și formatele utilizate (însoțite de o explicație pentru fiecare) corespunzătoare diferitelor componente individuale ale grupului propulsor cu implicații pentru emisii și diferitelor componente individuale care nu prezintă implicații pentru emisii, în cazul în care monitorizarea componentei are rol în activarea MI. În special, trebuie furnizată o explicație detaliată pentru datele aferente serviciului \$ 05, testul ID \$ 21 la FF, precum și pentru datele aferente serviciului \$ 06. În cazul tipurilor de vehicule care folosesc o legătură de comunicare în conformitate cu ISO 15765-4 «Vehicule rutiere, sisteme de diagnosticare privind CAN (Controller Area Network) – partea 4: cerințe privind sistemele cu implicații pentru emisii», trebuie furnizată o explicație detaliată pentru datele aferente serviciului \$ 06, Test ID \$ 00 la FF, pentru fiecare ID de monitor OBD compatibil.

Informațiile pot să fie furnizate sub formă de tabel, după cum urmează:

Componentă	Cod de avarie	Dispozitiv de monitorizare	Criterii de detectare a defectelor	Criterii de activare a MI	Parametri secundari	Precondiționare	Încercare demonstrativă
Catalizator	P0420	Semnale ale sondei pentru oxigen 1 și 2	Diferența dintre semnalele sondei 1 și cele ale sondei 2	Al treilea ciclu	Turația motorului, sarcina motorului, modul A/F, temperatura catalizatorului	Două cicluri tip I	Tip I"

H. **Anexa XI se modifică după cum urmează:**

1. Punctul 2.6 se înlocuiește cu următorul text:

„2.6. «Disfuncționalitate» înseamnă defectarea unei componente sau a unui sistem cu implicații pentru emisii care ar putea conduce la depășirea limitelor indicate pentru emisii la punctul 3.3.2 sau incapacitatea sistemului OBD de a îndeplini cerințele de monitorizare fundamentale din prezenta anexă.”

2. Punctul 3.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.5.2. În cazul sistemelor care necesită mai mult de două cicluri de condiționare pentru activarea MI, constructorul trebuie să furnizeze date și/sau o evaluare tehnică care să demonstreze corect că sistemul de monitorizare detectează la timp și eficient deteriorarea componentelor. Nu se acceptă sistemele care prevăd în medie mai mult de zece cicluri de conducere pentru activarea MI. De asemenea, indicatorul MI trebuie să se activeze de fiecare dată când sistemul de control al motorului intră în modul de operare permanent prestabilit pentru emisii în cazul în care se depășesc limitele pentru emisii indicate la punctul 3.3.2 sau în cazul în care sistemul OBD este incapabil să îndeplinească cerințele de monitorizare fundamentale de la punctul 3.3.3 sau de la punctul 3.3.4 din prezenta anexă. Atunci când se produc rateuri de aprindere la un nivel care poate produce deteriorarea catalizatorului, în conformitate cu specificațiile, constructorului, MI trebuie să emită un semnal specific, de exemplu un semnal intermitent. MI trebuie, de asemenea, să se activeze atunci când cheia de contact este în poziția «cuplat» înainte de pornirea motorului și să se dezactiveze după pornirea motorului, în cazul în care nu s-a detectat nici o disfuncționalitate.”

3. Punctul 3.6 se înlocuiește cu următorul text:

„3.6 Sistemul OBD trebuie să înregistreze codul (codurile) de avarie care indică starea sistemului de control al emisiilor. Trebuie să se utilizeze coduri diferite pentru indicarea stării astfel încât să se identifice sistemele de control al emisiilor care funcționează corect și cele pentru a căror evaluare completă este necesară continuarea rulării vehiculului. În cazul în care MI este activat din cauza unei defecțiuni, a unei disfuncționalități sau a trecerii la modul de funcționare permanent prestabilit pentru emisii, trebuie memorat un cod de avarie care să identifice tipul de disfuncționalitate. Codul de avarie trebuie memorat, de asemenea, în cazurile menționate la punctele 3.3.3.5 și 3.3.4.5 din prezenta anexă.”

4. Se adaugă punctul 3.9 după cum urmează:

„3.9. Vehiculele bicarburant

3.9.1. Pentru vehiculele bicarburant, procedurile:

- de activare a indicatorului de disfuncționalitate (MI) (a se vedea punctul 3.5 din prezenta anexă);
- de memorare a codului de avarie (a se vedea punctul 3.6 din prezenta anexă);

- de întrerupere a MI (a se vedea punctul 3.7 din prezenta anexă);
- de ștergere a codului de avarie (a se vedea punctul 3.8 din prezenta anexă);

trebuie executate independent una de alta în funcție de carburantul cu care funcționează vehiculul, benzină sau gaz. Atunci când vehiculul funcționează cu benzină, nu trebuie să fie afectat rezultatul nici uneia dintre procedurile indicate anterior atunci când vehiculul funcționează cu gaz. Atunci când vehiculul funcționează cu gaz, nu trebuie să fie afectat rezultatul nici uneia dintre procedurile indicate anterior atunci când vehiculul funcționează cu benzină.

Fără a aduce atingere acestei cerințe, codul de stare (descriș la punctul 3.6 din prezenta anexă) trebuie să indice că sistemele de control au fost complet evaluate pentru ambele tipuri de carburant (benzină și gaz) atunci când sistemele de control sunt complet evaluate pentru unul dintre cele două tipuri de carburant.”

