

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) NR. 566/2011 AL COMISIEI

din 8 iunie 2011

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei în ceea ce privește accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor <sup>(1)</sup>, în special articolul 4 alineatul (4), articolul 5 alineatul (3) și articolul 8,

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directivă cadru) <sup>(2)</sup>, în special articolul 39 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 stabilește cerințe tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor (vehicule) și a pieselor de schimb în privința emisiilor lor și instituie norme referitoare la conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD), măsurarea consumului de combustibil și accesibilitatea informațiilor privind repararea și întreținerea.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehi-

culele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor <sup>(3)</sup> impune Comisiei introducerea unei noi proceduri de încercare privind masa și numărul particulelor emise de vehiculele utilitare ușoare.

- (3) Directiva 76/756/CEE a Consiliului din 27 iulie 1976 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora <sup>(4)</sup> impune utilizarea lămpilor diurne din motive de siguranță. Efectul dispozitivelor respective, care sunt conectate permanent în timpul circulației vehiculelor, ar trebui să fie reflectat în mod corespunzător în emisiile măsurate de substanțe poluante și de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>).
- (4) Riscul de manipulare și de defectare totală a filtrelor de particule pentru motorină (DPF) implică necesitatea monitorizării DPF, indiferent dacă este depășită sau nu valoarea limită OBD aplicabilă.
- (5) Ținând cont de caracterul său permanent, monitorizarea circuitelor electrice nu ar trebui să facă obiectul rapoartelor impuse de cerințele privind raportul de eficacitate în funcționare (IUPR) a sistemului OBD.
- (6) Având în vedere frecvența redusă a situațiilor din timpul circulației în care pot fi acționate dispozitivele de monitorizare a sistemului de control al supraalimentării sau cele care necesită o pornire la rece, sunt necesare cerințe speciale privind eficacitatea acestor dispozitive.
- (7) Ar trebui armonizate condițiile statistice în care se evaluează din oficiu conformitatea cu cerințele privind raportul de eficacitate în funcționare.

<sup>(1)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 199, 28.7.2008, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 262, 27.9.1976, p. 1.

- (8) Dacă manipularea sistemului de reducere catalitică selectivă (SCR) este identificată prin intermediul monitorizării emisiilor de oxizi de azot (NOx), se impune o mai bună definire a condițiilor în care se activează sistemul de implicare a conducătorului vehiculului.
- (9) Înregistrarea activării sistemului de implicare a conducătorului auto ar trebui clarificată în perspectiva unei eventuale utilizări ulterioare a acestor informații în cursul inspecțiilor tehnice auto.
- (10) Sistemul de protecție a computerului de control al emisiilor împotriva manipulărilor ar trebui să ofere posibilitatea accesului la îmbunătățiri tehnice ca rezultat al inovațiilor.
- (11) Înregistrarea și transmiterea datelor computerului reprezintă părți esențiale ale unui dispozitiv de monitorizare OBD obligatoriu și nu ar trebui să se renunțe la acestea ca urmare a unor presupuse deficiențe, în special nu în mod sistematic în cazul în care producătorul alege anumite standarde pentru comunicarea între computerul de bord și un computer extern.
- (12) Pentru a garanta o concurență reală pe piață în domeniul serviciilor legate de informațiile privind repararea și întreținerea, precum și pentru a clarifica faptul că aceste informații includ de asemenea datele care trebuie furnizate altor operatori independenți diferiți de reparatori, pentru a garanta astfel că piața independentă a reparațiilor și a întreținerii vehiculelor în ansamblu poate concura cu distribuitorii autorizați, indiferent dacă producătorul vehiculului oferă aceste informații direct distribuitorilor și reparatorilor autorizați, sunt necesare clarificări suplimentare în privința detaliilor incluse în informațiile care trebuie furnizate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007.
- (13) Cu toate că, luând în considerare principiul proporționalității, producătorii nu trebuie să fie obligați să colecteze date de la terți privind modificările vehiculelor individuale exclusiv în sensul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a actelor de punere în aplicare a acestuia, operatorii independenți trebuie să primească, în scopul garantării unei piețe concurențiale a reparațiilor și întreținerii vehiculelor, actualizări referitoare la datele legate de componentele vehiculelor, în măsura în care respectivele actualizări sunt accesibile distribuitorilor și reparatorilor autorizați.
- (14) Unitățile de lucru sunt surse importante de informații tehnice pentru operatorii independenți în privința reparațiilor și întreținerii. Precizarea că unitățile de lucru fac obiectul dispozițiilor articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 este menită să creeze o siguranță comercială pentru actorii de pe piață.
- (15) În cazul în care producătorii de vehicule decid să nu mai păstreze în vehicul, în format fizic, informațiile privind repararea și întreținerea, informații pe care proprietarul vehiculului le poate pune și la dispoziția reparatorilor independenți pentru ca aceștia să depună o declarație privind lucrările de reparații și de întreținere efectuate – ci într-o bază centrală de date a producătorului de vehicule, aceste înregistrări trebuie să fie accesibile și reparatorilor independenți, cu acordul proprietarului vehiculului, pentru a permite reparatorilor să efectueze o înregistrare completă a lucrărilor de reparație și de întreținere efectuate și pentru a oferi proprietarului vehiculului posibilitatea de a deține într-un document unic dovada tuturor lucrărilor de acest tip.
- (16) Trebuie acordată mai multă flexibilitate în cazul reprogramării blocurilor de control ale vehiculului și al schimbului de date între producătorii de vehicule și operatorii independenți, pentru a permite evoluțiile inovatoare și a reduce costurile.
- (17) Ar trebui garantat faptul că vehiculele omologate în conformitate cu regulamentul relevant al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) echivalent, în ceea ce privește cerințele legate de emisii, cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 692/2008 și care îndeplinesc cerințele din regulamentele susmenționate în materie de acces la informații sunt omologate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 fără constrângeri administrative.
- (18) Întrucât în prezent nu există nicio procedură structurată comună pentru schimbul de date privind componente ale vehiculelor între producătorii de vehicule și operatorii independenți, este necesară definirea unor principii privind acest schimb de date. Trebuie să fie elaborată de către Comitetul European de Standardizare (CEN) o viitoare procedură structurată comună privind formatul datelor schimbate ca standard formal, fără ca mandatul acordat CEN să afecteze nivelul detaliilor pe care îl va furniza acest standard. În special, activitatea depusă în acest scop de către CEN trebuie să reflecte în același timp interesele și nevoile producătorilor de vehicule și pe cele ale operatorilor independenți și trebuie să ia în considerare, de asemenea, soluții precum formatele de date deschise, descrise de un ansamblu de metadata bine definite, în scopul de a se adapta la infrastructurile informatice existente.
- (19) Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 692/2008 trebuie modificate în consecință.
- (20) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

## ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

## 1. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

## (a) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

„(2) Informațiile menționate la alineatul (1) conțin:

## (a) o identificare neechivocă a vehiculului;

## (b) manuale de reparare și întreținere, cuprinzând inclusiv înregistrarea acțiunilor de reparare și de întreținere;

- (c) manuale tehnice;
- (d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valori teoretice minime și maxime pentru măsurători);
- (e) scheme de cablaj;
- (f) codurile de diagnosticare ale defectelor (inclusiv codurile specifice ale producătorilor);
- (g) numărul de identificare a calibrării software-ului aplicabil la un anumit tip de vehicul;
- (h) informații furnizate cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;
- (i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare și
- (j) unitățile de lucru standard sau perioadele necesare pentru operațiile de reparare și de întreținere, dacă acestea sunt comunicate fie direct, fie prin intermediul unui terț distribuitorilor și reparatorilor auto-rizați ai producătorului.”;

(b) se adaugă următorul alineat (8):

„(8) Atunci când înregistrările privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, operatorii independenți, care au fost omologați și autorizați conform cerințelor de la punctul 2.2 din anexa XIV la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (\*), au acces gratuit la aceste date și în aceleași condiții ca și reparatorii autorizați pentru a putea introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

(\*) JO L 199, 28.7.2008, p. 1.”

2. La articolul 7, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv servicii tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe o bază orară, zilnică, lunară și anuală, taxele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul. În plus față de plata pentru accesul în funcție de durată, producătorii pot oferi acces definit în funcție de tranzacție, iar nu pe durata de acordare a accesului. În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de plată, reparatorii independenți aleg sistemul de plată pe care îl preferă, fie cel în funcție de durată, fie cel per tranzacție.”

3. În anexa I, la tabelul 1 se elimină notele 1 și 2, iar la tabelul 2 se elimină notele 1, 2 și 5.

#### Articolul 2

Regulamentul (CE) nr. 692/2008 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, se adaugă următorul punct 33:

„33. «pornire la rece» înseamnă pornirea motorului când temperatura lichidului de răcire (sau o temperatură echivalentă) este mai mică sau egală cu 35 °C și cu cel mult 7 K mai mare față de temperatura ambiantă (dacă aceasta este disponibilă).”

