

**REGULAMENTUL (UE) NR. 1235/2011 AL COMISIEI****din 29 noiembrie 2011****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește clasificarea pneurilor în funcție de aderența pe teren umed, măsurarea rezistenței la rulare și procedura de verificare****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali<sup>(1)</sup>, în special articolul 11 literele (a) și (c),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 al Parlamentului European și al Consiliului vizează stabilirea unui cadru pentru furnizarea de informații armonizate, cu ajutorul etichetării, privind parametrii pneurilor, care să permită utilizatorilor finali să aleagă în cunoștință de cauză în momentul achiziționării pneurilor.
- (2) Rezistența la rulare a pneurilor determină clasificarea lor în funcție de eficiența consumului de combustibil. Măsurarea rezistenței la rulare trebuie să fie reproducibilă; testele efectuate asupra aceluiași pneuri în laboratoare diferite trebuie să ducă la aceleași rezultate pentru a se garanta o comparație echitabilă între pneurile provenind de la furnizori diferiți. În plus, o bună reproducibilitate a rezultatelor testelor împiedică obținerea de către autoritățile de supraveghere a unor rezultate diferite față de cele ale furnizorilor, atunci când testează aceleași pneuri.
- (3) O procedură de aliniere a laboratoarelor de testare în ceea ce privește măsurarea rezistenței la rulare ar ameliora reproducibilitatea rezultatelor testelor.
- (4) Dat fiind că la nivelul ISO s-a elaborat o metodă armonizată adecvată de testare a aderenței pe teren umed, trebuie în prezent introdusă o clasificare a pneurilor C2 și C3 în funcție de aderența pe teren umed, în conformitate cu articolul 11 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1222/2009.
- (5) Claritatea procedurii de verificare a conformității stabilită în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 trebuie îmbunătățită prin introducerea de praguri conform cărora valorile declarate, utilizate pentru cerințele de etichetare, să fie considerate ca fiind în concordanță cu regulamentul respectiv.

(6) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 trebuie modificat în consecință.

(7) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 1222/2009,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Modificare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009**

Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 se modifică după cum urmează:

1. În anexa I partea A, Clasele de eficiență a consumului de combustibil, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Clasa de eficiență a consumului de combustibil trebuie stabilită pe baza coeficientului de rezistență la rulare (CRR) în conformitate cu scara de la «A» la «G» prezentată mai jos și măsurată în conformitate cu anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și cu modificările ulterioare ale acestuia și aliniată în conformitate cu procedura stabilită în anexa IVa.”

2. În anexa I partea B, Clasele de aderență pe teren umed, textul și tabelul se înlocuiesc cu următorul text:

„1. Clasele de aderență pe teren umed pentru pneurile C1 trebuie stabilite pe baza indicelui de aderență pe teren umed (G) în conformitate cu scara de la «A» la «G» prezentată în tabelul de mai jos, calculat în conformitate cu punctul 3 și măsurat în conformitate cu anexa V.

2. Clasele de aderență pe teren umed pentru pneurile C2 și C3 trebuie stabilite pe baza indicelui de aderență pe teren umed (G) în conformitate cu scara de la «A» la «G» prezentată în tabelul de mai jos, calculat în conformitate cu punctul 3 și măsurat în conformitate cu norma ISO 15222:2011, conform căreia trebuie utilizate Pneurile de încercare standard de referință (SRTT):

(i) pentru pneurile C2, SRTT 225/75 R 16 C, ASTM F 2872-11;

(ii) pentru pneurile C3 cu o grosime nominală a secțiunii mai mică de 285 mm, SRTT 245/70R19.5, ASTM F 2871-11;

<sup>(1)</sup> JO L 342, 22.12.2009, p. 46.

(iii) pentru pneurile C3 cu o grosime nominală a secțiunii mai mare sau egală cu 285 mm, SRTT 315/70R22.5, ASTM F 2870-11.