5. Punctele 4.4 și 4.5 se înlocuiesc cu următorul text:

„4.4. Nu se acceptă, nici înainte nici în timpul omologării, nici un defect constatat în raport cu cerințele de la punctul 6.5, cu excepția punctului 6.5.3.4, din apendicele 1 la prezenta anexă. Prezentul punct nu se aplică vehiculelor bicarburant.

4.5. Vehiculele bicarburant

4.5.1. Fără a aduce atingere cerințelor de la punctul 3.9.1, la cererea constructorului autoritatea de omologare acceptă următoarele deficiențe raportat la cerințele prezentei anexe în vederea omologării vehiculelor bicarburant:

- ștergerea codurilor de avarie, a distanței parcurse și a informațiilor privind condițiile existente la un moment dat după 40 de cicluri de încălzire, indiferent de carburantul folosit;
- activarea MI pentru ambele tipuri de carburant (benzină și gaz) după detectarea unei disfuncționalități la unul din cele două tipuri de carburant;
- dezactivarea MI după trei cicluri de conducere consecutive fără disfuncționalități, indiferent de carburantul folosit;
- folosirea a două coduri de stare, câte unul pentru fiecare tip de carburant.

Pot fi solicitate și alte opțiuni de către constructor, a căror acceptare rămâne la latitudinea autorității de omologare.

4.5.2. Fără a aduce atingere cerințelor de la punctul 6.6.1 din apendicele 1 la prezenta anexă, la cererea constructorului autoritatea de omologare acceptă următoarele deficiențe raportat la cerințele prezentei anexe în vederea evaluării și transmiterii semnalelor de diagnosticare:

- transmiterea de semnale de diagnosticare pentru carburantul folosit în mod curent la o singură adresă sursă;
- evaluarea unei serii de semnale de diagnosticare pentru ambii carburanți (corespunzător evaluării vehiculelor monocarburant și indiferent de carburantul folosit în mod curent);
- selectarea unei serii de semnale de diagnosticare (asociate fiecăruia dintre cei doi carburanți) prin poziția butonului de carburant.

Pot fi solicitate și alte opțiuni de către constructor, a căror acceptare rămâne la latitudinea autorității de omologare.”

6. Punctul „4.6” devine punctul „4.7”.

7. Se inserează un nou punct 4.6, după cum urmează:

„4.6. Perioada în care sunt acceptate deficiențe

- 4.6.1 Persistența unei deficiențe poate fi acceptată pe o perioadă de doi ani de la data omologării tipului de vehicul, cu excepția cazului în care se poate demonstra în mod satisfăcător că ar fi necesar să se aducă modificări substanțiale construcției vehiculului și să se prelungească termenul de adaptare peste cei doi ani menționați pentru a putea corecta deficiența. Într-un asemenea caz, persistența deficienței poate fi acceptată pe o perioadă care nu depășește trei ani.
- 4.6.1.1. În cazul unui vehicul bicarburant, persistența unei deficiențe acceptate în conformitate cu punctul 4.5 poate fi acceptată pe o perioadă de trei ani de la data omologării tipului de vehicul, cu excepția cazului în care se poate demonstra în mod satisfăcător că ar fi necesar să se aducă modificări substanțiale construcției vehiculului și să se prelungească termenul de adaptare peste cei trei ani necesari pentru a putea corecta deficiența. Într-un asemenea caz, persistența deficienței poate fi acceptată pe o perioadă care nu depășește patru ani.
- 4.6.2. Un constructor poate solicita autorității de omologare să accepte retrospectiv existența unei deficiențe în cazul în care deficiența în cauză este descoperită după omologarea inițială. În acest caz, persistența deficienței poate fi acceptată pe o perioadă de doi ani de la data informării autorității de omologare, cu excepția cazului în care se poate demonstra în mod satisfăcător că ar fi necesar să se aducă modificări substanțiale construcției vehiculului și să se prelungească termenul de adaptare peste cei doi ani necesari pentru a putea corecta deficiența. Într-un asemenea caz, persistența deficienței poate fi acceptată pe o perioadă care nu depășește trei ani.”

8. Se adaugă punctul 5, după cum urmează:

„5. ACCESUL LA INFORMAȚII PRIVIND SISTEMUL OBD

- 5.1. Cererile de omologare sau de modificare a unei omologări în temeiul articolului 3 sau al articolului 5 din Directiva 70/156/CEE trebuie însoțite de informațiile relevante privind sistemul OBD al vehiculului. Aceste informații relevante permit producătorilor de componente de schimb sau de adaptare să producă piese compatibile cu sistemele OBD ale vehiculelor în vederea unei funcționări fără defecțiuni care să îl protejeze pe utilizator împotriva producerii de disfuncționalități. În mod similar, aceste informații relevante permit producătorilor de instrumente de diagnosticare și de echipamente de încercare să producă instrumente și echipamente care să furnizeze un diagnostic eficient și fiabil al sistemelor de control al emisiilor vehiculului.
- 5.2. La cerere, autoritățile de omologare pun, fără discriminare, la dispoziția oricărui producător de componente, instrumente de diagnosticare sau echipamente de încercare interesat apendicele 2 la certificatul de omologare CE de tip care cuprinde toate informații relevante privind sistemul OBD al unui vehicul.
- 5.2.1. În cazul în care o autoritate de omologare primește din partea oricărui producător de componente, instrumente de diagnosticare sau echipamente de încercare interesat o solicitare de informații privind sistemul OBD al unui vehicul care a fost omologat în temeiul unei versiuni anterioare a Directivei 70/220/CEE,
- autoritatea de omologare solicită, în termen de 30 de zile, constructorului vehiculului în cauză să îi pună la dispoziție informațiile cerute la punctul 3.2.12.2.8.6. din anexa II. Cerința din al doilea paragraf de la punctul 3.2.12.2.8.6. nu se aplică;
 - constructorul comunică aceste informații autorității de omologare în termen de două luni de la solicitare;
 - autoritatea de omologare trimite aceste informații autorităților de omologare din statele membre, iar autoritatea care a acordat omologarea inițială anexează aceste informații la anexa II la dosarul de omologare al vehiculului.