2. La articolul 6 alineatul (1), se adaugă al patrulea și al cincilea paragraf:

„Cerințele relevante se consideră îndeplinite dacă sunt respectate toate condițiile următoare:

(a) sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 13;

(b) vehiculul a fost omologat în conformitate cu Regulamentele CEE-ONU nr. 83, seria de modificări 06, nr. 101, seria de modificări 01 și, în cazul vehiculelor cu aprindere prin compresie, nr. 24 partea III, seria de modificări 03.

În cazul menționat la al patrulea paragraf, se aplică și dispozițiile de la articolul 14.”

3. La articolul 10 alineatul (1), se adaugă al treilea și al patrulea paragraf:

„Cerințele relevante sunt considerate îndeplinite dacă sunt respectate toate condițiile următoare:

(a) sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 13;

(b) dispozitivele de control al poluării de schimb au fost aprobate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 103.

În cazul menționat la al treilea paragraf, se aplică și dispozițiile de la articolul 14.”

4. La articolul 13, alineatul (9) se înlocuiește cu următorul text:

„(9) Se instituie Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule (Forumul).

Forumul evaluează dacă accesul la informații afectează progresele înregistrate cu privire la reducerea furturilor de vehicule și emite recomandări pentru îmbunătățirea cerințelor referitoare la accesul la informații. În special, forumul acordă consiliere Comisiei cu privire la introducerea unui proces de aprobare și autorizare a operatorilor independenți de către organizații acreditate pentru a le permite accesul la informațiile referitoare la securitatea vehiculului.

Comisia poate decide să păstreze confidențialitatea discuțiilor și a concluziilor Forumului.”

5. Anexele I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI și XVIII se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

6. Anexa II se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 3*

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

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

Adoptat la Bruxelles, 8 iunie 2011.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXA I

**Modificări ale Regulamentului (CE) nr. 692/2008**

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.1. Orice autovehicul echipat cu un calculator de control al emisiilor trebuie să fie dotat cu funcțiuni care să împiedice orice modificare, în afara celor efectuate cu aprobarea producătorului. Producătorul aprobă modificări doar atunci când acestea sunt necesare pentru diagnosticarea, întreținerea, revizia tehnică, adaptarea sau repararea autovehiculului. Niciun cod informatic sau parametru de exploatare reprogramabil nu trebuie să permită utilizarea neautorizată și trebuie să ofere un nivel de protecție cel puțin la fel de înalt ca cel din dispozițiile precizate în ISO 15031-7; din 15 martie 2001 (SAE J2186 din octombrie 1996). Toate cipurile de memorie amovibile trebuie să fie turnate, închise într-o cutie sigilată sau protejate prin algoritmi electronici și nu trebuie să poată fi înlocuite fără instrumente și proceduri speciale. Doar caracteristicile asociate direct cu calibrarea emisiilor sau prevenirea furturilor de vehicule pot fi protejate astfel.”

(b) Figura I.2.4 se înlocuiește cu următoarea figură:

„Figura 1.2.4

## Aplicarea cerințelor pentru încercări referitoare la omologarea de tip și la extinderi

	Vehicule cu motoare cu aprindere prin scântee, inclusiv cele hibride								Vehicule cu motoare cu combustie internă, inclusiv hibride	
	Monocombustibil				Bicombustibil <sup>(1)</sup>			Multicombustibil <sup>(1)</sup>	Multicombustibil	Monocombustibil
Combustibil de referință	Benzină (E5)	GPL	Gaz natural/ Biometan	Hidrogen	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Benzină (E5)	Motorină (B5)	Motorină (B5)
					GPL	Gaz natural/ Biometan	Hidrogen	Etanol (E85)	Biomotorină	
Poluanți gazoși (încercare de tipul 1)	Da	Da	Da		Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (ambii combustibili)	Da (numai B5) <sup>(2)</sup>	Da
Masa de particule și numărul particulelor (încercare de tipul 1)	Da	—	—		Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (ambii combustibili)	Da (numai B5) <sup>(2)</sup>	Da
Emisii cu motorul la ralanti (încercare de tipul 2)	Da	Da	Da		Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (ambii combustibili)	—	—
Emisii de gaze de carter (încercare de tipul 3)	Da	Da	Da		Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (benzină)	—	—
Emisii prin evaporare (încercare de tipul 4)	Da	—	—		Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (benzină)	—	—
Durabilitate (încercare de tipul 5)	Da	Da	Da		Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (benzină)	Da (numai B5) <sup>(2)</sup>	Da
Emisii la temperatură scăzută (încercare de tipul 6)	Da	—	—		Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (ambii combustibili) <sup>(3)</sup>		
Conformitate în funcționare	Da	Da	Da		Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (numai benzină) <sup>(2)</sup>	Da (ambii combustibili)	Da (numai B5) <sup>(2)</sup>	Da
Diagnosticare la bord	Da	Da	Da		Da	Da	Da	Da	Da	Da

	Vehicule cu motoare cu aprindere prin scântee, inclusiv cele hibride							Vehicule cu motoare cu combustie internă, inclusiv hibride		
	Monocombustibil				Bicombustibil <sup>(1)</sup>			Multicombustibil <sup>(1)</sup>	Multicombustibil	Monocombustibil
Emisiile de CO <sub>2</sub> și consumul de combustibil	Da	Da	Da		Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (numai benzină)	Da (ambii combustibili)	Da (numai B5) <sup>(2)</sup>	Da
Opacitatea fumului	—	—	—		—	—	—	—	Da (numai B5) <sup>(2)</sup>	Da

<sup>(1)</sup> Atunci când un vehicul bicombustibil este combinat cu un vehicul multicombustibil, se aplică ambele cerințe pentru încercări.

<sup>(2)</sup> Această dispoziție este provizorie; noi cerințe pentru biomotorină și hidrogen vor fi propuse ulterior.

<sup>(3)</sup> Încercare numai pentru benzină înainte de datele stabilite la articolul 10 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Încercarea va fi efectuată asupra ambilor combustibili după aceste date. Trebuie să se utilizeze combustibilul de referință pentru încercare E75 menționat în secțiunea B din anexa IX.”

- (c) Punctul 3.4.8 din apendicele 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4.8. Autonomia motorului electric ..... km (în conformitate cu anexa 9 la Regulamentul CEE-ONU nr. 101)”

- (d) Punctul 3.2 din apendicele 4 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2. Termenii și condițiile de acces (respectiv durata accesului, prețul accesului pe oră, zi, lună, an și per tranzacție) la site-urile Internet menționate la punctul 3.1: .....?”

- (e) La apendicele 6 se adaugă următorul comentariu la legenda corespunzătoare tabelului 1:

„Standardul privind emisiile Euro 5b = cerințele complete privind emisiile Euro 5, inclusiv procedura revizuită de măsurare a particulelor, standardul privind numărul de particule și încercările cu biocarburant privind emisiile la temperatură joasă efectuate pe vehicule care funcționează cu multicarburant.

Standardul privind emisiile Euro 6b = cerințele complete privind emisiile Euro 6, inclusiv procedura revizuită de măsurare a particulelor, standardul privind numărul de particule și încercările cu biocarburant privind emisiile la temperatură joasă ale vehiculelor care funcționează cu multicarburant.

Standardele OBD Euro 5 = cerințele de bază privind sistemele OBD Euro 5, cu excepția raportului de eficacitate în funcționare (IUPR), a monitorizării emisiilor de NO<sub>x</sub> pentru vehicule pe benzină și a valorilor limită PM strănse pentru motoarele pe motorină.

Standardele OBD Euro 6 = cerințele complete privind sistemele OBD Euro 6.”

2. Anexa III se modifică după cum urmează:

- (a) Punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1. Cerințele tehnice sunt cele stabilite în anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83, cu excepțiile prevăzute la punctele 3.2.-3.12. Începând cu datele precizate la articolul 10 alineatul (6) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, masa de particule și numărul particulelor se determină în conformitate cu procedura de încercare privind emisiile stabilită la punctul 6 din anexa 4a la Regulamentul CEE-ONU nr. 83, seria de amendamente 05, suplimentul 7, utilizând echipamentul de încercare descris la punctele 4.4. și, respectiv, 4.5.”

- (b) La punctul 3.4 se adaugă următorul text:

„Pentru etanol (E 75) (C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub>) d = 0,886 g/l”

- (c) Tabelul de la punctul 3.8 se înlocuiește cu următorul tabel:

„Combustibil	X
Benzină (E5)	13,4
Motorină (B5)	13,5
GPL	11,9
Gaz natural/biometan	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7”

- (d) La punctul 3.10 se adaugă următorul text:

„Q<sub>THC</sub> = 0,886 în cazul etanolului (E75)”

- (e) Se adaugă următorul punct 3.14.:

„3.14. Începând cu datele precizate la articolul 2 din Directiva 2008/89/CE a Comisiei (\*), lămpile de circulație pe timp de zi ale vehiculului, astfel cum sunt definite la secțiunea 2 din Regulamentul CEE-ONU nr. 48 (\*\*), se aprind în timpul ciclului de încercări. Vehiculul supus încercării este echipat cu un sistem de lămpi de circulație pe timp de zi cu cel mai mare consum de energie electrică dintre sistemele de lămpi diurne montate de producător pe vehiculele care aparțin grupului reprezentat de vehiculul omologat. Producătorul trebuie să pună la dispoziția autorităților de omologare, în acest scop, documentația tehnică corespunzătoare.