3. Calculul indicelui de aderență pe teren umed ( $G$ )

$$G = G(T) - 0,03$$

unde:  $G(T)$  = indicele de aderență pe teren umed al pneului candidat, astfel cum a fost măsurat într-un ciclu de testare.

| Pneurile C1             |                                 | Pneurile C2             |                                 | Pneurile C3             |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| $G$                     | Clasa de aderență pe teren umed | $G$                     | Clasa de aderență pe teren umed | $G$                     | Clasa de aderență pe teren umed |
| $1,55 \leq G$           | A                               | $1,40 \leq G$           | A                               | $1,25 \leq G$           | A                               |
| $1,40 \leq G \leq 1,54$ | B                               | $1,25 \leq G \leq 1,39$ | B                               | $1,10 \leq G \leq 1,24$ | B                               |
| $1,25 \leq G \leq 1,39$ | C                               | $1,10 \leq G \leq 1,24$ | C                               | $0,95 \leq G \leq 1,09$ | C                               |
| Necompletat             | D                               | Necompletat             | D                               | $0,80 \leq G \leq 0,94$ | D                               |
| $1,10 \leq G \leq 1,24$ | E                               | $0,95 \leq G \leq 1,09$ | E                               | $0,65 \leq G \leq 0,79$ | E                               |
| $G \leq 1,09$           | F                               | $G \leq 0,94$           | F                               | $G \leq 0,64$           | F                               |
| Necompletat             | G                               | Necompletat             | G                               | Necompletat             | G"                              |

3. Anexa IV, Procedura de verificare, se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IV

**Procedura de verificare**

Conformitatea claselor declarate de eficiență a consumului de combustibil și de aderență pe teren umed, precum și clasa și valoarea declarată a zgomotului exterior de rulare trebuie evaluate pentru fiecare tip de pneuri sau pentru fiecare grupă de pneuri, în funcție de ceea ce stabilește furnizorul, în conformitate cu una dintre procedurile următoare:

- (a) (i) inițial, se testează un singur pneu sau un set de pneuri. Dacă valorile măsurate sunt conforme cu clasele declarate sau cu valoarea declarată a zgomotului exterior de rulare, în limitele de toleranță prevăzute în tabelul 1, testul se consideră încheiat cu succes; și
- (ii) dacă valorile măsurate nu sunt conforme cu clasele declarate sau cu valoarea declarată a zgomotului exterior de rulare, în limitele prevăzute în tabelul 1, sunt testate alte trei pneuri sau alte trei seturi de pneuri. Valoarea medie de măsurare rezultată în urma testării celor trei pneuri sau a celor trei seturi de pneuri se utilizează pentru a evalua conformitatea cu informațiile declarate în limitele prevăzute în tabelul 1; sau
- (b) dacă clasele sau valorile de pe etichetă rezultă din teste de omologare de tip obținute în conformitate cu Directiva 2001/43/CE, cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 sau cu Regulamentul nr. 117 al UNECE și modificările ulterioare ale acestuia, statele membre pot utiliza datele măsurătorilor obținute în urma testelor de conformitate a producției efectuate asupra pneurilor.

Evaluarea datelor măsurătorilor obținute în urma testelor de conformitate a producției trebuie să țină seama de cerințele din tabelul 1.

Tabelul 1

| Parametru măsurat  | Toleranțe de verificare  |
|--|--|
| Coeficientul de rezistență la rulare (eficiența combustibilului) | Valoarea măsurată aliniată nu trebuie să depășească limita superioară (CRR cel mai ridicat) a clasei declarate cu mai mult de 0,3 kg/1 000 kg. |
| Zgomot exterior de rulare  | Valoarea măsurată nu trebuie să depășească valoarea declarată a $N$ cu mai mult de 1 dB(A).  |
| Aderență pe teren umed   | Valoarea măsurată nu poate fi mai mică decât limita inferioară (cea mai mică valoare a $G$ ) a clasei declarate."                              |

4. Textul din anexa la prezentul regulament se adaugă ca anexa IVa.

*Articolul 2*

**Intrarea în vigoare**

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

Se aplică de la 30 mai 2012.

