

REGULAMENTUL (UE) 2019/1892 AL COMISIEI

din 31 octombrie 2019

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 în ceea ce privește cerințele de omologare de tip pentru anumite autovehicule echipate cu cabine cu formă alungită, precum și pentru dispozitive și echipamente aerodinamice pentru autovehicule și remorcile acestora

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate ⁽¹⁾, în special articolul 14 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei ⁽²⁾ pune în aplicare Regulamentul (CE) nr. 661/2009 prin stabilirea unor cerințe pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile acestora.
- (2) Dispozitivele și echipamentele aerodinamice, cum ar fi, de exemplu, paravânturile retractabile sau pliabile atașate la partea din spate a camioanelor și a remorcilor acestora, precum și dispozitivele și echipamentele aerodinamice pentru cabine constituie în prezent tehnologii disponibile cu potențial de îmbunătățire a performanțelor aerodinamice ale vehiculelor. Cu toate acestea, ca urmare a construcției lor, aceste dispozitive și echipamente pot depăși limitele exterioare, în față, spate sau lateral, ale vehiculelor pe care sunt montate. Prin urmare, vehiculele echipate cu astfel de dispozitive și echipamente ar trebui să fie exceptate de la cerințele referitoare la dimensiunile standard.
- (3) Directiva 96/53/CE a Consiliului ⁽³⁾ a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ și prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾ pentru a prevedea o derogare de la restricțiile privind lungimile și greutatea maxime, cu scopul de a permite utilizarea autovehiculelor cu caracteristici aerodinamice îmbunătățite și, respectiv, a autovehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero în traficul transfrontalier.

⁽¹⁾ JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 353, 21.12.2012, p. 31).

⁽³⁾ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

⁽⁴⁾ Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 115, 6.5.2015, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

- (4) În vederea asigurării coerenței între legislația în materie de omologare CE de tip și normele armonizate pentru vehiculele rutiere care circulă în interiorul Uniunii, este necesar să se stabilească cerințe de omologare de tip pentru autovehiculele cu cabine alungite și pentru echipamentele sau dispozitivele aerodinamice, pentru a se asigura că acestea oferă beneficii în ceea ce privește performanțele energetice, o mai bună vizibilitate pentru conducătorii auto, siguranța față de alți participanți la trafic, precum și siguranța și confortul conducătorilor auto.
- (5) Nu este posibil ca o autoritate de omologare să certifice faptul că un tip de dispozitiv sau echipament aerodinamic îndeplinește cerințele tehnice relevante în mod independent de un vehicul. Prin urmare, astfel de dispozitive și echipamente aerodinamice trebuie să fie omologate de tip în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate sau în raport cu vehicule generice cu privire la care sunt stabilite dimensiunile precise și specificațiile pentru materiale la amplasamentul instalației. Din acest motiv, dispozitivele și echipamentele aerodinamice respective trebuie să fie omologate de tip ca unități tehnice separate și trebuie să fie stabilite cerințele specifice pentru omologarea lor înainte de a fi introduse pe piață. Cabinele cu formă alungită trebuie să fie supuse și unei omologări de tip pentru vehicule, astfel cum se prevede în Directiva 96/53/CE a Consiliului.
- (6) Conformitatea cu viitoarele standarde de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele necesită aplicarea unor diverse tehnologii pentru îmbunătățirea eficienței energetice. Una dintre cele mai eficiente măsuri de îmbunătățire a eficienței energetice este reducerea frecării cu aerul a autovehiculelor.
- (7) Dispozitivele aerodinamice retractabile sau pliabile, atașate la partea din spate a camioanelor și a remorcilor acestora, precum și dispozitivele și echipamentele aerodinamice ale cabinelor trebuie să fie construite astfel încât să se asigure că acestea nu afectează capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. Prin urmare, lățimea maximă de 2,60 m trebuie să se aplice tuturor vehiculelor, inclusiv celor frigorifice. În plus, dispozitivele aerodinamice trebuie să aibă capacitatea de a rezista la deplasarea de aer generată de circumstanțe operaționale în transportul intermodal.
- (8) Autovehiculele care utilizează combustibili alternativi sau autovehiculele cu emisii zero ar trebui să beneficieze de o aprobare de greutate suplimentară. Greutatea suplimentară necesară pentru tehnologia combustibililor alternativi sau pentru tehnologia cu emisii zero trebuie indicată în mod clar pe plăcuța regulamentară a producătorului.
- (9) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 ar trebui modificat în consecință.
- (10) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile acestora, precum și a anumitor unități tehnice separate destinate vehiculelor respective.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) punctele 25 și 26 se înlocuiesc cu următorul text:

„25. «ampatament» înseamnă:

- (a) pentru autovehicule și remorci cu proștap, distanța orizontală dintre centrul primei axe și al ultimei axe;
- (b) pentru remorci cu axă centrală, semiremorci și remorci cu bară de tracțiune rigidă, distanța dintre axa verticală a sistemului de cuplare și centrul ultimei axe;

26. «distanța dintre axe» înseamnă distanța dintre două axe consecutive; pentru remorci cu axă centrală, semiremorci și remorci cu bară de tracțiune rigidă, distanța dintre primele axe este distanța orizontală dintre axa verticală a sistemului de cuplare frontal și centrul primei axe;”;

(b) punctul 33 se înlocuiește cu următorul text:

„33. «balans posterior» înseamnă distanța dintre punctul inițial punctul extrem la care ajunge efectiv partea din spate a unui vehicul manevrat în condițiile prevăzute la punctul 8 din partea B a anexei I sau la punctul 7 din partea C a anexei menționate;»;

(c) se adaugă următorul punct 41:

„41 «dispozitive și echipamente aerodinamice» înseamnă dispozitive sau echipamente proiectate pentru a reduce rezistența aerodinamică a vehiculelor rutiere, cu excepția cabinelor cu formă alungită.»

3. Se introduc următoarele articole 4a și 4b:

„Articolul 4a

Omologarea CE de tip a unității tehnice separate a dispozitivelor și echipamentelor aerodinamice

(1) Producătorul sau reprezentantul acestuia depune la autoritatea de omologare de tip cererea de omologare CE de tip pentru un dispozitiv sau un echipament aerodinamic ca unitate tehnică separată.

Cererea se întocmește în conformitate cu modelul de fișă de informații prevăzut în partea C din anexa V.

(2) În cazul în care cerințele relevante specificate în prezentul regulament sunt îndeplinite, autoritatea de omologare acordă omologarea CE de tip a unității tehnice separate și eliberează un număr de omologare de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

Un stat membru nu trebuie să atribuie același număr unui alt tip de unitate tehnică separată.

(3) În sensul alineatului (2), autoritatea de omologare de tip eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea D din anexa V.