(\*) JO L 257, 25.9.2008, p. 14.

(\*\*) JO L 135, 23.5.2008, p. 1.”

3. În anexa IV, punctul 2.2 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2. Raporturile atomice specificate la punctul 5.3.7.3 trebuie înțelese după cum urmează:



Hcv = Raportul atomic hidrogen-carbon

- pentru benzină (E5) 1,89
- pentru GPL 2,53
- pentru gaz natural/biometan 4,0
- pentru etanol (E85) 2,74
- pentru etanol (E75) 2,61

Ocv = Raportul atomic oxigen-carbon

- pentru benzină (E5) 0,016
- pentru GPL 0,0
- pentru gaz natural/biometan 0,0
- pentru etanol (E85) 0,39
- pentru etanol (E75) 0,329

4. În anexa VIII, punctul 2.3 din se înlocuiește cu următorul text:

„2.3. Valorile limită menționate la punctul 5.3.5.2 din Regulamentul CEE-ONU nr. 83 se referă la valorile limită stabilite în tabelul 4 din anexa 1 la Regulamentul (CE) nr. 715/2007.”

5. La finalul anexei IX, secțiunea B, textul „Specificațiile pentru acest carburant de referință vor fi elaborate înaintea datelor stabilite la articolul 10 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007” se înlocuiește cu tabelul următor:

„Parametru	Unitate	Limite <sup>(1)</sup>		Metodă de încercare <sup>(2)</sup>
		Minimum	Maximum	
Cifra octanică „cercetare”, COR		95	—	EN ISO 5164
Cifra octanică „motor”, MON		85	—	EN ISO 5163
Densitate la 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	Valoare declarată		EN ISO 12185
Presiunea vaporilor	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Conținut de sulf <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Stabilitate la oxidare	proces-verbal	360	—	EN ISO 7536
Conținutul de gume prezente (curățare cu un solvent)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Aparența se determinată la temperatura ambiantă sau la 15 °C, alegându-se cea mai mare dintre cele două temperaturi		Limpede și cu strălucire, în mod vizibil necontaminată cu materii în suspensie sau cu precipitate		Inspecție vizuală
Etanol și alcooli superiori <sup>(7)</sup>	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Alcooli superiori (C <sub>3</sub> – C <sub>8</sub> )	% (V/V)	—	2	
Metanol		—	0,5	
Benzină <sup>(5)</sup>	% (V/V)	Rest		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 <sup>(6)</sup>		ASTM D 3231 EN 15487
Conținut de apă	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parametru	Unitate	Limite <sup>(1)</sup>		Metodă de încercare <sup>(2)</sup>
		Minimum	Maximum	
Conținut de cloruri anorganice	mg/l	—	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Corodarea benzii de cupru (3h la 50 °C)	Grad	Categoria 1		EN ISO 2160
Aciditate (acid acetic CH <sub>3</sub> COOH)	% m/m		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Raport carbon/hidrogen		Valoare declarată		
Raport carbon/oxigen		Valoare declarată		

(1) Valorile menționate 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, iar la fixarea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; la stabilirea valorilor maximă și minimă, diferența minimă este de 4R (unde R = reproductibilitatea). Fără a aduce atingere acestei proceduri, care este necesară din motive tehnice, producătorul de combustibili trebuie să vizeze o valoare nulă atunci când valoarea maximă stipulată este 2R, respectiv o valoare medie atunci când sunt specificate limitele minimă și maximă. În cazul în care este necesară clarificarea problemei conformității unui combustibil cu cerințele specificațiilor, ar trebui să se aplice condițiile prescise de ISO 4259.

(2) În caz de dispută, se va recurge la procedura de soluționare a acestuia și la interpretarea rezultatelor pe baza metodei de precizie, descrisă în EN ISO 4259.

(3) În caz de dispută națională cu privire la conținutul de sulf, se va folosi EN ISO 20846 sau EN ISO 20884 în mod similar cu referința din anexa națională la EN 228.

(4) Trebuie să se raporteze conținutul real de sulf al combustibilului folosit în încercarea de tipul 6.

(5) Conținutul benzinei fără plumb poate fi determinat ca 100 minus suma conținutului procentual de apă și alcoolii.

(6) Se interzice adăugarea, în mod intenționat, la acest combustibil de referință, a unor compuși care conțin fosfor, fier, mangan sau plumb.

(7) Etanolul care îndeplinește specificațiile EN 15376 este singurul oxigenat care se adaugă în mod intenționat la acest combustibil de referință.”

#### 6. Anexa XI se modifică după cum urmează:

##### (a) Se adaugă următorul punct 2.14:

„2.14. De la 1 septembrie 2011, prin derogare de la dispozițiile punctului 3.3.5. din anexa 11 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83, un filtru de particule poluante, în cazul în care este instalat ca unitate separată sau integrat într-un dispozitiv de control al emisiilor, este monitorizat pentru a detecta cel puțin o defecțiune totală sau pentru a fi înlăturat, dacă înlăturarea a dus la depășirea limitelor de emisii aplicabile. Acesta trebuie monitorizat, de asemenea, pentru a detecta orice defecțiune care ar duce la depășirea valorilor limită aplicabile ale sistemului OBD.”

##### (b) Punctul 3.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.3. Autoritatea de omologare nu acceptă nicio cerere de omologare a unui sistem defectuos dacă monitorizarea impusă a sistemului de diagnosticare sau înregistrarea și raportarea obligatorii de date legate de o monitorizare nu s-au efectuat nici în cea mai mică măsură.”

##### (c) Apendicele 1 se modifică după cum urmează:

###### (i) Punctele 3.1.7 și 3.1.8 se modifică după cum urmează:

„3.1.7. Producătorul demonstrează autorității de omologare și, la cerere, Comisiei că aceste condiții statistice sunt îndeplinite pentru ansamblul monitorizărilor care trebuie transmise de sistemul OBD, în conformitate cu punctul 3.6 din prezentul apendice, cel târziu la 18 luni de la punerea în circulație a primului tip de vehicul cu IUPR într-o familie de sisteme OBD și în continuare la fiecare 18 luni. În acest scop, pentru familiile OBD cu mai mult de 1 000 de înmatriculări în Uniune și care fac obiectul unei eșantionări în timpul perioadei de eșantionări, procesul descris la anexa II este utilizat fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul 3.1.9 din prezentul apendice.

În afara cerințelor stabilite la anexa II și indiferent de rezultatele auditului descris la punctul 2 din anexa II, autoritatea care a acordat omologarea aplică controlul conformității pentru IUPR, descris în apendicele 1 la anexa II, într-un număr adecvat de cazuri determinate în mod aleatoriu. «Într-un număr adecvat de cazuri determinate în mod aleatoriu» înseamnă că această măsură are un efect de descurajare în privința neîndeplinirii cerințelor de la punctul 3 din prezenta anexă sau în ceea ce privește furnizarea de date manipulate, false sau nereprezentative pentru audit. Dacă nicio circumstanță specială nu se aplică și nu poate fi demonstrată de autoritățile de omologare de

tip, efectuarea aleatorie a controlului conformității în funcționare asupra a 5 % din familiile de OBD omologate de tip este considerată suficientă pentru garantarea îndeplinirii acestor cerințe. În acest scop, autoritățile de omologare de tip pot stabili acorduri cu producătorul pentru reducerea încercărilor duble asupra unei familii date de OBD-uri, cu condiția ca aceste acorduri să nu aibă un impact negativ asupra efectului de descurajare al controlului conformității în funcționare efectuat de autoritatea de omologare de tip în privința neîndeplinirii cerințelor de la punctul 3 din prezenta anexă. Datele colectate de statele membre în cadrul programelor de încercări de monitorizare pot fi utilizate pentru controalele conformității în funcționare. La cerere, autoritățile de omologare de tip comunică Comisiei și altor autorități de omologare de tip date privind verificările și controalele aleatorii ale conformității în funcționare efectuate, inclusiv privind metodologia utilizată pentru identificarea cazurilor supuse unui astfel de control.

- 3.1.8. Pentru ansamblul eșantionului de încercare format din vehicule, producătorul trebuie să transmită autorităților competente totalitatea datelor referitoare la eficacitatea în funcționare care trebuie raportate de sistemul OBD în conformitate cu punctul 3.6 din prezentul apendice, împreună cu identificarea vehiculului supus încercărilor și cu metodologia utilizată pentru selecționarea vehiculelor din parc. La cerere, autoritatea care acordă omologarea pune la dispoziția Comisiei și altor autorități de omologare aceste date și rezultatele evaluării statistice.”

(ii) Se adaugă următorul punct 3.1.10:

„3.1.10. Neîndeplinirea cerințelor de la punctul 3.1.6, stabilită prin încercările descrise la punctele 3.1.7. și 3.1.9, este considerată abatere pasibilă de sancțiunile precizate la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Această referință nu limitează aplicarea unor astfel de sancțiuni în cazul săvârșirii de abateri de la alte dispoziții din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau din prezentul regulament, care nu fac trimitere în mod explicit la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.”