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

Adoptat la Bruxelles, 29 noiembrie 2011.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXĂ

## „ANEXA IVa

**Procedura de aliniere a laboratoarelor în ceea ce privește măsurarea rezistenței la rulare**

## 1. DEFINIȚII

În scopul procedurii de aliniere a laboratoarelor se aplică următoarele definiții:

1. «laboratorul de referință» înseamnă un laborator care face parte din rețeaua de laboratoare ale căror referințe au fost publicate în scopul procedurii de aliniere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și care este în măsură să realizeze teste cu nivelul de corectitudine stabilit în secțiunea 3;
2. «laborator candidat» înseamnă un laborator care participă la procedura de aliniere, dar nu este un laborator de referință;
3. «pneu de aliniere» înseamnă un pneu care este testat în scopul realizării procedurii de aliniere;
4. «set de pneuri de aliniere» înseamnă un set de cinci sau mai multe pneuri de aliniere;
5. «valoarea atribuită» înseamnă o valoare teoretică a unui pneu de aliniere, măsurată de un laborator teoretic care este reprezentativ în cadrul rețelei de laboratoare de referință utilizate pentru procedura de aliniere.

## 2. DISPOZIȚII GENERALE

## 2.1. Principiu

Coeficientul rezistenței la rulare măsurat ( $CRR_m$ ) dintr-un laborator de referință (l) trebuie aliniat față de valorile atribuite ale rețelei laboratoarelor de referință.

$CRR_m$  dintr-un laborator candidat (c) trebuie aliniat prin intermediul unui laborator de referință ales din rețea.

## 2.2. Cerințe privind alegerea pneurilor

Un set de cinci sau mai multe pneuri de aliniere trebuie alese pentru procedura de aliniere în conformitate cu criteriile de mai jos. Trebuie ales un set pentru pneurile C1 și C2 împreună și un alt set pentru pneurile C3.

- (a) Setul de pneuri de aliniere trebuie ales astfel încât să acopere gama diferințelor CRR pentru pneurile C1 și C2 împreună sau pentru pneurile C3. În orice caz, diferența dintre cel mai mare și cel mai mic  $CRR_m$  din setul de pneuri trebuie să fie cel puțin egală cu
  - (i) 3 kg/t pentru pneurile C1 și C2; și
  - (ii) 2 kg/t pentru pneurile C3.
- (b)  $CRR_m$  din laboratoarele candidate sau de referință (c sau l), pe baza valorilor declarate ale CRR ale fiecărui pneu de aliniere, trebuie distribuiți uniform la următoarele intervale:
  - (i) 1,0 +/- 0,5 kg/t pentru pneurile C1 și C2; și
  - (ii) 1,0 +/- 0,5 kg/t pentru pneurile C3.
- (c) Lățimea aleasă a secțiunii pneului pentru fiecare pneu de aliniere trebuie să fie:
  - (i)  $\leq 245$  mm pentru mașinile care măsoară pneurile C1 și C2; și
  - (ii)  $\leq 385$  mm pentru mașinile care măsoară pneurile C3.
- (d) Diametrul exterior al pneului ales pentru fiecare pneu de aliniere trebuie să fie:
  - (i) între 510 și 800 mm pentru mașinile care măsoară pneurile C1 și C2; și
  - (ii) între 771 și 1 143 mm pentru mașinile care măsoară pneurile C3.

- (e) Valorile indicelui de încărcare trebuie să cuprindă în mod adecvat gama de pneuri care urmează a fi testate, garantându-se că și valorile forței rezistenței la rulare (FRR) cuprind gama de pneuri care urmează a fi testate.

Fiecare pneu de aliniere trebuie verificat anterior utilizării și înlocuit atunci când:

- (a) prezintă o stare care îl face neutilizabil pentru alte teste; și/sau
- (b) există deviații de  $CRR_m$  mai mari de 1,5 % în raport cu măsurătorile anterioare după corecția tuturor deviațiilor mașinii.