Articolul 4b

Marcă de omologare CE de tip a unei unități tehnice separate

Fiecare unitate tehnică separată conformă unui tip pentru care s-a acordat omologarea CE de tip pentru unități tehnice separate, în temeiul prezentului regulament, poartă o marcă de omologare CE de tip pentru unități tehnice separate, prevăzută în partea E din anexa V.”

4. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

5. Anexa V se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 31 octombrie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 se modifică după cum urmează:

1. În partea A, punctul 1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3. Dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 nu trebuie luate în considerare pentru determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.”

2. Partea B se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3. Dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 nu trebuie luate în considerare pentru determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.”;

(b) se introduc următoarele puncte 1.3.1-1.3.1.3:

„1.3.1. Cerințe suplimentare pentru dispozitivele aerodinamice menționate în apendicele 1

1.3.1.1. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice care nu depășesc 500 mm în lungime în poziție de funcționare nu trebuie să mărească spațiul destinat încărcăturii utilizabil total. Acestea trebuie să fie construite astfel încât să permită blocarea lor în poziție retractat sau pliat și în poziție de funcționare. De asemenea, aceste dispozitive și echipamente trebuie construite astfel încât să fie retractabile sau pliabile atunci când vehiculul este oprit, de așa manieră încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului menționată la punctul 1.1.2 să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și lungimea maximă admisibilă a vehiculului menționată la punctul 1.1.1 să nu fie depășită cu mai mult de 200 mm, așa cum este permis numai de la o înălțime deasupra solului de cel puțin 1 050 mm, astfel încât acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.3.1.1.1 și 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Dispozitivele și echipamentele trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

1.3.1.1.2. Operatorul trebuie să poată să modifice poziția dispozitivului și a echipamentului aerodinamic și să îl retracteze sau să îl plieze, aplicând o forță manuală care să nu depășească 40 daN. În plus, acest lucru trebuie să se poată face și automat.

1.3.1.1.3. Nu este necesar ca dispozitivele și echipamentele să fie retractabile sau pliabile dacă cerințele privind dimensiunile maxime sunt respectate pe deplin în toate condițiile.

1.3.1.2. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice care depășesc 500 mm în lungime în poziție de funcționare nu trebuie să mărească spațiul destinat încărcăturii utilizabil total. Acestea trebuie să fie construite astfel încât să permită blocarea lor atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare. De asemenea, aceste dispozitive trebuie construite astfel încât să fie retractabile sau pliabile atunci când vehiculul este oprit, de așa manieră încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului menționată la punctul 1.1.2 să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și lungimea maximă admisibilă a vehiculului menționată la punctul 1.1.1 să nu fie depășită cu mai mult de 200 mm, așa cum este permis numai de la o înălțime deasupra solului de cel puțin 1 050 mm, astfel încât acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.3.1.2.1-1.3.1.2.4.

1.3.1.2.1. Dispozitivele și echipamentele trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

1.3.1.2.2. Operatorul trebuie să poată să modifice poziția dispozitivului și a echipamentului aerodinamic și să îl retracteze sau să îl plieze, aplicând o forță manuală care să nu depășească 40 daN. În plus, acest lucru trebuie să se poată face și automat.

- 1.3.1.2.3. Fiecare element vertical principal sau o combinație de elemente și fiecare element orizontal principal sau o combinație de elemente care formează dispozitivele și echipamentele trebuie, atunci când sunt instalate pe vehicul și când se află în poziție de funcționare, să reziste la forțe de tracțiune și de împingere verticale și orizontale, aplicate secvențial în sus, în jos, la stânga și la dreapta, de $200 \text{ daN} \pm 10 \%$, aplicate static asupra centrului geometric al suprafeței proiectate perpendiculare relevante, la o presiune maximă de $2,0 \text{ MPa}$. Dispozitivele și echipamentele se pot deforma, dar sistemul de reglare și blocare nu trebuie să se decupleze ca urmare a forțelor aplicate. Deformarea trebuie să fie limitată pentru a se asigura că lățimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului, în timpul încercării și după aceasta.
- 1.3.1.2.4. Fiecare element vertical principal sau o combinație de elemente și fiecare element orizontal principal sau o combinație de elemente care formează dispozitivele și echipamentele trebuie, de asemenea, atunci când se află în poziție retractat sau pliat, să reziste la o forță de tracțiune orizontală aplicată în direcție longitudinală spre înapoi, de $200 \text{ daN} \pm 10 \%$, aplicată static asupra centrului geometric al suprafeței proiectate perpendiculare relevante, la o presiune maximă de $2,0 \text{ MPa}$. Dispozitivele și echipamentele se pot deforma, dar sistemul de reglare și blocare nu trebuie să se decupleze ca urmare a forțelor aplicate. Deformarea trebuie să fie limitată pentru a se asigura că lățimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului, iar lungimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 200 mm .
- 1.3.1.3. Serviciul tehnic trebuie să verifice, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip, dacă dispozitivele și echipamentele aerodinamice aflate atât în poziție de funcționare, cât și în poziție retractat sau pliat nu afectează în mod semnificativ răcirea și ventilarea sistemului de propulsie, a sistemului de evacuare și a cabinei pasagerilor. Toate celelalte cerințe aplicabile referitoare la sistemele vehiculelor trebuie respectate pe deplin atunci când dispozitivele și echipamentele se află atât în poziție de funcționare, cât și în poziție retractat sau pliat.

Prin derogare în ceea ce privește cerințele aplicabile referitoare la protecția antiîmpănare spate, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, pot fi măsurate fără a lua în considerare dispozitivele și echipamentele, cu condiția ca acestea să depășească 200 mm în lungime, să se afle în poziție de funcționare și ca secțiunile fundamentale ale elementelor plasate la o înălțime $\leq 2,0 \text{ m}$ deasupra solului, măsurate fără încărcătură, să fie fabricate din materiale cu o duritate $< 60 \text{ Shore (A)}$. Nervurile subțiri, tuburile și firele metalice care alcătuiesc un cadru sau un substrat pentru a susține secțiunile fundamentale ale elementelor nu trebuie să fie luate în considerare la determinarea durității. Cu toate acestea, pentru a elimina riscul de rănire și de penetrare a altor vehicule în eventualitatea unei coliziuni, toate capetele acestor nervuri, tuburi și fire metalice nu trebuie să fie îndreptate spre înapoi, atunci când dispozitivul și echipamentul se află atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare.

Ca alternativă la derogarea menționată la paragraful anterior, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, pot fi măsurate fără a lua în considerare dispozitivele și echipamentele aerodinamice, cu condiția ca acestea să depășească 200 mm în lungime, să se afle în poziție de funcționare și ca aceste dispozitive sau echipamente să respecte dispozițiile privind încercările stabilite în apendicele 4.