(iii) La punctul 3.3.2 se adaugă următoarele litere (e) și (f):

„(e) Fără a aduce atingere cerințelor privind creșterea numitorilor altor monitori, numitorii monitorilor următoarelor componente se măresc dacă și numai dacă ciclul de conducere a început cu o pornire la rece:

- (i) senzori de temperatură a lichidelor [ulei, lichid de răcire a motorului, combustibil, reactiv SCR (SCR = reducere catalitică selectivă)];
- (ii) senzori de temperatură a aerului curat (aer ambiant, aer de admisie, aer de supraalimentare, colector de admisie);
- (iii) senzori de temperatură la evacuare (reciclare/răcire EGR, turbocompresie a gazelor de evacuare, catalizator).

(f) Numitorii monitorilor pentru sistemul de control al presiunii de supraalimentare se măresc dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (i) condițiile aplicabile numitorului general sunt îndeplinite;
- (ii) sistemul de control al presiunii de supraalimentare este activ pentru o perioadă de cel puțin 15 secunde.”

(iv) Punctul 3.6.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.6.2. Pentru componentele specifice sau sistemele cu monitorizări multiple care trebuie raportate conform acestui punct (de exemplu standul 1 al senzorului de oxigen poate avea monitori multipli în ceea ce privește răspunsul senzorului sau alte caracteristici ale senzorului), sistemul OBD identifică separat numitorii și numărătorii pentru fiecare monitor specific, cu excepția celor care monitorizează scurtcircuitul sau defecțiunile circuitului deschis, și raportează doar numărătorul și numitorul corespunzător monitorului specific cu cel mai mic raport numeric. Dacă doi sau mai mulți monitori specifici au raporturi identice, numărătorul și numitorul corespunzător monitorului specific cu cel mai ridicat numitor se raportează pentru componenta specifică.”

7. Anexa XII se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3. Punctul 5.2.4 din Regulamentul CEE-ONU nr. 101 se modifică după cum urmează:

1. densitate: măsurată la combustibilul de încercare în conformitate cu ISO 3675 sau printr-o metodă echivalentă. Pentru benzină, motorină, biomotorină sau etanol (E85 și E75), se utilizează densitatea măsurată la 15 °C; pentru GPL și gaz natural/biometan se utilizează o densitate de referință, după cum urmează:

0,538 kg/litru pentru GPL,

0,654 kg/m<sup>3</sup> pentru GN (<sup>3</sup>);

2. raportul hidrogen-carbon: se utilizează următoarele valori fixate:

C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub> pentru benzină,

C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub>O<sub>0,005</sub> pentru motorină,

C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> pentru GPL (gaz petrolier lichefiat),

CH<sub>4</sub> pentru GN (gaz natural) și biometan,

C<sub>1</sub>H<sub>2,74</sub>O<sub>0,385</sub> pentru etanol (E85),

C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub> pentru etanol (E 75).”

(b) Se adaugă următorul punct 3.5:

„3.5. În timpul ciclului de încălzire utilizat pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil ale vehiculului, se aplică dispozițiile punctului 3.14. din anexa III.”

8. Anexa XIV se modifică după cum urmează:

(a) La punctul 2.1 se adaugă următorul text:

„Informațiile privind toate piesele vehiculului, cu care vehiculul, astfel cum este identificat prin numărul de identificare al vehiculului (VIN) și prin orice alte criterii, cum ar fi ampatamentul, puterea motorului, tipul de finisaj sau opțiunile, este echipat din fabrică și care pot fi înlocuite cu piese de schimb propuse de către producătorul vehiculului reparatorilor sau distribuitorilor lui autorizați sau unor terți prin intermediul unei referințe la un număr de piesă originală sunt puse la dispoziție într-o bază de date ușor accesibilă operatorilor independenți.

Această bază de date include VIN, numerele pieselor originale, denumirile pieselor originale, indicațiile de valabilitate (data începutului și a sfârșitului valabilității), indicațiile de instalare și, după caz, caracteristicile structurii.

Informațiile din baza de date sunt actualizate periodic. Actualizările includ în special toate modificările aduse vehiculelor individuale după producția lor, dacă această informație se comunică distribuitorilor autorizați.”

(b) Punctele 2.2 și 2.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.2. Accesul la caracteristicile de securitate ale vehiculului utilizate de distribuitorii autorizați și de atelierele de reparații oficiale este acordat operatorilor independenți sub protecția unei tehnologii de securitate în conformitate cu următoarele cerințe:

(i) schimbul de date se efectuează cu garantarea confidențialității, integrității și protecției împotriva reproducerii;

(ii) se utilizează standardul [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);

(iii) pentru autentificarea reciprocă a operatorilor independenți și a producătorilor se utilizează certificate de securitate conforme cu standardul ISO 20828;

(iv) cheia privată a operatorului independent este protejată de un material securizat.

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, prevăzut la articolul 13 alineatul (9), va preciza parametrii pentru îndeplinirea acestor cerințe conform nivelului actual de cunoștințe.

Operatorul independent trebuie aprobat și autorizat în acest sens în baza unor documente care demonstrează că desfășoară o activitate comercială legală și nu a fost condamnat pentru săvârșirea de fapte penale relevante.

2.3. Reprogramarea blocurilor de comandă ale vehiculelor produse după 31 august 2010 se efectuează în conformitate fie cu ISO 22900, fie cu SAE J2534, indiferent de data omologării de tip. Pentru validarea compatibilității aplicației specifice producătorului și a interfețelor de comunicare ale vehiculului (VCI) conforme cu standardul ISO 22900 sau SAE J2534, producătorul propune fie o validare a VCI-urilor care au fost elaborate în mod independent, fie informația și închirierea oricărui material special necesar pentru un producător de VCI pentru a realiza el însuși această validare. Condițiile de la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se aplică taxelor percepute pentru o astfel de validare sau pentru informație și material.

Pentru vehiculele produse înainte de 1 septembrie 2010, producătorul poate oferi fie reprogramarea completă, în conformitate cu ISO 22900 sau SAE J2534, fie reprogramare prin vânzarea sau închirierea propriului sau instrument. În ultimul caz, trebuie să se acorde acces operatorilor independenți în mod nediscriminatoriu, prompt și proporțional, iar instrumentul trebuie pus la dispoziție într-o formă utilizabilă. Dispozițiile articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se aplică taxelor percepute pentru acordarea accesului la aceste instrumente.”

(c) Punctul 2.8 se înlocuiește cu următorul text:

„2.8. Producătorii stabilesc onorarii rezonabile și proporționale pentru accesul cu ora, ziua, luna, anul și pe tranzacție la site-urile lor Internet de informații privind reparația și întreținerea.”

9. Anexa XVI se modifică după cum urmează:

(a) La punctul 6.2 se adaugă următorul text:

„În sensul prezentului punct, se preconizează că aceste situații apar dacă este depășită limita aplicabilă pentru emisiile de NO<sub>x</sub> din tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007, multiplicată cu un factor de 1,5. Prin derogare, pentru un vehicul omologat pe baza valorilor limită ale sistemului OBD Euro 6 provizorii de la punctul 2.3.2 din anexa XI la prezentul regulament, se preconizează că aceste situații apar dacă limita aplicabilă pentru emisiile de NO<sub>x</sub> din tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 este depășită cu cel puțin 100 mg. Emisiile de NO<sub>x</sub> din timpul încercării efectuate pentru a demonstra conformitatea cu aceste cerințe nu trebuie să fie mai mari cu peste 20 % față de valorile menționate în prima și a doua teză”

(b) Punctul 7.1 se înlocuiește cu următorul text:

„7.1. În cazul în care se menționează prezentul punct, se înregistrează identificatori ai parametrilor care nu pot fi rescriși (PID) și care identifică motivul pentru care s-a activat sistemul de implicare, precum și distanța parcursă de vehicul în cursul activării în cauză. Vehiculul păstrează înregistrarea PID pentru o perioadă de cel puțin 800 de zile sau 30 000 de km de circulație. PID sunt puse la dispoziție prin intermediul unui port serial al unui conector de diagnostic standardizat, la cererea unui instrument generic de analiză, în conformitate cu dispozițiile de la punctul 6.5.3.1 din apendicele 1 din anexa 11, la Regulamentul CEE-ONU nr. 83 și cu dispozițiile de la punctul 2.5 din apendicele 1 din anexa XI la prezentul regulament. Începând cu datele precizate la articolul 17, informațiile înregistrate în PID sunt legate de perioada de circulație cumulată a vehiculului în cursul căreia s-a produs activarea, cu o precizie de cel puțin 300 de zile sau 10 000 km.”