Această cerință nu anulează nici o omologare acordată anterior în temeiul Directivei 70/220/CEE și nici nu împiedică extinderea respectivelor omologări în condițiile directivei în temeiul căreia au fost acordate inițial.

- 5.2.2. Se pot solicita informații numai pentru componentele de schimb sau de rezervă care fac obiectul unei omologări CE de tip sau pentru componente care fac parte dintr-un sistem care face obiectul unei omologări CE de tip.
- 5.2.3. Solicitarea de informații trebuie să identifice cu precizie specificațiile modelului de vehicul pentru care se solicită informații. Trebuie să confirme că informațiile sunt solicitate pentru producerea de piese sau componente de schimb sau de adaptare sau de instrumente de diagnosticare sau echipamente de încercare.”

I. Apendicele 1 la anexa XI se modifică după cum urmează:

1. Punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2. Carburantul

Pentru încercări trebuie folosit carburantul de referință corespunzător descris în anexa IX pentru benzină sau motorină și în anexa IXa pentru GPL și GN. Tipul de carburant care trebuie utilizat pentru încercările fiecărui mod de avarie (descrie la punctul 6.3 din prezentul apendice) poate fi ales de către autoritatea de omologare din rândul carburanților de referință descriși în anexa IXa în cazul încercărilor pentru vehiculele monocarburant și din rândul carburanților de referință descriși în anexa IX sau IXa în cazul încercărilor pentru vehiculele bicarburant. Nu este autorizată înlocuirea tipului de carburant ales în cursul nici uneia dintre fazele încercării (descrise la punctele 2.1 - 2.3 din prezentul apendice). În cazul funcționării cu GPL sau GN, se permite pornirea motorului cu benzină și apoi trecerea pe GPL sau GN după o perioadă de timp prestabilită controlată automat și care nu poate fi modificată de către conducătorul auto.”

2. Punctele 6.3.1.4 și 6.3.1.5 se înlocuiesc cu următorul text:

„6.3.1.4. Deconectarea electrică a oricărei componente cu implicații pentru emisii care este legată la un calculator de gestionare a grupului propulsor (în cazul în care o astfel de componentă este activată pentru tipul de carburant selectat).

6.3.1.5. Deconectarea electrică a dispozitivului electronic de control al purificării prin evaporare (în cazul în care vehiculul este echipat cu un astfel de dispozitiv și acesta este activat pentru tipul de carburant selectat). Pentru acest tip special de mod de avarie nu este necesar să se efectueze încercarea tip I.”

3. Punctele 6.4.1.5 și 6.4.1.6 se înlocuiesc cu următorul text:

„6.4.1.5. Deconectarea electrică a dispozitivului de control al purificării prin evaporare (în cazul în care vehiculul este echipat cu un astfel de dispozitiv și acesta este activat pentru tipul de carburant selectat).

6.4.1.6. Deconectarea electrică a oricărei componente cu implicații pentru emisii care este legată la un calculator și care poate conduce la depășirea de către emisii a limitelor indicate la punctul 3.3.2 din prezenta anexă (în cazul în care această componentă este activată pentru tipul de carburant selectat).”

4. Punctul 6.5.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.3. Accesul la sistemul de diagnosticare al controlului emisiilor trebuie să fie standardizat și nerestricționat și conform cu următoarele standarde ISO și/sau specificații SAE.

6.5.3.1. Trebuie utilizat unul dintre următoarele standarde, cu restricțiile indicate, pentru legătura de transmisie de date între echipamentele de la bord și cele externe:

ISO 9141-2: 1994 (modificat în 1996) «Vehicule rutiere – Sisteme de diagnosticare – Partea 2: Cerințe CARB pentru schimbul de date numerice»;

SAE J1850: martie 1998 «Interfață pentru rețeaua de transmisie de date de clasă B». Mesajele privind emisiile trebuie să utilizeze verificarea redundantă ciclică și un antet de cu structură de trei octeți și nu separarea inter-octeți sau sume de control;

ISO 14230 – Partea 4 «Vehicule rutiere – Protocol privind cuvintele cheie» Keyword 2000 «pentru sisteme de diagnosticare – Partea 4: Cerințe pentru sistemele cu implicații pentru emisii»;

ISO DIS 15765-4 «Vehicule rutiere – Diagnosticarea CAN (Controller Area Network) – Partea 4: Cerințe pentru sistemele cu implicații pentru emisii», din data de 1 noiembrie 2001.