Cu toate acestea, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului trebuie să fie măsurate cu dispozitivele și echipamentele aerodinamice în poziție retractat sau pliat sau țin cont de lungimea proiecției rezultată în conformitate cu punctul 1.6.1 din apendicele 4, dacă această lungime o depășește pe cea din poziția retractat sau pliat.”;

- (c) se introduc următoarele puncte 2.1.3, 2.1.3.1 și 2.1.3.2:

„2.1.3. În cazul autovehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero:

- 2.1.3.1. Greutatea suplimentară necesară pentru tehnologia combustibililor alternativi sau pentru tehnologia cu emisii zero în conformitate cu punctele 2.3 și 2.4 din anexa I la Directiva 96/53/CE trebuie să fie definită pe baza documentației furnizate de producător. Corectitudinea informațiilor declarate trebuie să fie verificată de către serviciul tehnic, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip.

2.1.3.2. Producătorul trebuie să indice următorul simbol suplimentar, precum și valoarea greutateii suplimentare sub sau lângă inscripțiile obligatorii de pe plăcuța regulamentară a producătorului, în afara unui dreptunghi delimitat clar care trebuie să includă doar informațiile obligatorii.

«96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG» («ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 10B DIN DIRECTIVA 96/53/CE – XXXX KG»)

Mărimea caracterelor simbolului și a valorii declarate trebuie să fie de minimum 4 mm.

În plus, până la introducerea unei rubrici specifice în Certificatul de conformitate, valoarea greutateii suplimentare trebuie să fie menționată la rubrica «observații» din Certificatul de conformitate pentru a permite includerea acestor informații în documentele de înmatriculare de la bordul vehiculelor.»;

(d) se introduce următorul punct 2.2.5.1:

„2.2.5.1. În cazul unui vehicul articulat cu cel puțin 4 axe din clasa I având două axe directoare, masa corespunzătoare sarcinii pe axa (axele) de direcție față nu trebuie să fie în niciun caz mai mică de 15 % din masa maximă tehnic admisibilă «M».”;

(e) la punctul 6.1, se adaugă următoarea teză:

„Cerințele de la acest punct nu se aplică modului de conducere exclusiv electric al vehiculelor hibride electrice.”;

(f) punctul 6.2 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2. Puterea motorului trebuie să fie măsurată în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 85 (*).

(*) JO L 326, 24.11.2006, p. 55.”;

(g) la punctul 7.1.1 se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitivele sau echipamentele aerodinamice menționate la punctele 1.3.1.1 și 1.3.1.2, dispozitivele și echipamentele trebuie să se afle în poziție desfășurat și de funcționare.”;

(h) se introduce următorul punct 7.4:

„7.4. Cu acordul serviciului tehnic și al autorității de omologare de tip, cerințele de manevrabilitate pot fi dovedite prin simulare pe calculator în conformitate cu anexa XVI la Directiva 2007/46/CE. În cazul în care există îndoieli, serviciul tehnic sau autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea unei testări fizice la scară completă.”;

(i) la punctul 8.1.1 se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitivele sau echipamentele aerodinamice menționate la punctele 1.3.1.1 și 1.3.1.2, dispozitivele și echipamentele trebuie să se afle în poziție desfășurat și de funcționare.”;

(j) se adaugă următorul punct 8.3:

„8.3. Cu acordul serviciului tehnic și al autorității de omologare de tip, cerințele referitoare la balansul posterior maxim pot fi dovedite prin simulare pe calculator în conformitate cu anexa XVI la Directiva 2007/46/CE. În cazul în care există îndoieli, serviciul tehnic sau autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea unei testări fizice la scară completă.”

3. Partea C se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1.1.2, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 2,60 m pentru vehiculele prevăzute cu o caroserie cu pereți izolați cu o grosime de cel puțin 45 mm, având codul de caroserie 04 sau 05 din apendicele 2 la anexa II la Directiva 2007/46/CE.”;

(b) punctul 1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3. Dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 nu trebuie luate în considerare pentru determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.”;

(c) se introduc următoarele puncte 1.3.1-1.4.2:

„1.3.1. Cerințe suplimentare pentru dispozitivele aerodinamice menționate în apendicele 1

1.3.1.1. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice care nu depășesc 500 mm în lungime în poziție de funcționare nu trebuie să mărească lungimea utilizabilă a zonei de încărcare. Acestea trebuie să fie construite astfel încât să permită blocarea lor atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare. De asemenea, aceste dispozitive și echipamente trebuie construite astfel încât să fie retractabile sau pliabile atunci când vehiculul este oprit, de așa manieră încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și lungimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 200 mm, așa cum este permis numai de la o înălțime deasupra solului de cel puțin 1 050 mm, astfel încât acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.3.1.1.1 și 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Dispozitivele și echipamentele trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

1.3.1.1.2. Operatorul trebuie să poată să modifice poziția dispozitivului și a echipamentului aerodinamic și să îl retracteze sau să îl plieze, aplicând o forță manuală care să nu depășească 40 daN. În plus, acest lucru trebuie să se poată face și automat.

1.3.1.1.3. Nu este necesar ca dispozitivele și echipamentele să fie retractabile sau pliabile dacă cerințele privind dimensiunile maxime sunt respectate pe deplin în toate condițiile.

1.3.1.2. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice care depășesc 500 mm în lungime în poziție de funcționare nu trebuie să mărească lungimea utilizabilă a zonei de încărcare. Acestea trebuie să fie construite astfel încât să permită blocarea lor atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare. De asemenea, aceste dispozitive trebuie construite astfel încât să fie retractabile sau pliabile atunci când vehiculul este oprit, de așa manieră încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și lungimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 200 mm, așa cum este permis numai de la o înălțime deasupra solului de cel puțin 1 050 mm, astfel încât acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.3.1.2.1-1.3.1.2.4 de mai jos.

1.3.1.2.1. Dispozitivele și echipamentele trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

1.3.1.2.2. Operatorul trebuie să poată să modifice poziția dispozitivului și a echipamentului aerodinamic și să îl retracteze sau să îl plieze, aplicând o forță manuală care să nu depășească 40 daN. În plus, acest lucru trebuie să se poată face și automat.

1.3.1.2.3. Fiecare element vertical principal sau o combinație de elemente și fiecare element orizontal principal sau o combinație de elemente care formează dispozitivele și echipamentele trebuie, atunci când sunt instalate pe vehicul și când se află în poziție de funcționare, să reziste la forțe de tracțiune și de împingere verticale și orizontale, aplicate secvențial în sus, în jos, la stânga și la dreapta, de 200 daN \pm 10 %, aplicate static asupra centrului geometric al suprafeței proiectate perpendiculare relevante, la o presiune maximă de 2,0 MPa. Dispozitivele și echipamentele se pot deforma, dar sistemul de reglare și blocare nu trebuie să se decupleze ca urmare a forțelor aplicate. Deformarea trebuie să fie limitată pentru a se asigura că lățimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului, în timpul încercării și după aceasta.