10. În anexa XVIII, punctul 3.4.8 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4.8. Autonomia motorului electric ..... km (în conformitate cu anexa 9 la Regulamentul CEE-ONU nr. 101)”

## ANEXA II

## „ANEXA II

**CONFORMITATEA ÎN FUNCȚIONARE**

1. INTRODUCERE
- 1.1. Prezenta anexă stabilește cerințele privind conformitatea în funcționare în ceea ce privește emisiile de evacuare și sistemul OBD (inclusiv IUPR<sub>M</sub>) a vehiculelor tip omologate prin prezentul regulament.
2. AUDITUL CONFORMITĂȚII ÎN FUNCȚIONARE
- 2.1. Auditul conformității în funcționare de către autoritatea de omologare se efectuează pe baza oricăror informații relevante de care dispune producătorul, folosind aceleași proceduri precum cele privind conformitatea producției definite la articolul 12 alineatele (1) și (2) din Directiva 2007/46/CE și la punctele 1 și 2 din anexa X la directiva respectivă. Informațiile provenite de la încercările pentru supraveghere efectuate de autoritatea de omologare sau de statul membru pot complementa rapoartele de monitorizare a funcționării, furnizate de producător.
- 2.2. Figura menționată la punctul 9 din apendicele 2 la prezenta anexă și figura 4/2 din apendicele 4 la Regulamentul nr. 83 al CEE-ONU (numai pentru emisiile de evacuare) ilustrează procedura de verificare a conformității în funcționare. Procesul aferent conformității în funcționare este descris în apendicele 3 la prezenta anexă.
- 2.3. Ca parte a informațiilor furnizate privind controlul conformității în funcționare, la cererea autorității de omologare, producătorul raportează autorității responsabile cu omologarea de tip despre cererile de garanție, reparațiile efectuate în perioada de garanție și avariile sistemului OBD înregistrate la reparare, în conformitate cu formatul agreat la data omologării de tip. Informațiile cuprind, în detaliu, frecvența și cauza avariilor apărute la componentele și sistemele referitoare la emisii. Rapoartele se completează cel puțin o dată pe an pentru fiecare model de vehicul, în perioada definită la articolul 9 alineatul (4) din prezentul regulament.
- 2.4. **Parametri de definire a familiei în funcționare din punctul de vedere al emisiilor de evacuare**

Familia în funcționare poate fi definită prin parametri de proiectare de bază, care sunt comuni pentru vehiculele din cadrul familiei. În mod similar, se poate considera că tipurile de vehicule aparțin aceleiași familii în funcționare dacă au în comun, sau în limitele toleranțelor specificate, următorii parametri:
- 2.4.1. ciclul de combustie (în doi timpi, în patru timpi, rotativ);
- 2.4.2. numărul de cilindri;
- 2.4.3. configurația blocului cilindric (în linie, V, radial, orizontal opus, alta. Înclinarea sau orientarea cilindrilor nu este un criteriu);
- 2.4.4. metoda de alimentare a motorului (de exemplu injecție indirectă sau directă);
- 2.4.5. tipul sistemului de răcire (aer, apă, lubrifiant);
- 2.4.6. metoda de aspirație (aspirație naturală, încărcare presiune);
- 2.4.7. combustibilul pentru care este proiectat motorul (benzină, motorină, GN, GPL etc.). Vehiculele bicomustibil pot fi grupate împreună cu vehicule cu un combustibil specific, cu condiția ca unul dintre combustibili să fie comun;
- 2.4.8. tip de convertizor catalitic (catalizator cu trei căi, conductă înclinată pentru NO<sub>x</sub>, SCR, catalizator înclinat pentru NO<sub>x</sub> și altele);
- 2.4.9. tipul filtrului pentru particule în suspensie (cu sau fără);
- 2.4.10. recircularea gazelor de evacuare (cu sau fără, cu răcire sau fără răcire); și
- 2.4.11. capacitatea cilindrică a celui mai mare motor din familie, minus 30 %.
- 2.5. **Cerințe referitoare la informații**

Autoritatea de omologare va efectua un audit privind conformitatea în funcționare pe baza informațiilor furnizate de producător. Aceste informații includ, în special, următoarele elemente:
- 2.5.1. denumirea și adresa producătorului;
- 2.5.2. denumirea, adresa, numărul de telefon și de fax și adresa de e-mail ale reprezentantului autorizat al acestuia din zonele geografice menționate în informațiile producătorului;
- 2.5.3. denumirea modelului vehiculelor incluse în informațiile producătorului;
- 2.5.4. după caz, lista tipurilor de vehicule menționate în informațiile producătorului, respectiv, pentru emisiile de evacuare, grupul de familii în funcționare, în conformitate cu punctul 2.4 și, pentru OBD și IUPRM, familia OBD în conformitate cu apendicele 2 din anexa XI;

- 2.5.5. codurile numerelor de identificare ale vehiculului (VIN) aplicabile acestor tipuri de vehicule din cadrul familiei (prefixul VIN);
- 2.5.6. numerele omologărilor de tip care se aplică acestor tipuri de vehicule din cadrul familiei, inclusiv, după caz, numerele tuturor extensiilor și reparațiilor pe teren/rechemărilor (lucrări repetate);
- 2.5.7. detaliile privind extensiile, reparațiile pe teren/rechemările pentru omologările de tip ale vehiculelor la care se face referire în informațiile producătorului (dacă sunt solicitate de autoritatea de omologare);
- 2.5.8. perioada pentru care s-au colectat informațiile constructorului;
- 2.5.9. perioada de construcție a vehiculului menționată în cadrul informațiilor producătorului (de exemplu, vehicule produse în timpul anului calendaristic 2007);
- 2.5.10. procedura de verificare a conformității în circulație efectuată de producător, inclusiv:
- (i) metoda de localizare a vehiculului;
  - (ii) criteriile de selecție și respingere a vehiculului;
  - (iii) tipuri și proceduri de încercări utilizate pentru program;
  - (iv) criteriile de acceptare/respingere ale producătorului pentru grupul familiei;
  - (v) zona (zonele) geografice în care producătorul a colectat informații;
  - (vi) dimensiunea eșantioanelor și planul de eșantionare utilizat.
- 2.5.11. rezultatele procedurii de verificare a conformității în circulație efectuată de producător, inclusiv:
- (i) identificarea vehiculelor incluse în program (încercate sau nu). Identificarea include următoarele:
    - denumirea tipului;
    - numărul de identificare al vehiculului (VIN);
    - numărul de înmatriculare al vehiculului;
    - data fabricației;
    - regiunea de utilizare (dacă se cunoaște);
    - pneurile montate (numai pentru emisiile de evacuare);
  - (ii) motivul (motivele) de respingere a unui vehicul din eșantion;
  - (iii) istoricul de service pentru fiecare vehicul din eșantion (inclusiv lucrări repetate);
  - (iv) istoricul reparațiilor pentru fiecare vehicul din eșantion (dacă se cunoaște);
  - (v) informații despre încercări, inclusiv următoarele:
    - data încercării/descărcării;
    - locul încercării/descărcării;
    - distanța indicată de contorul de kilometraj.
  - (vi) informații despre încercări numai pentru emisiile de evacuare:
    - specificații privind combustibilul de încercare (de exemplu combustibil de referință sau combustibil de piață);
    - condițiile de încercare (temperatură, umiditate, masa inerțială a dinamometrului);
    - funcțiile dinamometrului (de exemplu funcția de putere);
    - rezultatele încercării (de la cel puțin trei vehicule per familie);
  - (vii) informații despre încercări numai pentru IUPR<sub>M</sub>:
    - toate informațiile necesare se descarcă de pe vehicul;
    - pentru fiecare monitor se raportează rata de performanță în circulație IUPRM;
- 2.5.12. înregistrări de indicații din sistemul OBD;

2.5.13. pentru eșantionarea IUPRM, următoarele elemente:

- ratele medii de performanță în circulație IUPRM ale tuturor vehiculelor selectate pentru fiecare monitor, în conformitate cu punctele 3.1.4 și 3.1.5. ale apendicelui 1 la anexa XI a regulamentului;
- procentul de vehicule selectate care au un IUPRM mai mare sau egal cu valoarea minimă aplicabilă monitorului în conformitate cu punctele 3.1.4 și 3.1.5 ale apendicelui 1 la anexa XI a regulamentului.

### 3. SELECTAREA VEHICULELOR PENTRU CONFORMITATEA ÎN FUNCȚIONARE

3.1. Informațiile adunate de producător sunt suficient de extinse pentru a asigura evaluarea conformității în funcționare, în condiții normale de utilizare. Producătorul selectează eșantioane din cel puțin două state membre cu condiții substanțial diferite de funcționare a vehiculelor (cu excepția cazului în care acestea se vând numai într-un stat membru). Factori precum diferențe între combustibili, condiții de mediu, viteze de rulare medii, raport între rulare în localitate și în afara localității se iau în considerare la alegerea statelor membre.

Pentru încercările legate de IUPRM a OBD se includ în eșantionul de încercare numai vehicule care îndeplinesc criteriile de la punctul 2.2.1 din apendicele 1.

3.2. La alegerea statelor membre pentru eșantionarea vehiculelor, producătorul poate selecta vehicule dintr-un stat membru care este considerat reprezentativ în mod special. În această situație, producătorul demonstrează autorității care a acordat omologarea de tip faptul că selecția este reprezentativă (de exemplu de piața care are cel mai mare volum de vânzări a unei familii de vehicule din Uniune). Atunci când pentru o familie sunt necesare mai multe loturi de eșantionare care să fie supuse încercării, astfel cum se definește la punctul 3.5, vehiculele din lotul al doilea și al treilea de eșantionare reflectă condiții diferite de funcționare față de cele din primul eșantion selectat.