### 2.3. Metoda de măsurare

Laboratorul de referință trebuie să măsoare fiecare pneu de aliniere de patru ori, să rețină ultimele trei rezultate pentru analize ulterioare, în conformitate cu punctul 4 din anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și cu modificările ulterioare ale acestuia, și să aplice condițiile prevăzute la punctul 3 din anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și cu modificările ulterioare ale acestuia.

Laboratorul candidat trebuie să măsoare fiecare pneu de aliniere de  $(n + 1)$  ori, unde  $n$  este specificat la punctul 5, să rețină ultimele  $n$  rezultate pentru analize ulterioare, în conformitate cu punctul 4 din anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și cu modificările ulterioare ale acestuia, și să aplice condițiile stabilite la punctul 3 din anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și în modificările ulterioare ale acestuia.

La fiecare măsurare a unui pneu de aliniere, ansamblul pneu/anvelopă se înlătură de pe mașină și se urmează din nou, de la început, întreaga procedură de testare prevăzută la punctul 4 din anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și în modificările ulterioare ale acestuia.

Laboratorul candidat sau cel de referință trebuie să calculeze:

- (a) valoarea măsurată a fiecărui pneu de aliniere pentru fiecare măsurare, după cum se prevede la punctele 6.2 și 6.3 din anexa 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și în modificările ulterioare ale acestuia (și anume corectată pentru o temperatură de 25 °C și pentru un diametru al tamburului de 2 m);
- (b) valoarea medie a ultimelor trei (în cazul laboratoarelor de referință) sau a ultimelor  $n$  (în cazul laboratoarelor candidate) valori măsurate pentru fiecare pneu de aliniere; și
- (c) deviația standard ( $\sigma_m$ ) după cum urmează:

$$\sigma_m = \sqrt{\frac{1}{p} \cdot \sum_{i=1}^p \sigma_{m,i}^2}$$

$$\sigma_{m,i} = \sqrt{\frac{1}{n-2} \cdot \sum_{j=2}^n \left( Cr_{i,j} - \frac{1}{n-1} \cdot \sum_{j=2}^n Cr_{i,j} \right)^2}$$

unde:

- $i$  este indicele de la 1 la  $p$  pentru numărul de pneuri de aliniere;
- $j$  este indicele de la 2 la  $n$  pentru numărul de repetiții pentru fiecare măsurătoare pentru un anumit pneu de aliniere;
- $n$  este numărul de repetiții ale măsurătorilor pneurilor ( $n \geq 4$ );
- $p$  este numărul de pneuri de aliniere ( $p \geq 5$ ).

### 2.4. Formatul datelor care se folosesc pentru calcule și rezultate

- Valorile măsurate ale  $CRR$  care includ corecția temperaturii și cea a diametrului tamburului trebuie rotunjite la 2 zecimale.
- Ulterior, calculele se fac ținând seama de toate cifrele; nu se mai operează rotunjiri, cu excepția ecuațiilor de aliniere finale.
- Toate valorile deviațiilor standard trebuie exprimate cu 3 zecimale.
- Toate valorile  $CRR$  se vor exprima cu 2 zecimale.
- Toți coeficienții de aliniere ( $A1$ ,  $B1$ ,  $A2_c$  și  $B2_c$ ) trebuie rotunjiți și exprimați cu 4 zecimale.

### 3. CERINȚELE PRIVIND LABORATOARELE DE REFERINȚĂ ȘI DETERMINAREA VALORILOR ATRIBUITE

Valorile atribuite pentru fiecare pneu de aliniere trebuie determinate de o rețea de laboratoare de referință. După doi ani, rețeaua trebuie să evalueze stabilitatea și valabilitatea valorilor atribuite.

Fiecare laborator de referință care participă la rețea trebuie să respecte prevederile anexei 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și ale modificărilor ulterioare ale acestuia și să aibă o deviație standard ( $\sigma_m$ ) după cum urmează:

(i) cel mult 0,05 kg/t pentru pneurile de clasa C1 și C2; și

(ii) cel mult 0,05 kg/t pentru pneurile de clasa C3.