1.3.1.2.4. Fiecare element vertical principal sau o combinație de elemente și fiecare element orizontal principal sau o combinație de elemente care formează dispozitivele și echipamentele trebuie, de asemenea, atunci când se află în poziție retractat sau pliat, să reziste la o forță de tracțiune orizontală aplicată în direcție longitudinală spre înapoi, de 200 daN \pm 10 %, aplicată static asupra centrului geometric al suprafeței proiectate perpendiculare relevante, la o presiune maximă de 2,0 MPa. Dispozitivele și echipamentele se pot deforma, dar sistemul de reglare și blocare nu trebuie să se decupleze ca urmare a forțelor aplicate. Deformarea trebuie să fie limitată pentru a se asigura că lățimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului, iar lungimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 200 mm.

- 1.3.1.3. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice ale cabinelor, aflate atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare, dacă este cazul, trebuie construite astfel încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și ca acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.3.1.3.1-1.3.1.3.4 de mai jos.
- 1.3.1.3.1. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice pentru cabine trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.
- 1.3.1.3.2. Atunci când este instalată pe un vehicul și se află atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare, dacă este cazul, nicio parte a dispozitivului și a echipamentului nu trebuie să se afle deasupra marginii inferioare a parbrizului, cu excepția cazului în care aceasta nu este direct vizibilă pentru conducătorul auto din cauza tabloului de bord sau a altor amenajări interioare standard.
- 1.3.1.3.3. Dispozitivul și echipamentul trebuie să fie acoperite cu materiale absorbante de energie. În mod alternativ, dispozitivul și echipamentul trebuie să fie fabricate dintr-un material cu o duritate < 60 Shore (A) în conformitate cu punctul 1.3.1.4.
- 1.3.1.3.4. Dispozitivul și echipamentul nu trebuie să fie construite din materiale care sunt predispuse la rupere în fragmente ascuțite sau margini zimțate.
- 1.3.1.4. Serviciul tehnic trebuie să verifice, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip, dacă dispozitivele și echipamentele aerodinamice menționate la punctele 1.3.1.1, 1.3.1.2 și 1.3.1.3, aflate atât în poziție de funcționare, cât și în poziție retractat sau pliat, nu afectează câmpul de vizibilitate înainte al conducătorului auto și funcțiile de spălare și ștergere a parbrizului și nu afectează în mod semnificativ răcirea și ventilarea sistemului de propulsie, a sistemului de evacuare, a sistemului de frânare, a cabinei pasagerilor și a zonei de încărcare. Toate celelalte cerințe aplicabile referitoare la sistemele vehiculelor trebuie respectate pe deplin atunci când dispozitivele și echipamentele se află atât în poziție de funcționare, cât și în poziție retractat sau pliat.

Prin derogare în ceea ce privește cerințele aplicabile referitoare la protecția antiîmpănare față, distanțele orizontale dintre extremitatea față a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, și dispozitivul său de protecție antiîmpănare față, precum și dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, pot fi măsurate fără a lua în considerare dispozitivele și echipamentele, cu condiția ca acestea să depășească 200 mm în lungime în partea din spate, să se afle în poziție de funcționare și ca în partea din față și în partea din spate secțiunile fundamentale ale elementelor plasate la o înălțime $\leq 2,0$ m deasupra solului, măsurate fără încărcătură, să fie fabricate din materiale cu o duritate < 60 Shore (A). Nervurile subțiri, tuburile și firele metalice care alcătuiesc un cadru sau un substrat pentru a susține secțiunile fundamentale ale elementelor nu trebuie să fie luate în considerare la determinarea durității. Cu toate acestea, pentru a elimina riscul de rănire și de penetrare a altor vehicule în eventualitatea unei coliziuni, toate capetele acestor nervuri, tuburi și fire metalice nu trebuie să fie îndreptate spre înainte în partea din față și spre înapoi în partea din spate a vehiculului, atunci când dispozitivul și echipamentul se află atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare.

Ca alternativă la derogarea privind dispozitivul de protecție antiîmpănare spate menționată la paragraful anterior, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, pot fi măsurate fără a lua în considerare dispozitivele și echipamentele aerodinamice, cu condiția ca acestea să depășească 200 mm în lungime, să se afle în poziție de funcționare și ca aceste dispozitive sau echipamente să respecte dispozițiile privind încercările stabilite în apendicele 4.

Cu toate acestea, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului trebuie măsurate cu dispozitivele și echipamentele aerodinamice în poziție retractat sau pliat sau țin cont de lungimea proiecției rezultată în conformitate cu punctul 1.6.1 din apendicele 4, dacă această lungime o depășește pe cea din poziția retractat sau pliat.

1.4. Cabine cu formă alungită

1.4.1. În cazul în care plinta frontală situată în aria cabinei autovehiculului, incluzând toate proeminențele externe, spre exemplu ale șasiului, ale barei de protecție, ale apărătorilor de roți și ale roților, este în deplină conformitate cu parametrii învelișului tridimensional prevăzut în apendicele 5 și lungimea zonei de încărcare nu depășește 10,5 m, vehiculul poate depăși lungimea maximă admisibilă prevăzută la punctul 1.1.1.

1.4.2. În cazul menționat la punctul 1.4.1, producătorul trebuie să indice următorul simbol suplimentar sub sau lângă inscripțiile obligatorii de pe plăcuța regulamentară a producătorului, în afara unui dreptunghi delimitat clar care include doar informațiile obligatorii.

«96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT» («ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 9A DIN DIRECTIVA 96/53/CE»)

Mărimea caracterelor simbolului trebuie să fie de minimum 4 mm. Textul «96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT» trebuie să fie adăugat, de asemenea, la rubrica «observații» din Certificatul de conformitate, pentru a permite includerea acestor informații în documentele de înmatriculare de la bordul vehiculelor.”;

(d) se introduc următoarele puncte 2.1.4, 2.1.4.1 și 2.1.4.2:

„2.1.4. În cazul autovehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero:

2.1.4.1. Greutatea suplimentară necesară pentru tehnologia combustibililor alternativi sau pentru tehnologia cu emisii zero în conformitate cu punctul 2.3 din anexa I la Directiva 96/53/CE trebuie să fie definită pe baza documentației furnizate de producător. Corectitudinea informațiilor declarate trebuie să fie verificată de către serviciul tehnic, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip.

2.1.4.2. Producătorul trebuie să indice următorul simbol suplimentar, precum și valoarea greutateii suplimentare sub sau lângă inscripțiile obligatorii de pe plăcuța regulamentară a producătorului, în afara unui dreptunghi delimitat clar care trebuie să includă doar informațiile obligatorii.

«96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG» («ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 10B DIN DIRECTIVA 96/53/CE – XXXX KG»)

Mărimea caracterelor simbolului și a valorii declarate trebuie să fie de minimum 4 mm.