3.3. Încercările privind emisiile pot fi efectuate la o stație de încercări amplasată într-o zonă sau regiune diferită de cea din care au fost selectate vehiculele.

3.4. Încercările de conformitate în funcționare în ceea ce privește emisiile de evacuare ale producătorului se efectuează în continuu, reflectând ciclul de producție al tipurilor de vehicule aplicabile în cadrul unei familii în funcționare date. Perioada maximă între începerea a două verificări de conformitate în funcționare nu depășește 18 luni. În cazul tipurilor de vehicule vizate de o extindere a omologării care nu a necesitat o încercare de emisii, această perioadă poate fi extinsă până la 24 de luni.3.5.

#### 3.5. Dimensiunea eșantionului

3.5.1. Atunci când se aplică procedura statistică definită în apendicele 2 (de exemplu pentru emisii de evacuare), numărul de loturi de eșantioane depinde de volumul anual de vânzări pentru o familie în funcționare din Uniune, astfel cum este definit în tabelul următor:

Înmatriculări UE — per an calendaristic (pentru încercările de emisii de evacuare) — de vehicule dintr-o familie OBD cu IUPR în perioada de eșantionare	Numărul de loturi de eșantioane
până la 100 000 inclusiv	1
100 001 până la 200 000	2
peste 200 000	3

3.5.2. Pentru IUPR, numărul de loturi de eșantioane care urmează a fi folosite este descris în tabelul de la punctul 3.5.1 și se bazează pe numărul de vehicule dintr-o familie OBD omologate cu IUPR (supuse eșantionării).

Pentru prima perioadă de eșantionare a unei familii OBD, toate tipurile de vehicule din familie care se omologhează cu IUPR se consideră a fi supuse eșantionării. Pentru perioade de eșantionare consecutive, numai tipurile de vehicule care nu au fost supuse încercării anterior sau sunt incluse în omologări de emisii care au fost extinse de la perioada anterioară de eșantionare sunt considerate a fi supuse eșantionării.

Pentru familiile alcătuite din mai puțin de 5 000 de înmatriculări în UE supuse eșantionării în perioada de eșantionare, numărul minim de vehicule într-un lot de eșantioane este șase. Pentru toate celelalte familii, numărul minim de vehicule într-un lot de eșantioane care se eșantionează este cincisprezece.

Fiecare lot de eșantioane reprezintă adecvat modelul de vânzări și anume se reprezintă cel puțin tipurile de vehicule cu volum mare ( $\geq 20\%$  din totalul familiei).

4. În baza auditului menționat la secțiunea 2, autoritatea de omologare adoptă una din următoarele decizii și acțiuni:

- (a) decide că, pentru un tip de vehicul, o familie de vehicule în funcționare sau o familie OBD de vehicule, conformitatea în funcționare este satisfăcătoare și nu mai este nevoie de alte acțiuni;
- (b) decide că informațiile oferite de producător sunt insuficiente pentru adoptarea unei decizii și solicită informații suplimentare sau date de încercare din partea producătorului;



(c) decide că, pe baza informațiilor de la autoritatea de omologare sau de la programele de supraveghere a încercărilor din statul membru, informațiile furnizate de producător sunt insuficiente pentru a adopta o hotărâre și solicită informații suplimentare sau informații despre încercări din partea producătorului;

(d) decide că, pentru un tip de vehicul dintr-o familie în funcționare sau o familie OBD, conformitatea în funcționare este nesatisfăcătoare și procedează la efectuarea de încercări asupra tipului de vehicul sau familiei OBD, în conformitate cu apendicele 1.

Dacă, în conformitate cu auditul IUPR<sub>M</sub>, criteriile de încercare de la punctul 6.1.2 literele (a) sau (b) din apendicele 1 sunt îndeplinite pentru vehiculele dintr-un lot de eșantioane, autoritatea de omologare de tip trebuie să treacă la acțiunile suplimentare descrise mai sus la litera (d).

- 4.1. Atunci când se consideră că sunt necesare încercări de tipul 1 pentru a controla conformitatea dispozitivelor de control al emisiilor cu cerințele referitoare la performanța lor în funcționare, astfel de încercări trebuie să fie efectuate folosind procedura de încercare care respectă criteriile statistice definite în apendicele 2.
  - 4.2. În colaborare cu producătorul, autoritatea de omologare alege un eșantion de vehicule cu un număr suficient de kilometri parcurși a căror utilizare în condiții normale poate fi asigurată cu ușurință. Producătorul va fi consultat cu privire la opțiunea vehiculelor din eșantion și i se va permite să participe la verificările de confirmare asupra vehiculului.
  - 4.3. Producătorul are dreptul, sub supravegherea autorității de omologare, să efectueze verificări, chiar de natură distructivă, asupra acelor vehicule al căror nivel de emisii depășește valorile limită, cu scopul de a stabili cauzele posibile de deteriorare ce nu pot fi atribuite producătorului (de exemplu, folosirea benzinei fără plumb înainte de data încercării). În situațiile în care rezultatele verificărilor confirmă cauzele, aceste rezultate se exclud de la verificarea privind conformitatea.
-

## Apendicele 1

**Verificarea conformității în funcționare**

1. INTRODUCERE
- 1.1. Prezentul apendice descrie criteriile menționate în secțiunea 4 privind selecția vehiculelor supuse încercărilor și procedurile de control al conformității în funcționare.
2. CRITERII DE SELECȚIE

Criteriile de acceptare a unui vehicul selecționat se definesc pentru emisiile de evacuare la punctele 2.1-2.8, iar pentru IUPR<sub>M</sub> la punctele 2.1-2.5.
- 2.1. Vehiculul trebuie să aparțină unui tip de vehicule care a făcut obiectul unei omologări de tip conform prezentului regulament și are un certificat de conformitate conform Directivei 2007/46/CE. Pentru verificarea IUPR<sub>M</sub>, vehiculul se aprobă la standardele OBD Euro 5+, Euro 6- plus IUPR sau ulterioare. Acesta este înmatriculat și utilizat în Uniune.
- 2.2. Vehiculul a parcurs cel puțin 15 000 km sau are 6 luni de la punerea în circulație, oricare dintre aceste evenimente are loc mai târziu, și cel mult 100 000 km sau mai puțin de 5 ani, oricare din aceste evenimente are loc mai devreme.
- 2.2.1. Pentru verificarea IUPR<sub>M</sub>, eșantionul de încercare include numai vehicule care:
  - (a) au colectat suficiente informații privind funcționarea vehiculului pentru încercarea monitorului.

Pentru monitorii care trebuie să atingă rata de performanță în funcționare a monitorului și să urmărească și să raporteze date privind randamentul în conformitate cu punctul 3.6.1 din apendicele 1 la anexa XI, date suficiente privind funcționarea vehiculelor înseamnă că numitorul îndeplinește criteriile expuse mai jos. Numitorul, definit la punctele 3.3 și 3.5 din apendicele 1 la anexa XI pentru încercarea monitorului trebuie să aibă o valoare mai mare sau egală cu una dintre următoarele valori:

    - (i) 75 pentru monitorii sistemului de eșapament, ai sistemului secundar de aer și cei care folosesc un numitor mărit în conformitate cu punctul 3.3.2 literele (a), (b) sau (c) din apendicele 1 la anexa XI (de exemplu monitori de pornire la rece, monitori pentru sistemul de aer condiționat etc.); sau
    - (ii) 25 pentru monitorii filtrului de particule și ai catalizatorului de oxidare care folosesc un numitor mărit în conformitate cu secțiunea 3.3.2 litera (d) din apendicele 1 la anexa XI; sau
    - (iii) 150 pentru monitorii catalizatorului, ai senzorului de oxigen, EGR, VVT și ai tuturor celorlalte componente;
  - (b) nu au fost manipulate sau echipate cu părți adăugate sau modificate care ar face ca sistemul OBD să nu respecte cerințele din anexa XI.
- 2.3. Un dosar de întreținere trebuie să ateste că vehiculul a fost întreținut corect (de exemplu, că s-au efectuat întreținerile necesare conform recomandărilor producătorului).
- 2.4. Vehiculul nu prezintă indicii de abuz (de exemplu participarea la curse, supraîncărcare, alimentare necorespunzătoare sau alte utilizări neconforme), sau alți factori (de exemplu manipulari neautorizate) care pot afecta performanțele privind emisiile. Se iau în considerare codul de eroare și kilometrajul stocate în calculator. Un vehicul nu este selectat pentru încercări dacă informațiile înregistrate de computer demonstrează că acesta a funcționat după înregistrarea unui cod de eroare și nu s-a efectuat o reparație relativ rapid.
- 2.5. Nu s-a efectuat nicio reparație importantă neautorizată a motorului vehiculului și nicio altă reparație importantă a vehiculului însuși.
- 2.6. Conținutul de plumb și de sulf dintr-un eșantion de combustibil prelevat din rezervorul vehiculului corespunde standardelor aplicabile stabilite prin Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>, iar vehiculul nu prezintă nici un semn de utilizare a unui combustibil inadecvat. Se pot efectua controale la nivelul țevii de eșapament.
- 2.7. Nu există indicii asupra existenței unor probleme care pot pune în pericol siguranța personalului de laborator.
- 2.8. Toate componentele sistemului antipoluare al vehiculului sunt conforme cu omologarea de tip aplicabilă.