Setul de pneuri de aliniere, conform prevederilor secțiunii 2.2, trebuie măsurat în conformitate cu secțiunea 2.3 de fiecare laborator de referință din rețea.

Valoarea atribuită a fiecărui pneu de aliniere este media valorilor măsurate obținute de laboratoarele de referință ale rețelei pentru respectivul pneu de aliniere.

### 4. PROCEDURA PRIVIND ALINIAREA UNUI LABORATOR DE REFERINȚĂ LA VALORILE ATRIBUITE

Fiecare laborator de referință ( $l$ ) trebuie să se alinieze la valorile atribuite ale setului pneurilor de aliniere cu ajutorul unei tehnici de regresie liniară,  $A1_l$  și  $B1_l$ , conform calculului de mai jos:

$$CRR = A1_l * CRR_{m,l} + B1_l$$

unde:

$CRR$  este valoarea atribuită a coeficientului de rezistență la rulare;

$CRR_m$  este valoarea coeficientului de rezistență la rulare măsurată de laboratorul de referință ( $l$ ) (care include și corecția temperaturii și cea a diametrului tamburului).

### 5. CERINȚE APLICABILE LABORATOARELOR CANDIDATE

Laboratoarele candidate trebuie să repete procedura de aliniere cel puțin o dată la doi ani și după fiecare modificare semnificativă a mașinii sau după oricare deviație a datelor de monitorizare a pneurilor de control ale mașinii.

Conform prevederilor secțiunii 2.2, un set comun compus din cinci pneuri diferite trebuie măsurat, în conformitate cu secțiunea 2.3, de fiecare laborator candidat și de un laborator de referință. La cererea laboratorului candidat, pot fi testate mai mult de cinci pneuri de aliniere.

Setul de pneuri de aliniere trebuie furnizat de laboratorul candidat laboratorului de referință ales.

Laboratorul candidat ( $c$ ) trebuie să respecte prevederile anexei 6 la Regulamentul nr. 117 al UNECE și ale modificărilor ulterioare ale acestuia și să aibă, de preferință, deviații standard ( $\sigma_m$ ) după cum urmează:

(i) cel mult 0,075 kg/t pentru pneurile C1 și C2; și

(ii) cel mult 0,06 kg/t pentru pneurile C3.

Dacă după trei măsurători deviațiile standard ( $\sigma_m$ ) ale laboratorului candidat sunt mai ridicate decât valorile de mai sus, atunci numărul de repetiții ale măsurătorilor trebuie să crească după cum urmează:

$$n = (\sigma_m/\gamma)^2, \text{ rotunjit la cea mai apropiată valoare întregă,}$$

unde:

$\gamma = 0,043$  kg/t pentru pneurile de clasa C1 și C2;

$\gamma = 0,035$  kg/t pentru pneurile de clasa C3.

### 6. PROCEDURA DE ALINIERE A UNUI LABORATOR CANDIDAT

Unul dintre laboratoarele de referință ( $l$ ) din rețea trebuie să calculeze funcția de regresie liniară a laboratorului candidat ( $c$ ),  $A2_c$  și  $B2_c$ , după cum urmează:

$$CRR_{m,l} = A2_c \times CRR_{m,c} + B2_c$$

unde:

$CRR_{m,l}$  este valoarea coeficientului de rezistență la rulare măsurată de laboratorul de referință ( $l$ ) (care include și corecția temperaturii și cea a diametrului tamburului);

$CRR_{m,c}$  este valoarea coeficientului de rezistență la rulare măsurată de laboratorul candidat ( $c$ ) (care include și corecția temperaturii, și cea a diametrului tamburului).

CRR aliniat al pneurilor testate de laboratorul candidat se calculează după cum urmează:

$$CRR = (A1_l \times A2_c) \times CRR_{m,c} + (A1_l \times B2_c + B1_l)''$$

---