În plus, până la introducerea unei rubrici specifice în Certificatul de conformitate, valoarea greutateii suplimentare trebuie să fie menționată la rubrica «observații» din Certificatul de conformitate pentru a permite includerea acestor informații în documentele de înmatriculare de la bordul vehiculelor.”;

(e) se introduce următorul punct 5.1.2:

„5.1.2. Cerințele de la punctele 5.1 și 5.1.1 nu se aplică modului de conducere exclusiv electric al vehiculelor hibride electrice.”;

(f) punctul 5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2. Puterea motorului trebuie să fie măsurată în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 85.”;

(g) la punctul 6.1.1, se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitivele sau echipamentele aerodinamice menționate la punctele 1.3.1.1, 1.3.1.2 și 1.3.1.3, dispozitivele și echipamentele trebuie să se afle în poziție desfășurat și de funcționare sau în poziție fixă de funcționare, dacă este cazul, pentru dispozitivele și echipamentele menționate la punctul 1.3.1.3.”;

(h) se introduce următorul punct 6.4:

„6.4. Cu acordul serviciului tehnic și al autorității de omologare de tip, cerințele de manevrabilitate pot fi dovedite prin simulare pe calculator în conformitate cu anexa XVI la Directiva 2007/46/CE. În cazul în care există îndoieli, serviciul tehnic sau autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea unei testări fizice la scară completă.”;

(i) la punctul 7.1, se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitivele sau echipamentele aerodinamice menționate la punctele 1.3.1.1, 1.3.1.2 și 1.3.1.3, dispozitivele și echipamentele trebuie să se afle în poziție desfășurat și de funcționare.”;

(j) se adaugă următorul punct 7.3:

„7.3. Cu acordul serviciului tehnic și al autorității de omologare de tip, cerințele referitoare la balansul posterior maxim pot fi dovedite prin simulare pe calculator în conformitate cu anexa XVI la Directiva 2007/46/CE. În cazul în care există îndoieli, serviciul tehnic sau autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea unei testări fizice la scară completă.”

4. Partea D se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1.1.2, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 2,60 m pentru vehiculele prevăzute cu o caroserie cu pereți izolați cu o grosime de cel puțin 45 mm, având codul de caroserie 04 sau 05 din apendicele 2 la anexa II la Directiva 2007/46/CE.”;

(b) punctul 1.4 se înlocuiește cu următorul text:

„1.4. Dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 nu trebuie luate în considerare pentru determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.”;

(c) se introduc următoarele puncte 1.4.1-1.4.1.3:

„1.4.1. Cerințe suplimentare pentru dispozitivele aerodinamice menționate în apendicele 1

1.4.1.1. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice care nu depășesc 500 mm în lungime în poziție de funcționare nu trebuie să mărească lungimea utilizabilă a zonei de încărcare. Acestea trebuie să fie construite astfel încât să permită blocarea lor atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare. De asemenea, aceste dispozitive și echipamente trebuie construite astfel încât să fie retractabile sau pliabile atunci când vehiculul este oprit, de așa manieră încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și lungimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 200 mm, așa cum este permis numai de la o înălțime deasupra solului de cel puțin 1 050 mm, astfel încât acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.4.1.1.1-1.4.1.1.3.

1.4.1.1.1. Dispozitivele și echipamentele trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

1.4.1.1.2. Operatorul trebuie să poată să modifice poziția dispozitivului și a echipamentului aerodinamic, să îl retracteze și să îl plieze, aplicând o forță manuală care să nu depășească 40 daN. În plus, acest lucru trebuie să se poată face și automat.

1.4.1.1.3. Nu este necesar ca dispozitivele și echipamentele să fie retractabile sau pliabile dacă cerințele privind dimensiunile maxime sunt respectate pe deplin în toate condițiile.

1.4.1.2. Dispozitivele și echipamentele aerodinamice care depășesc 500 mm în lungime în poziție de funcționare nu trebuie să mărească lungimea utilizabilă a zonei de încărcare. Acestea trebuie să fie construite astfel încât să permită blocarea lor atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare. De asemenea, aceste dispozitive trebuie construite astfel încât să fie retractabile sau pliabile atunci când vehiculul este oprit, de așa manieră încât lățimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului și lungimea maximă admisibilă a vehiculului să nu fie depășită cu mai mult de 200 mm, așa cum este permis numai de la o înălțime deasupra solului de cel puțin 1 050 mm, astfel încât acestea să nu afecteze capacitatea vehiculului de a fi utilizat pentru transportul intermodal. În plus, trebuie îndeplinite cerințele stabilite la punctele 1.4.1.2.1-1.4.1.2.4.

1.4.1.2.1. Dispozitivele și echipamentele trebuie să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

1.4.1.2.2. Operatorul trebuie să poată să modifice poziția dispozitivului și a echipamentului aerodinamic și să îl retracteze sau să îl plieze, aplicând o forță manuală care să nu depășească 40 daN. În plus, acest lucru trebuie să se poată face și automat.

- 1.4.1.2.3. Fiecare element vertical principal sau o combinație de elemente și fiecare element orizontal principal sau o combinație de elemente care formează dispozitivele și echipamentele trebuie, atunci când sunt instalate pe vehicul și când se află în poziție de funcționare, să reziste la forțe de tracțiune și de împingere verticale și orizontale, aplicate secvențial în sus, în jos, la stânga și la dreapta, de $200 \text{ daN} \pm 10 \%$, aplicate static asupra centrului geometric al suprafeței proiectate perpendiculare relevante, la o presiune maximă de $2,0 \text{ MPa}$. Dispozitivele și echipamentele se pot deforma, dar sistemul de reglare și blocare nu trebuie să se decupleze ca urmare a forțelor aplicate. Deformarea trebuie să fie limitată pentru a se asigura că lățimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului, în timpul încercării și după aceasta.
- 1.4.1.2.4. Fiecare element vertical principal sau o combinație de elemente și fiecare element orizontal principal sau o combinație de elemente care formează dispozitivele și echipamentele trebuie, de asemenea, atunci când se află în poziție retractat sau pliat, să reziste la o forță de tracțiune orizontală aplicată în direcție longitudinală spre înapoi, de $200 \text{ daN} \pm 10 \%$, aplicată static asupra centrului geometric al suprafeței proiectate perpendiculare relevante, la o presiune maximă de $2,0 \text{ MPa}$. Dispozitivele și echipamentele se pot deforma, dar sistemul de reglare și blocare nu trebuie să se decupleze ca urmare a forțelor aplicate. Deformarea trebuie să fie limitată pentru a se asigura că lățimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 25 mm pe fiecare parte a vehiculului, iar lungimea maximă admisibilă a vehiculului nu este depășită cu mai mult de 200 mm .
- 1.4.1.3. Serviciul tehnic trebuie să verifice, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip, dacă dispozitivele și echipamentele aerodinamice aflate atât în poziție de funcționare, cât și în poziție retractat sau pliat nu blochează complet ventilarea zonei de încărcare. Toate celelalte cerințe aplicabile referitoare la sistemele vehiculelor trebuie respectate pe deplin atunci când dispozitivele și echipamentele se află atât în poziție de funcționare, cât și în poziție retractat sau pliat.