6.5.3.2. Echipamentele de încercare și instrumentele de diagnosticare necesare pentru comunicarea cu sistemele OBD trebuie să satisfacă cel puțin specificațiile funcționale date în standardul ISO DIS 15031-4 «Vehicule rutiere – Comunicarea între vehicul și echipamentul de încercare extern pentru diagnosticarea privind emisiile – Partea 4: Echipament de încercare extern», din data de 1 noiembrie 2001.

6.5.3.3. Datele de diagnosticare de bază (astfel cum sunt specificate la punctul 6.5.1) și informațiile de control bidirecțional trebuie furnizate folosind formatul și unitățile descrise în standardul ISO DIS 15031-5 «Vehicule rutiere – Comunicarea între vehicul și echipamentul de încercare extern pentru diagnosticarea privind emisiile – Partea 5: Servicii de diagnosticare privind emisiile», din data de 1 noiembrie 2001, și trebuie puse la dispoziție cu ajutorul unui instrument de diagnosticare care să îndeplinească cerințele din ISO DIS 15031-4.

Constructorul vehiculelor trebuie să furnizeze unui organism de standardizare național detalii privind orice date de diagnosticare privind emisiile, de exemplu PID-uri, ID-uri de monitoare OBD, «Test ID»-uri nespecificate în ISO DIS 15031-5, dar care sunt relevante pentru prezenta directivă.

6.5.3.4. La înregistrarea unei avarii, producătorul trebuie să o identifice cu ajutorul unui cod de avarie adecvat conform cu cele de la punctul 6.3 din ISO DIS 15031-6 «Vehicule rutiere – Comunicarea între vehicul și echipamentul de încercare extern pentru diagnosticarea privind emisiile – Partea 6: Definiții ale codurilor de diagnosticare a defectelor», privitor la «codurile de diagnosticare a defectelor sistemelor cu implicații pentru emisii». În cazul în care identificarea nu este posibilă, constructorul poate utiliza codurile de diagnosticare a defectelor menționate la punctele 5.3 și 5.6 din ISO DIS 15031-6. Accesul la codurile de avarie trebuie să fie asigurat prin echipamente standardizate de diagnosticare care să fie conform cu dispozițiile de la punctul 6.5.3.2.

Constructorul vehiculelor trebuie să furnizeze unui organism de standardizare național detalii privind orice date de diagnosticare privind emisiile, de exemplu PID-uri, ID-uri de monitoare OBD, «Test ID»-uri nespecificate în ISO DIS 15031-5, dar care sunt relevante pentru prezenta directivă.

6.5.3.5. Interfața de legătură între vehicul și testerul de diagnosticare trebuie să fie standardizată și să îndeplinească cerințele standardului ISO DIS 15031-3 «Vehicule rutiere – Comunicarea între vehicul și echipamentul de încercare extern pentru diagnosticarea privind emisiile – Partea 3: Conectorul de diagnosticare și circuitele electrice aferente: specificații și utilizare», din data de 1 noiembrie 2001. Poziția de instalare trebuie să fie aprobată de autoritatea de omologare, să fie ușor accesibilă pentru personalul de serviciu, dar protejată împotriva deteriorării accidentale în condiții normale de utilizare.”

5. Se adaugă punctul 6.6, după cum urmează:

„6.6. Vehicule bicarburant

6.6.1. Pentru vehiculele bicarburant, semnalele de diagnosticare (descrise la punctul 6.5 din apendicele 1 la prezenta anexă) pentru funcționarea cu benzină și pentru funcționarea cu gaz se evaluează și se transmit separat. La cererea unui instrument de diagnosticare, semnalele de diagnosticare pentru vehiculul care funcționează cu benzină se transmit la o adresă sursă, iar semnalele de diagnosticare pentru vehiculul care funcționează cu gaz se transmit la o altă adresă sursă. Utilizarea adreselor sursă este descrisă în ISO DIS 15031-5 «Vehicule rutiere – Comunicarea între vehicul și echipamentul de încercare extern pentru diagnosticarea privind emisiile – Partea 5: Servicii de diagnosticare privind emisiile», din data de 1 noiembrie 2001.”

J. **Anexa XIII se înlocuiește cu următorul text:**

„ANEXA XIII

**OMOLOGARE CE DE TIP PENTRU UN CONVERTIZOR CATALITIC DE SCHIMB CA UNITATE
TEHNICĂ SEPARATĂ**

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezenta anexă se aplică omologării CE de tip a convertizoarelor catalitice, ca unitate tehnică separată, în sensul articolului 4 alineatul (1) litera (d) din Directiva 70/156/CEE, care sunt destinate montării ca piese de schimb pe unul sau mai multe tipuri date de autovehicule din categoriile M₁ și N₁ ⁽¹⁾.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei anexe:

- 2.1. «convertizor catalitic original» – a se vedea punctul 2.17 din anexa I;
- 2.2. «convertizor catalitic de schimb» – a se vedea punctul 2.18 din anexa I;
- 2.3. «convertizor catalitic de schimb original» – a se vedea punctul 2.19 din anexa I;
- 2.4. «tip de convertizor catalitic»: convertizoare catalitice care nu diferă în aspecte esențiale, cum ar fi:
 - 2.4.1. numărul de substraturi de acoperire, structură și material;
 - 2.4.2. tipul de activitate catalitică (de oxidare, cu trei căi etc.);
 - 2.4.3. volumul, raportul între zona frontală și lungimea substratului;
 - 2.4.4. materialele cataliză utilizate;
 - 2.4.5. raportul materialelor de cataliză;
 - 2.4.6. densitatea celulei;
 - 2.4.7. dimensiuni și formă;
 - 2.4.8. protecție termică;
- 2.5. «tipul de vehicul», a se vedea punctul 2.1 din anexa I;
- 2.6. «Omologarea unui convertizor catalitic de schimb»: omologarea unui convertizor destinat să fie montat ca piesă de schimb pe unul sau mai multe tipuri specifice de vehicule cu privire la limitarea emisiilor poluante, a nivelului de zgomot și a efectului asupra performanțelor vehiculului, și, după caz, asupra sistemului OBD;
- 2.7. «convertizor catalitic de schimb deteriorat»: un convertizor care a fost supus îmbătrânirii sau deteriorat artificial astfel încât să îndeplinească cerințele stabilite la punctul 1 din apendicele 1 la anexa XI la prezenta directivă ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Astfel cum este definită la punctul (A) din anexa II la Directiva 70/156/CEE.

⁽²⁾ În scopul încercării demonstrative a vehiculelor echipate cu motoare cu aprindere comandată, atunci când valoarea HC măsurată în conformitate cu punctul 6.2.1 din prezenta anexă este mai mare decât valoarea măsurată în timpul omologării vehiculului, diferența trebuie să se adauge la valorile prag de la punctul 3.3.2 din anexa XI, cărora li se aplică depășirea permisă la punctul 1 din apendicele 1 la anexa XI.

3. CERERE DE OMOLOGARE CE DE TIP
- 3.1. Cererea de omologare CE a unui tip de convertizor catalitic de schimb în temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE se înaintează de către constructorul vehiculului.
- 3.2. În appendicele 1 la prezenta anexă este prezentat un model de fișă de informații.
- 3.3. În cazul unei cereri de omologare a unui tip de convertizor catalitic de schimb serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare trebuie să i se prezinte următoarele:
- 3.3.1. Un vehicul (un număr de vehicule) de un tip omologat în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, echipate cu un convertizor catalitic original nou. Acest(e) vehicul(e) trebuie selectat(e) de către solicitant cu acordul serviciului tehnic. Acesta (acestea) trebuie să fie conform(e) cu cerințelor de la punctul 3 din anexa III la prezenta directivă.
- Vehiculul (vehiculele) de încercare nu trebuie să prezinte defecte la sistemul de control al emisiilor; orice piesă originală care are implicații pentru emisii și prezintă o uzură excesivă sau o disfuncționalitate trebuie reparată sau înlocuită. Vehiculul (vehiculele) de încercat trebuie reglat(e) corect în conformitate cu specificațiile constructorului înainte de efectuarea încercărilor privind emisiile.
- 3.3.2. Un specimen din tipul de convertizor catalitic de schimb. Acest specimen trebuie marcat în mod clar și indelebil cu numele sau marca de comerț a solicitantului și cu denumirea sa comercială.
- 3.3.3. Un specimen suplimentar din tipul de convertizor catalitic de schimb, în cazul unui convertizor catalitic de schimb destinat montării pe un vehicul echipat cu sistem OBD. Acest specimen trebuie marcat clar și indelebil cu numele sau marca de comerț a solicitantului și cu denumirea sa comercială. Specimenul trebuie să fie fost supus unei deteriorări în conformitate cu descrierea de la punctul 2.7.
4. ACORDAREA OMOLOGĂRII CE DE TIP
- 4.1. În cazul în care sunt îndeplinite cerințele corespunzătoare, se acordă omologarea CE în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE.
- 4.2. În appendicele 2 la prezenta anexă este prezentat un model de fișă de informații.
- 4.3. Fiecărui tip de convertizor catalitic de schimb omologat i se atribuie un număr de omologare în conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE. Același stat membru nu poate să atribuie același număr altui tip de convertizor catalitic de schimb. Același număr de omologare poate acoperi utilizarea tipului de convertizor catalitic de schimb la mai multe tipuri de vehicule diferite.
5. MARCAJUL DE OMOLOGARE CE DE TIP
- 5.1. Fiecare convertizor catalitic de schimb care este conform cu tipul omologat în temeiul prezentei directive ca unitate tehnică separată trebuie să aibă aplicată o marcă de omologare CE de tip.
- 5.2. Această marcă se compune din litera «e» încadrată într-un dreptunghi, urmată de numărul sau grupul de litere distinctive atribuite statului membru care a acordat omologarea CE:
- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1. pentru Germania | 12 pentru Austria |
| 2. pentru Franța | 13 pentru Luxemburg |
| 3. pentru Italia | 17 pentru Finlanda |
| 4. pentru Țările de Jos | 18 pentru Danemarca |
| 5. pentru Suedia | 21 pentru Portugalia |
| 6. pentru Belgia | 23 pentru Grecia |
| 9. pentru Spania | 24 pentru Irlanda |
| 11. pentru Regatul Unit | |

În vecinătatea dreptunghiului, trebuie să fie aplicat «numărul de omologare de bază» cuprins în secțiunea a 4-a a numărului de omologare menționat în anexa VII la Directiva 70/156/CEE, precedat de cele două cifre care indică numărul de ordine atribuit celei mai recente modificări tehnice majore aduse Directivei 70/220/CEE la data la care s-a acordat omologarea CE de tip pentru componente. În prezenta directivă, numărul de ordine este 01.