<sup>(1)</sup> JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

### 3. DIAGNOSTICAREA ȘI ÎNTREȚINEREA

Diagnosticarea și orice întreținere normală necesară se efectuează pe vehiculele acceptate pentru încercări, înainte de măsurarea emisiilor la eșapament, în conformitate cu procedura prevăzută la punctele 3.1-3.7.

- 3.1. Se efectuează următoarele verificări: verificări la filtrul de aer, toate curelele de transmisie, toate nivelurile lichidelor, capacul radiatorului, integritatea tuturor furtunurilor pentru vid și a cablurilor electrice ale sistemului antipoluare; verificări privind reglarea necorespunzătoare și/sau forțarea la aprindere și privind măsurarea nivelului de combustibil și componentele dispozitivului pentru controlul poluării. Se înregistrează toate diferențele.
- 3.2. Este verificată funcționarea corespunzătoare a sistemului OBD. Orice indiciu din memoria sistemului OBD se înregistrează și se efectuează reparațiile necesare. Dacă indicatorul de disfuncționalitate al sistemului OBD înregistrează o disfuncționalitate pe perioada unui ciclu de condiționare, defecțiunea poate fi identificată și reparată. Încercarea se poate relua și se pot utiliza iar rezultatele vehiculului reparat respectiv.
- 3.3. Sistemul de aprindere se verifică, iar componentele defectuoase, ca de exemplu bujiile, cablurile etc., se înlocuiesc.
- 3.4. Se verifică sistemul de compresie. Dacă rezultatul este nesatisfăcător, vehiculul este respins.
- 3.5. Se verifică parametrii motorului raportați la precizările constructorului și se adaptează dacă este necesar.
- 3.6. Dacă autovehiculul trebuie să suporte o întreținere programată înaintea parcurgerii următorilor 800 km, această întreținere se efectuează conform instrucțiunilor producătorului. La solicitarea producătorului, filtrul de ulei și filtrul de aer pot fi schimbate, indiferent de kilometraj.
- 3.7. După acceptarea vehiculului, combustibilul se înlocuiește cu combustibilul de referință corespunzător pentru încercări privind emisiile, dacă producătorul nu acceptă utilizarea unui combustibil de piață.

### 4. ÎNCERCĂRILE ÎN FUNCȚIONARE

- 4.1. Atunci când se consideră necesară efectuarea unei verificări a vehiculelor, încercările privind emisiile, efectuate conform anexei III, se realizează pe vehicule condiționate selecționate în conformitate cu exigențele menționate la punctele 2 și 3 din prezentul apendice. Încercările trebuie să includă numai măsurarea emisiilor de particule pentru vehiculele omologate conform standardului Euro 6 privind emisiile în categoriile W, X și Y, astfel cum au fost definite în tabelul 1 din apendicele 6 din anexa 1. Ciclurile de condiționare suplimentare față de cele specificate la punctul 5.3 din anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83 sunt permise numai dacă sunt reprezentative în condiții normale de rulare.
- 4.2. Pentru vehiculele echipate cu sistem OBD, se poate verifica buna funcționare în circulație a indicatorilor de disfuncționalitate etc., în ceea ce privește nivelurile de emisie (de exemplu, limitele de indicare a disfuncționalității definite în anexa XI) în raport cu precizările aplicabile pentru omologarea de tip.
- 4.3. Sistemul OBD poate fi verificat, de exemplu, din punct de vedere al nivelurilor de emisii peste limitele aplicabile pentru care nu apare un indicator de disfuncționalitate, al activării eronate sistematice a indicatorului de disfuncționalitate și al componentelor eronate sau deteriorate identificate în sistemul OBD.
- 4.4. Dacă o componentă sau un sistem funcționează în afara valorilor prevăzute în certificatul de omologare de tip și/sau în documentația acestui tip de autovehicul și dacă această abatere nu a fost autorizată conform articolului 13 alineatul (1) sau (2) din Directiva 2007/46/CE, fără indicarea disfuncționalității de către sistemul OBD, componenta sau sistemul în cauză nu se înlocuiește înaintea încercărilor privind emisiile, în afara cazului în care se stabilește că a făcut obiectul unor manipulări sau a unei utilizări incorecte în așa fel încât sistemul OBD nu detectează disfuncționalitatea rezultată.

### 5. EVALUAREA REZULTATELOR ÎNCERCĂRILOR DE EMISIE

- 5.1. Rezultatele încercării se supun procedurii de evaluare prevăzute în apendicele 2.
- 5.2. Rezultatele încercărilor nu se multiplică în funcție de factorii de deteriorare.

### 6. PLANUL DE MĂSURI DE REMEDIERE

- 6.1. Autoritatea de omologare cere constructorului să prezinte un plan de măsuri de remediere a neconformității atunci când:
  - 6.1.1. Pentru emisiile de evacuare, se constată că mai mult de un vehicul este un emițător excentrat care îndeplinește oricare dintre următoarele criterii:
    - (a) condițiile stabilite la punctul 3.2.3 din apendicele 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83, atunci când atât autoritatea de omologare, cât și producătorul sunt de acord că emisiile în exces se datorează aceleiași cauze; sau
    - (b) condițiile stabilite la punctul 3.2.4 din apendicele 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83, atunci când autoritatea de omologare a stabilit că emisiile în exces se datorează aceleiași cauze.

- 6.1.2. Pentru  $IUPR_M$  al unui monitor particular M, se îndeplinesc următoarele condiții statistice într-un eșantion de încercare a cărui dimensiune se determină în conformitate cu punctul 3.5 din prezenta anexă:
- (a) pentru vehicule certificate la un raport de 0,1 în conformitate cu punctul 3.1.5 din apendicele 1 la anexa XI, datele colectate de pe vehicule indică, pentru cel puțin un monitor M din eșantionul de încercare, fie că raportul mediu de performanță în funcționare al eșantionului de încercare este mai mic de 0,1, fie că cel puțin 66 % dintre vehiculele din eșantionul de încercare au un factor de performanță în funcționare a monitorului mai mic de 0,1;
  - (b) pentru vehicule certificate la un raport complet în conformitate cu punctul 3.1.4 din apendicele 1 la anexa XI, datele colectate de pe vehicule indică, pentru cel puțin un monitor M din eșantionul de încercare, fie că raportul mediu de performanță în funcționare în eșantionul de încercare este mai mic decât valoarea  $Test_{min}(M)$ , fie că cel puțin 66 % dintre vehiculele din eșantionul de încercare au un factor de performanță în funcționare mai mic de  $Test_{min}(M)$ .
- Valoarea lui  $Test_{min}(M)$  este:
- (i) 0,230 dacă monitorul M trebuie să aibă un raport în funcționare de 0,26;
  - (ii) 0,460 dacă monitorul M trebuie să aibă un raport în funcționare de 0,52;
  - (iii) 0,297 dacă monitorul M trebuie să aibă un raport în funcționare de 0,336,
- în conformitate cu punctul 3.1.4 din apendicele 1 la anexa XI.
- 6.2. Planul de măsuri de remediere se trimite autorității de omologare de tip cel târziu la 60 de zile lucrătoare de la data notificării prevăzute în secțiunea 6.1. În următoarele 30 de zile lucrătoare, autoritatea aprobă sau respinge planul de măsuri de remediere. Totuși, se acordă o amânare în cazul în care producătorul reușește să convingă autoritatea de omologare de necesitatea unui termen suplimentar pentru examinarea stării de neconformitate în scopul prezentării unui plan de măsuri de remediere.
- 6.3. Măsurile de remediere se aplică tuturor vehiculelor care pot fi afectate de aceeași defecțiune. Se evaluează necesitatea de modificare a documentelor pentru omologarea de tip.
- 6.4. Producătorul pune la dispoziție copii ale întregii corespondențe privind planul măsurilor de remediere, păstrând de asemenea o evidență a campaniei de rechemare și transmite regulat rapoarte de situație către autoritatea de omologare.
- 6.5. Planul de măsuri de remediere conține dispozițiile prevăzute la punctele 6.5.1-6.5.11. Producătorul desemnează un nume de identificare unic pentru planul măsurilor de remediere.
- 6.5.1. O descriere a fiecărui tip de vehicule inclusă în planul măsurilor de remediere.
- 6.5.2. O descriere a modificărilor, adaptărilor, reparațiilor, rectificărilor, ajustărilor sau a altor schimbări care trebuie efectuate pentru alinierea vehiculelor la norme, precum și un scurt rezumat al datelor și studiilor tehnice pe care se bazează decizia producătorului în legătură cu diferitele măsuri care trebuie luate pentru a remedia starea de neconformitate.
- 6.5.3. O descriere a metodei prin care producătorul informează proprietarii vehiculelor.
- 6.5.4. O descriere a întreținerii sau a utilizării corecte, după caz, pe care producătorul o introduce drept condiție de eligibilitate la reparațiile care trebuie efectuate în cadrul planului de măsuri de remediere și o explicație a motivelor pentru care producătorul impune aceste condiții. Nicio condiție privind întreținerea sau utilizarea nu poate fi impusă dacă nu există o legătură demonstrată între aceasta și neconformitate sau măsurile de remediere.
- 6.5.5. O descriere a procedurii care trebuie urmată de către proprietarii vehiculelor pentru remedierea neconformității. Această descriere include o dată de la care se pot lua măsurile de remediere, durata estimată a reparațiilor în atelier și locul unde acestea pot fi efectuate. Reparația se realizează rapid, într-o perioadă de timp rezonabilă după livrarea vehiculului.
- 6.5.6. O copie a informațiilor transmise proprietarului vehiculului.
- 6.5.7. O scurtă descriere a sistemului utilizat de producător pentru a asigura furnizarea corespunzătoare a componentei sau a sistemelor necesare pentru acțiunea de remediere. Este indicată data la care aprovizionarea cu componente sau sisteme va fi adecvată pentru inițierea campaniei.
- 6.5.8. O copie a tuturor instrucțiunilor care vor fi trimise persoanelor care realizează reparația.
- 6.5.9. O descriere a consecințelor măsurilor de remediere propuse privind emisiile, consumul de combustibil, manevrabilitatea și siguranța fiecărui tip de vehicul la care se referă planul de măsuri, însoțită de date și studii tehnice pe care se întemeiază aceste concluzii.
- 6.5.10. Orice alte informații, rapoarte sau date pe care autoritatea de omologare de tip le poate considera necesare pentru evaluarea planului de măsuri de remediere.
- 6.5.11. În cazul în care planul de măsuri de remediere cuprinde o scoatere din circulație a vehiculelor, se prezintă autorității de omologare o descriere a metodei de înregistrare a reparațiilor. Dacă se utilizează o etichetă, se depune un exemplar al acesteia.