Prin derogare în ceea ce privește cerințele aplicabile referitoare la protecția antiîmpănare spate, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, pot fi măsurate fără a lua în considerare dispozitivele și echipamentele, cu condiția ca acestea să depășească 200 mm în lungime, să se afle în poziție de funcționare și ca secțiunile fundamentale ale elementelor plasate la o înălțime $\leq 2,0 \text{ m}$ deasupra solului, măsurate fără încărcătură, să fie fabricate din materiale cu o duritate $< 60 \text{ Shore (A)}$. Nervurile subțiri, tuburile și firele metalice care alcătuiesc un cadru sau un substrat pentru a susține secțiunile fundamentale ale elementelor nu trebuie să fie luate în considerare la determinarea durezzații. Cu toate acestea, pentru a elimina riscul de rănire și de penetrare a altor vehicule în eventualitatea unei coliziuni, toate capetele acestor nervuri, tuburi și fire metalice nu trebuie să fie îndreptate spre înapoi în partea din spate a vehiculului, atunci când dispozitivul și echipamentul se află atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare.

Ca alternativă la derogarea menționată la paragraful anterior, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului, astfel cum este echipat cu dispozitive și echipamente aerodinamice, pot fi măsurate fără a lua în considerare dispozitivele și echipamentele aerodinamice, cu condiția ca acestea să depășească 200 mm în lungime, să se afle în poziție de funcționare și ca aceste dispozitive sau echipamente să respecte dispozițiile privind încercările stabilite în apendicele 4.

Cu toate acestea, distanțele orizontale dintre partea din spate a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate și extremitatea posterioară a vehiculului trebuie să fie măsurate cu dispozitivele și echipamentele aerodinamice în poziție retractat sau pliat sau țin cont de lungimea proiecției rezultată în conformitate cu punctul 1.6.1 din apendicele 4, dacă această lungime o depășește pe cea din poziția retractat sau pliat.”;

- (d) punctul 2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1. Suma dintre masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare față și masa maximă tehnic admisibilă pe axe izolate și/sau pe grup (grupuri) de axe și masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare spate nu trebuie să fie mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.

$$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + m_c] \text{ sau } M \leq \Sigma [m_0 + m_j + m_c]”;$$

- (e) la punctul 3.1, se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care remorca sau semiremorca este echipată cu dispozitivele sau echipamentele aerodinamice menționate la punctul 1.4.1.1 sau 1.4.1.2, dispozitivele și echipamentele trebuie să se afle în poziție de funcționare și desfășurat.”;

(c) tabelul II se modifică după cum urmează:

(i) rândul cu numărul de ordine 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11.	Dispozitive și echipamente aerodinamice Lățimea vehiculului, inclusiv cea a caroseriei condiționate cu pereți izolați, nu trebuie să depășească 2 600 mm inclusiv proeminențele măsurate, dispozitivele și echipamentele fiind fixate atât în poziție retractat sau pliat, cât și în poziție de funcționare.	-	X	X	-	X	X	-	-	X	X”;
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----

(ii) se adaugă următorul rând cu numărul de ordine 18:

„18.	Antene utilizate pentru comunicarea de la vehicul la vehicul sau de la vehicul la infrastructură	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X”;
------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----

(iii) se adaugă următorul rând cu numărul de ordine 19:

„19.	Furtunuri flexibile ale sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri cu condiția ca acestea să nu depășească cu mai mult de 70 mm pe fiecare parte lățimea maximă a vehiculului						X			X	X”;
------	---	--	--	--	--	--	---	--	--	---	-----

(d) tabelul III se înlocuiește cu următorul:

„TABELUL III

Înălțimea vehiculului

		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Antene utilizate pentru comunicarea radio, navigație, comunicarea de la vehicul la vehicul sau de la vehicul la infrastructură	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.	Pantografe sau brațe de troleu în poziție ridicată	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-”

6. Se adaugă următoarele apendice 4 și 5:

„Apendicele 4

Încercarea de impact pentru dispozitivele și echipamentele aerodinamice

1. Condiții de încercare pentru dispozitivele și echipamentele aerodinamice

1.1. La solicitarea producătorului, încercarea se efectuează pe unul dintre următoarele:

1.1.1. pe un vehicul de tipul pentru care este proiectat un dispozitiv și un echipament aerodinamic;

1.1.2. pe o parte a caroseriei tipului de vehicul pentru care este proiectat dispozitivul și echipamentul aerodinamic; această parte trebuie să fie reprezentativă pentru tipul (tipurile) de vehicul(e) în cauză;

1.1.3. pe un perete rigid.