5.3. Marca de omologare CE menționată la punctul 5.2 trebuie să fie perfect lizibilă și indelebilă și trebuie să fie vizibilă, dacă se poate, atunci când convertizorul catalitic de schimb este montat pe vehicul.

5.4. Apendicele 3 la prezenta anexă prezintă exemple de dispunere a mărcii de omologare și a datelor de omologare menționate anterior.

6. CERINȚE

6.1. Cerințe generale

6.1.1. Convertizorul catalitic de schimb trebuie să fie proiectat și construit și să poată să fie montat astfel încât vehiculul să rămână în continuare conform cu dispozițiile prezentei directive cu care era conform anterior și ca emisiile poluante să fie eficiente limitate pe durata vieții normale a vehiculului în condiții normale de utilizare.

6.1.2. Convertizorul catalitic de schimb trebuie montat în exact aceeași poziție ca și convertizorul catalitic original, iar poziția liniei de evacuare a sondei (sondelor) pentru oxigen și a altor senzori nu trebuie modificată.

6.1.3. În cazul în care convertizorul catalitic original este prevăzut cu o protecție termică, convertizorul catalitic de schimb trebuie prevăzut cu o protecție similară.

6.1.4. Convertizorul catalitic de schimb trebuie să fie durabil, adică proiectat, construit și să poată fi montat astfel să ofere o rezistență suficientă la coroziune și fenomene de oxidare la care este expus, ținând seama de condițiile de utilizare a vehiculului.

6.2. Cerințe privind emisiile

Vehiculul (vehiculele) indicate la punctul 3.3.1 din prezenta anexă, echipat(e) cu un convertizor catalitic de schimb pentru care se solicită omologarea, se supun(e) unei încercări tip I în condițiile descrise în anexa corespunzătoare la prezenta directivă pentru a compara performanțele acestuia cu cele ale convertizorului catalitic original în conformitate cu procedura descrisă în continuare.

6.2.1. Determinarea bazei pentru comparație

Vehiculul (vehiculele) se echipează cu un convertizor catalitic original (a se vedea punctul 3.3.1) și se pune în funcțiune timp de 12 cicluri extraurbane (încercarea tip I partea 2).

După această preconditionare, vehiculul (vehiculele) se țin într-o incintă la temperatură relativ constantă cuprinsă între 293 și 303 K (20 °C și 30 °C). Această condiționare trebuie efectuată timp de cel puțin șase ore și se continuă până când uleiul de motor și agentul de răcire au o temperatură în limitele a ± 2 K față de temperatura incintei. Apoi se efectuează trei încercări tip I.

6.2.2. Încercare privind gazele de evacuare efectuată cu convertizor catalitic de schimb

Convertizorul catalitic original al vehiculului (vehiculelor) de încercare se înlocuiește cu convertizorul catalitic de schimb (a se vedea punctul 3.3.2) și se pun în funcțiune timp de 12 cicluri extraurbane (încercarea tip I partea 2).

După această condiționare, vehiculul (vehiculele) se țin într-o încălzi la temperatură relativ constantă cuprinsă între 293 și 303 K (20 °C și 30 °C). Această condiționare trebuie efectuată timp de cel puțin șase ore și se continuă până când uleiul de motor și agentul de răcire au o temperatură în limitele a ± 2 K față de temperatura încălzi. Apoi se efectuează trei încercări tip I.

6.2.3. Evaluarea emisiilor poluante provenite de la vehiculele echipate cu convertizoare catalitice de schimb

Vehiculul (vehiculele) de încercare echipate cu convertizorul catalitic original trebuie să respecte valorile limită în conformitate cu omologarea de tip a vehiculului (vehiculelor), inclusiv, după caz, factorii de deteriorare aplicați în timpul omologării de tip a vehiculului (vehiculelor).

Cerințele privind emisiile vehiculului (vehiculelor) echipate cu convertizorul catalitic de schimb se consideră îndeplinite atunci când rezultatele pentru fiecare poluant reglementat (CO, HC, NOx și particule) îndeplinesc următoarele condiții:

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G$$

$$M \leq G$$

unde:

M este valoarea medie a emisiilor unui poluant sau suma a doi poluanți ⁽¹⁾ obținute prin intermediul a trei încercări tip I efectuate cu convertizorul catalitic de schimb;

S este valoarea medie a emisiilor unui poluant sau suma a doi poluanți ⁽¹⁾ obținute prin intermediul a trei încercări tip I efectuate cu convertizorul catalitic original;

G este valoarea limită a emisiilor unui poluant sau a sumei a doi poluanți ⁽¹⁾ în conformitate cu omologarea de tip a vehiculului (vehiculelor) împărțită, după caz, la factorii de deteriorare determinați în conformitate cu punctul 6.4.

În cazul în care omologarea este solicitată pentru tipuri diferite de vehicule de la același constructor și cu condiția ca aceste tipuri diferite de vehicule să fie prevăzute cu același tip de convertizor catalitic original, încercarea tip I se poate limita la cel puțin două vehicule selectate de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu omologarea.

6.3. Cerințe privind zgomotul și contrapresiunea la evacuare

Convertizorul catalitic de schimb trebuie să îndeplinească cerințele tehnice din anexa II la Directiva 70/157/CEE.