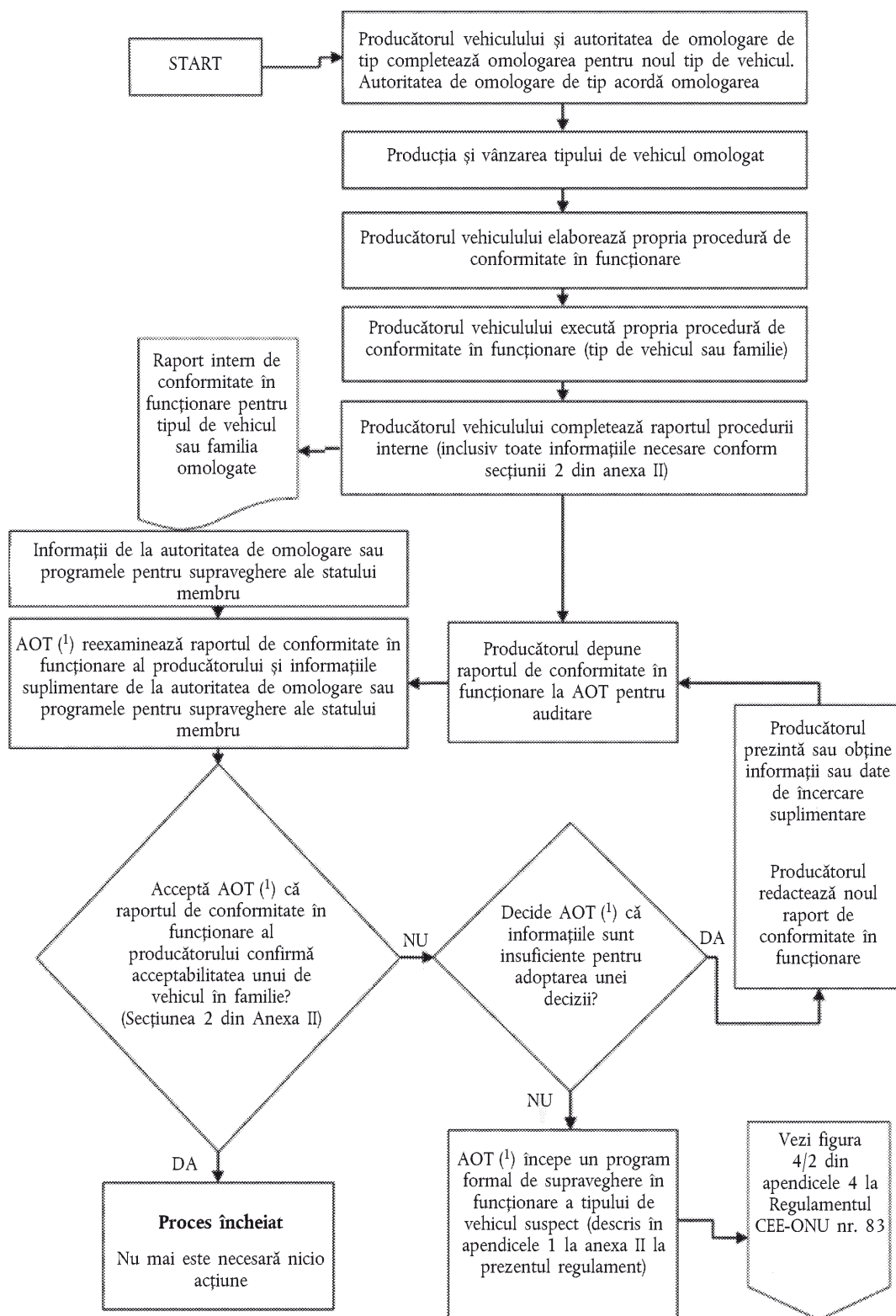
- 6.6. Producătorului i se poate cere să efectueze încercări concepute în mod rezonabil și necesare asupra componentelor și vehiculelor, incluzând o schimbare, reparație sau modificare propusă, cu scopul de a demonstra eficiența schimbării, a reparației sau a modificării.
  - 6.7. Producătorului îi revine responsabilitatea de a întocmi un dosar cu toate vehiculele scoase din circulație și reparate, cu precizarea atelierului care a efectuat reparațiile. La cerere, autoritatea de omologare de tip are acces la acest dosar pe o perioadă de 5 ani de la aplicarea planului de măsuri de remediere.
  - 6.8. Reparația efectuată, modificarea adusă sau adăugarea de noi echipamente se înregistrează într-un certificat înmănat de producător proprietarului vehiculului.
-

## Apendicele 2

**Procedura statistică pentru încercările de conformitate în circulație pentru emisii de evacuare**

1. Prezenta procedură se utilizează pentru verificarea cerințelor privind conformitatea în funcționare pentru încercarea de tip 1. Se aplică metoda statistică aplicabilă stabilită în apendicele 4 la Regulamentul nr. 83 al CEE-ONU, cu excepțiile descrise în secțiunile 2.-9 din prezentul apendice.
2. Nota 1 nu se aplică.
3. Punctul 3.2. se interpretează după cum urmează:  
Se consideră că un vehicul este emițător excentrat atunci când sunt îndeplinite condițiile de la punctul 3.2.2.
4. Punctul 3.2.1 nu se aplică.
5. La punctul 3.2.2, referința la rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 se interpretează ca trimitere la tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru vehiculele Euro 5 și la tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru vehiculele Euro 6.
6. La punctele 3.2.3.2.1 și 3.2.4.2, referința la secțiunea 6 din apendicele 3 se interpretează ca trimitere la secțiunea 6 din apendicele 1 la anexa II la prezentul regulament.
7. În notele 2 și 3, referința la rândul A din tabelul de la punctul 5.3.1.4 se interpretează ca trimitere la tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru vehiculele Euro 5 și la tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru vehiculele Euro 6.
8. La punctul 4.2, referința la punctul 5.3.1.4 se interpretează ca trimitere la tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru vehiculele Euro 5 și la tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru vehiculele Euro 6.
9. Figura 4/1 se înlocuiește cu figura următoare:

«Figura 4/1



(1) În acest caz, AOT înseamnă autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.»

## Apendicele 3

**Responsibilități privind conformitatea în funcționare**

1. Procesul de verificare a conformității în funcționare este ilustrat în figura 1.
2. Producătorul colectează toate informațiile necesare pentru a respecta cerințele din prezenta anexă. Autoritatea de omologare poate obține informații și de la programele de supraveghere corespunzătoare.
3. Autoritatea de omologare efectuează toate procedurile și încercările necesare pentru a garanta că se îndeplinesc cerințele privind conformitatea în funcționare (fazele 2-4).
4. În cazul unor discrepanțe sau dezacorduri la evaluarea informațiilor furnizate, autoritatea de omologare solicită clarificări din partea serviciului tehnic care a efectuat încercarea pentru omologarea de tip.
5. Producătorul stabilește și pune în aplicare un plan de măsuri de remediere. Acest plan se aprobă de către autoritatea de omologare înainte de a fi pus în aplicare (faza 5).

Figura 1

**Ilustrarea procesului privind conformitatea în funcționare**