- 1.2. În cazul în care încercarea se efectuează în conformitate cu punctele 1.1.2. și 1.1.3, părțile utilizate pentru a conecta dispozitivele și echipamentele aerodinamice la o parte a caroseriei vehiculului sau la un perete rigid trebuie să fie echivalente cu cele care sunt utilizate pentru fixarea dispozitivelor și a echipamentelor aerodinamice atunci când sunt instalate pe vehicul. Fiecare dispozitiv trebuie să fie însoțit de instrucțiuni de instalare și utilizare care să furnizeze informații suficiente pentru ca orice persoană competentă să îl instaleze corect.
- 1.3. La solicitarea producătorului, procedura de încercare descrisă la punctul 1.5 poate fi efectuată prin simulare pe calculator în conformitate cu anexa XVI la Directiva 2007/46/CE.
- Modelul matematic se validează numai dacă este comparabil cu condițiile de încercare fizică. În acest scop, trebuie efectuată o încercare fizică în vederea comparării rezultatelor obținute în cazul utilizării modelului matematic cu rezultatele obținute în urma încercării fizice. Trebuie demonstrată comparabilitatea rezultatelor încercărilor. Producătorul întocmește un raport de validare.
- Orice modificare adusă modelului matematic sau software-ului care ar putea invalida raportul de validare necesită o nouă validare în conformitate cu paragraful anterior.
- 1.4. Condiții de efectuare a încercărilor sau a simulărilor.
- 1.4.1. Vehiculul se amplasează, în stare de repaus, pe o suprafață orizontală, plană, rigidă și netedă.
- 1.4.2. Roțile din față se orientează drept înainte.
- 1.4.3. Pneurile trebuie să fie umflate la presiunea recomandată de producătorul vehiculului.
- 1.4.4. Vehiculul trebuie să fie neîncărcat.
- 1.4.5. Vehiculul poate fi fixat prin orice metodă, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a obține forța de încercare cerută la punctul 1.5.1.2. Această metodă trebuie să fie specificată de către producătorul vehiculului.
- 1.4.6. Vehiculele echipate cu suspensii hidropneumatice, hidraulice sau pneumatice sau cu un dispozitiv de reglare automată a înălțimii în funcție de încărcătură se supun încercării cu suspensiile sau dispozitivul în condițiile normale de funcționare specificate de către producător.
- 1.5. Procedura de încercare
- 1.5.1. Încercările se efectuează pentru a evalua dacă dispozitivul și echipamentul aerodinamic oferă un nivel specificat de deformare la forțele aplicate paralel cu axa longitudinală a vehiculului, astfel cum se menționează la punctul 1.6.1. În mod alternativ, dispozitivul se poate, de asemenea, plia sau retracta sub influența forței. Îndeplinirea cerinței menționate la punctul 1.6.2 se verifică folosind dornuri corespunzătoare de încercare în scopul încercării de impact. Dispozitivul utilizat pentru a distribui forța de încercare pe suprafața plană declarată se cuplează la sistemul de acționare a forței printr-o articulație sferică. În cazul incompatibilităților geometrice, în locul unui dispozitiv cu o suprafață plană se poate utiliza un adaptor.
- 1.5.1.1. Se aplică o forță paralel cu axa longitudinală a vehiculului pe o suprafață sau un adaptor cu o înălțime de cel mult 250 mm și cu o lățime de cel mult 200 mm, cu o rază de curbură de 5 ± 1 mm la marginile verticale. Suprafața nu trebuie fixată rigid pe dispozitivul și echipamentul aerodinamic și trebuie articulată în toate direcțiile. Atunci când încercarea se efectuează pe un vehicul menționat la punctul 1.1.1, înălțimea marginii inferioare a suprafeței sau a adaptorului este specificată de producător într-o zonă cuprinsă între cea mai joasă margine a dispozitivului și echipamentului aerodinamic și un punct de pe marginea superioară a suprafeței sau a adaptorului care nu se află la mai mult de 2,0 m deasupra solului, în condițiile în care sunt montate pe vehicul (a se vedea figura 1). Acest punct trebuie specificat pe un vehicul încărcat cu masa maximă tehnic admisibilă.
- În cazul în care încercarea se efectuează pe o parte a caroseriei tipului de vehicul menționat la punctul 1.1.2 sau pe un perete rigid menționat la punctul 1.1.3, înălțimea centrului suprafeței sau al adaptorului este specificată de producător într-o zonă cuprinsă între cea mai joasă margine a dispozitivului și echipamentului aerodinamic și punctul care reprezintă o înălțime de maximum 2,0 m deasupra solului, în condițiile în care sunt montate pe vehicul, pe un vehicul încărcat cu masa maximă tehnic admisibilă (a se vedea figura 2).

Poziția exactă a centrului suprafeței sau al adaptorului în zona de aplicare a forțelor trebuie specificată de producător. În cazul în care dispozitivul și echipamentul aerodinamic prezintă grade diferite de rigiditate în zona de aplicare a forțelor (de exemplu ca urmare a întărirurilor, a diferitelor materiale sau a grosimilor etc.), poziția centrului suprafeței sau al adaptorului trebuie să se afle în zona cu cea mai mare rezistență la forțele exterioare în direcția longitudinală a vehiculului.

Figura 1

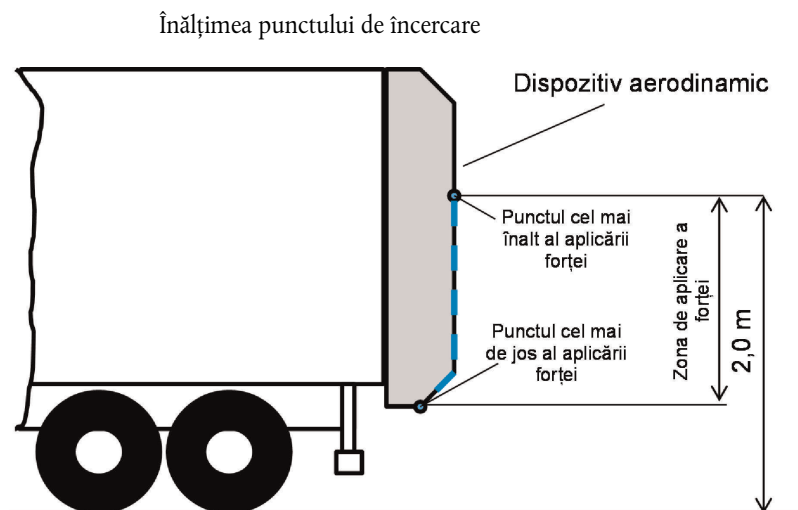
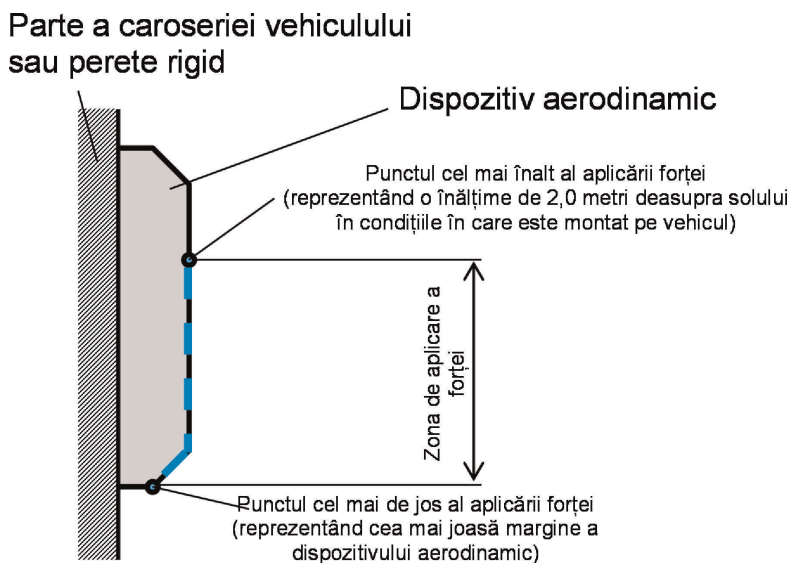