6.4. Cerințe privind durabilitatea

Convertizorul catalitic de schimb trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul 5.3.5 din anexa I la prezenta directivă, adică testul tip V, sau factorii de deteriorare din tabelul următor pentru rezultatele încercărilor tip I.

⁽¹⁾ În funcție de valorile limită definite la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE în versiunea în temeiul căreia a fost omologat vehiculul echipat cu convertizorul catalitic original.

Tabel XIII.6.4

Categoría motorului	Factori de deteriorare				
	CO	HC ⁽¹⁾	NOx ⁽¹⁾	HC + NOx	Particule
Cu aprindere comandată	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Cu aprindere prin comprimare	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Se aplică numai vehiculelor omologate în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/69/CE sau prin directive de modificare ulterioare.

⁽²⁾ Se aplică numai vehiculelor cu motor cu aprindere comandată omologate în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/69/CE sau prin directive anterioare.

6.5. Cerințe privind compatibilitatea cu sistemele OBD (se aplică numai convertizoarelor catalitice de schimb destinate montării pe vehicule echipate cu un sistem OBD)

Demonstrarea compatibilității cu sistemul OBD este necesară numai atunci când catalizatorul original a fost monitorizat în configurație originală.

6.5.1. Compatibilitatea convertizorului catalitic de schimb cu sistemul OBD trebuie demonstrată folosind procedurile descrise în apendicele 1 la anexa XI la Directiva 98/69/CE.

6.5.2. Dispozițiile apendicelui 1 la anexa XI la Directiva 98/69/CE aplicabile altor componente decât convertizorul catalitic nu se aplică.

6.5.3. Producătorul de piese de schimb poate recurge la aceeași precondiționare și procedură de încercare ca și pentru omologarea inițială. În acest caz, autoritatea de omologare furnizează, la cerere și fără discriminare, apendicele 2 la certificatul de omologare CE de tip care precizează numărul și tipul de cicluri de precondiționare, precum și tipul de ciclu de încercare utilizate de producătorul de echipament original pentru încercarea din punctul de vedere al sistemului OBD a convertizorului catalitic.

6.5.4. Pentru a verifica instalarea și funcționarea corectă a tuturor componentelor monitorizate de sistemul OBD, sistemul OBD trebuie să nu indice nici o disfuncționalitate și să nu fi înregistrat nici un cod de avarie înainte de instalarea oricărui convertizor catalitic de schimb. O evaluare a stării sistemului OBD la sfârșitul încercărilor descrise la punctul 6.2.1 din prezenta anexă poate fi utilă în acest sens.

6.5.5. Indicatorul MI (a se vedea punctul 2.5 din anexa XI la prezenta directivă) nu trebuie să se activeze în timpul funcționării vehiculului prevăzute la punctul 6.2.2 din prezenta anexă.

7. DOCUMENTAȚIE

7.1. Fiecare convertizor catalitic de schimb nou trebuie însoțit de următoarele informații:

7.1.1. numele sau marca de comerț a producătorului catalizatorului;

7.1.2. vehiculele (inclusiv anul de fabricație) pentru care se omologhează convertizorul catalitic de schimb, inclusiv, după caz, un marcaj care să indice că respectivul convertizor catalitic de schimb este adecvat montării pe un vehicul echipat cu un sistem OBD;

7.1.3. instrucțiuni de montare, în cazul în care sunt necesare.

7.2. Aceste informații trebuie furnizate fie:

sub forma unui pliant care însoțește convertizorul catalitic de schimb sau

pe ambalajul în care se vinde convertizorul catalitic de schimb sau

prin orice alte mijloace acceptabile.

În orice caz, informațiile trebuie puse la dispoziție în catalogul de produse distribuite în puncte de vânzare de către producătorul de convertizoare catalitice de schimb.

8. MODIFICĂRI ADUSE OMOLOGĂRII

În cazul unor modificări aduse omologării acordate în temeiul prezentei directive, se aplică dispozițiile articolului 5 din Directiva 70/156/CEE.

9. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Măsurile de asigurare a conformității producției se adoptă în conformitate cu dispozițiile stabilite în articolul 10 din Directiva 70/156/CEE.

9.2. **Dispoziții speciale**

9.2.1. Verificările menționate la punctul 2.2 din anexa X la Directiva 70/156/CEE includ respectarea caracteristicilor definite la punctul 2.4 din prezenta anexă.

9.2.2. În sensul aplicării punctului 3.5 din anexa X la Directiva 70/156/CEE, se pot aplica încercările descrise la punctul 6.2 din prezenta anexă (cerințe cu privire la emisii). În acest caz, titularul omologării poate solicita, ca alternativă, să se ia, ca bază de comparație, nu convertizorul catalitic original, ci convertizorul catalitic de schimb folosit în timpul încercărilor de omologare (sau un alt specimen a cărui conformitate tipul omologat a fost dovedită). Valorile emisiilor măsurate cu specimenul supus verificării trebuie să nu depășească, în medie, cu mai mult de 15 % valorile medii măsurate cu specimenul de referință.

Apendicele 1

Fișa de informații nr. ... privind omologarea CE de tip a convertizoarelor catalitice de schimb (Directiva 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva...)

Informațiile următoare trebuie furnizate, după caz, în triplu exemplar și sunt însoțite de o listă de cuprins. Toate desenele trebuie furnizate la scară adecvată și suficient de detaliat, în format A4 sau sub formă de pliant cu format A4. Fotografiile, în cazul în care există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate au comenzi electronice, trebuie furnizate informații și cu privire la performanțele lor.

0. GENERALITĂȚI

- 0.1. Marca (numele comercial al constructorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.5. Numele și adresa constructorului:
- 0.7. În cazul componentelor și al unităților tehnice separate, amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE:
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

1. DESCRIEREA DISPOZITIVULUI

- 1.1. Marca și tipul de convertizor catalitic de schimb:
 - 1.2. Desene ale convertizorului catalitic de schimb care să indice în special toate caracteristicile menționate la punctul 2.3 din prezenta anexă:
 - 1.3. Descrierea tipului sau a tipurilor de vehicul pentru care este destinat convertizorul catalitic de schimb:
 - 1.3.1. Numărul (numerele) și/sau simbolul (simbolurile) care descriu motorul și tipul (tipurile) de vehicul:
 - 1.3.2. Este convertizorul catalitic de schimb destinat să fie compatibil cu cerințele OBD? (Da/Nu) (*):
 - 1.4. Descriere și desene care indică amplasarea convertizorului catalitic de schimb față de colectorul (colectoarele) de evacuare al(e) motorului:
-

Apendicele 2

MODEL

[Format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității

Comunicare privind:

- omologarea ⁽¹⁾;
- extinderea omologării ⁽¹⁾;
- refuzarea omologării ⁽¹⁾;
- retragerea omologării ⁽¹⁾;

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

Numărul omologării de tip:

Motivul extinderii:

Secțiunea I

- 0.1. Marca (numele comercial al constructorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, în cazul în care este marcat pe vehicul/componentă/unitate tehnică separată ⁽²⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽³⁾:
- 0.5. Numele și adresa producătorului:
- 0.7. În cazul componentelor și unităților tehnice separate, locul și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE:
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

Secțiunea II

1. Informații suplimentare (după caz): a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea testelor:
3. Datele raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Observații (după caz): a se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data
8. Semnătura:
9. Se anexează indexul dosarului de omologare înaintat autorității de omologare, care poate fi obținut la cerere.

⁽¹⁾ Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

⁽²⁾ În cazul în care mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu au relevanță pentru descrierea tipurilor de vehicul, componente sau unitate tehnică separată care intră sub incidența acestui certificat de omologare, caracterele respective sunt reprezentate în documentație prin simbolul «?» (de exemplu ABC??123??).

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

Addendum

la certificatul de omologare CE de tip nr...

privind omologarea convertizoarelor catalitice de schimb ca unități tehnice separate pentru autovehicule în temeiul Directivei 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva...

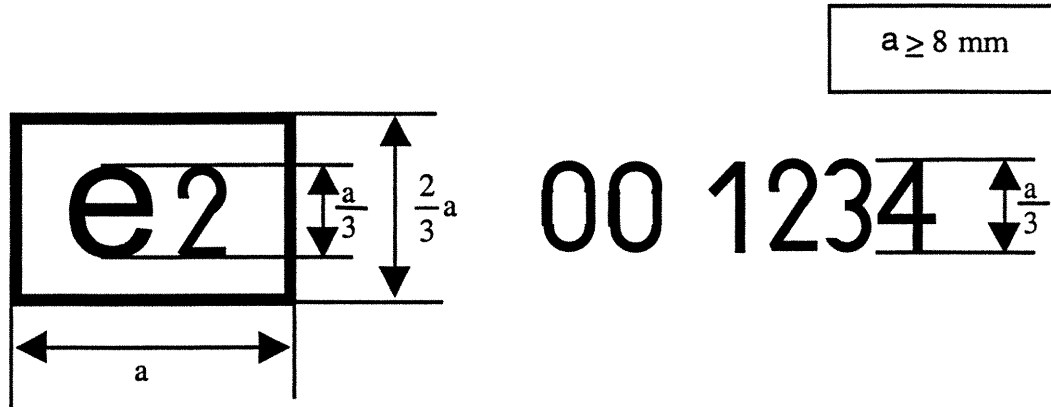
1. Informații suplimentare
 - 1.1. Marca și tipul de convertizor catalitic de schimb:
 - 1.2. Tipul (tipurile) de vehicul pentru care se califică tipul de convertizor catalitic ca piesă de schimb:
 - 1.3. Tipul (tipurile) de vehicul pe care a fost încercat tipul de convertizor catalitic de schimb:
 - 1.3.1. A fost demonstrată compatibilitatea convertizorului catalitic de schimb cu cerințele unui sistem OBD (da/nu) ⁽¹⁾:
5. Observații:

⁽¹⁾ Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

Apendicele 3

Model de marcă de omologare CE de tip

(a se vedea punctul 5.2 din prezenta anexă)



Marca de omologare de mai sus aplicată pe o componentă a unui convertizor catalitic de schimb arată că tipul în cauză a fost omologat în Franța (e 2) în temeiul prezentei directive. Primele două cifre ale numărului de omologare (00) se referă la numărul de ordine atribuit celor mai recente modificări ale Directivei 70/220/CEE. Următoarele patru cifre (1234) sunt cele atribuite de autoritatea de omologare convertizorului catalitic de schimb ca număr de omologare de bază.”