Figura 2

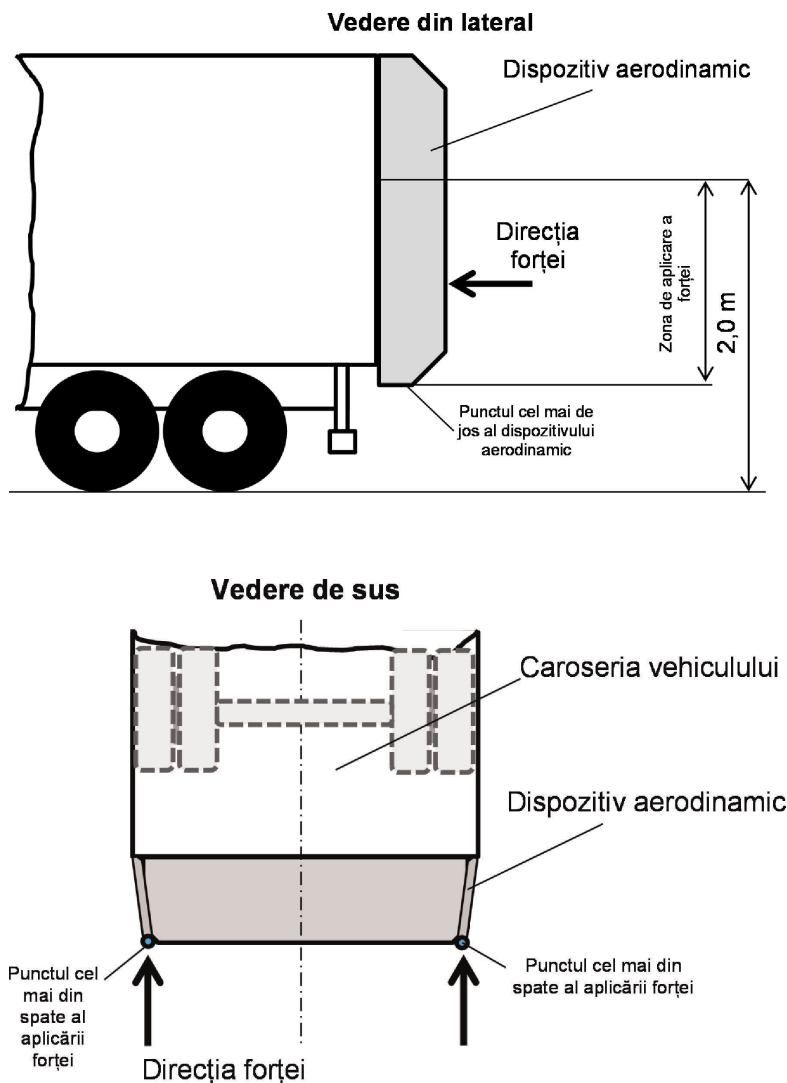
Exemplu de configurație de încercare



- 1.5.1.2. O forță orizontală de maximum $4\,000\text{ N} \pm 400\text{ N}$ se aplică consecutiv în două puncte situate simetric față de axa vehiculului sau axa dispozitivului pe marginea exterioară cea mai din spate a dispozitivului și echipamentului aerodinamic, în poziție complet desfășurată sau în poziție de funcționare (a se vedea figura 3). Ordinea de aplicare a forțelor poate fi specificată de către producător.

Figura 3

Aplicarea forței



1.6. Cerințe

- 1.6.1. Dispozitivul și echipamentul aerodinamic trebuie montate astfel încât, în timpul aplicării forțelor de încercare menționate la punctul 1.5.1.2, dispozitivul și echipamentul să se deformeze, să se retracteze sau să se plieze, rezultând o lungime a proiecției ≤ 200 mm măsurată în direcție longitudinală orizontală la punctele de aplicare ale forțelor. Lungimea proiecției rezultată se înregistrează.
- 1.6.2. Dispozitivul și echipamentul aerodinamic nu trebuie să pună în pericol ocupanții altor vehicule într-o coliziune posterioară și nu trebuie să afecteze funcționarea dispozitivului de protecție antiîmpănare spate.

Apendicele 5

Învelișul tridimensional al cabinei

1. Procedura generală de verificare a conformității autovehiculului cu parametrii referitori la învelișul tridimensional al cabinei

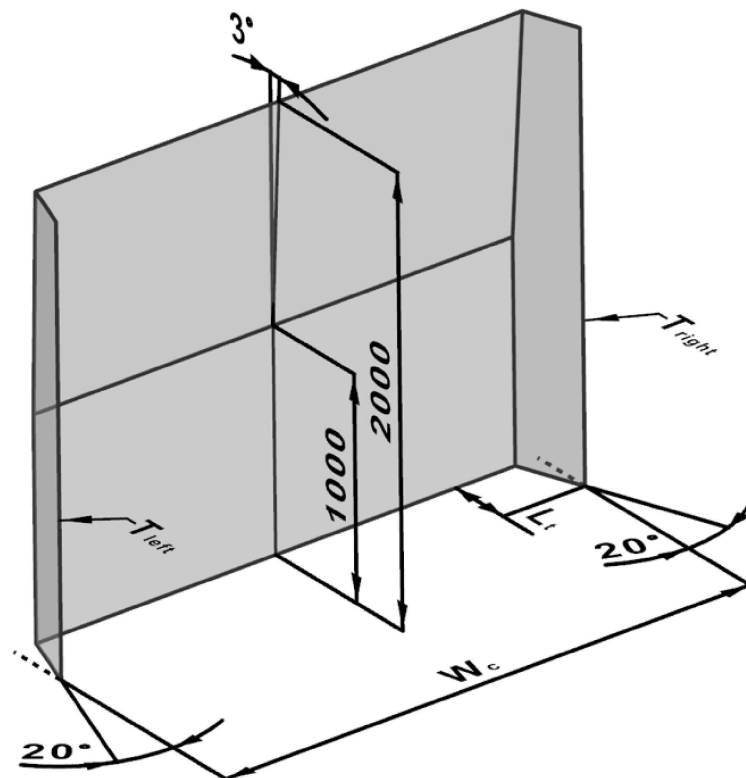
- 1.1. Limitele verticale ale zonei de evaluare a cabinei autovehiculului
- 1.1.1. Lățimea maximă a vehiculului în poziția cabinei W_c trebuie să fie considerată din fața planului transversal vertical situat la cea mai avansată axă a autovehiculului. Elementele enumerate în apendicele 1 nu trebuie să fie luate în considerare în scopul acestei măsurători.
- 1.1.2. Zona de evaluare a ariei cabinei autovehiculului trebuie considerată astfel încât să corespundă lățimii maxime W_c . Zona este delimitată de planuri longitudinale verticale care sunt paralele cu planul median longitudinal al autovehiculului și care se află la distanța W_c unul față de celălalt.
- 1.1.3. Distanța longitudinală orizontală L_t se stabilește de la cel mai avansat punct al ariei cabinei autovehiculului considerat la o înălțime $\leq 2\,000$ mm față de sol, măsurată fără încărcătură.

Distanța L_t se stabilește la 200 mm în scopul acestei evaluări (a se vedea figura 1).

Partea posterioară a zonei de evaluare trebuie să fie delimitată de un plan transversal vertical, perpendicular pe planul median longitudinal al autovehiculului, care se află în spatele celui mai avansat punct menționat mai sus, la distanța L_r .

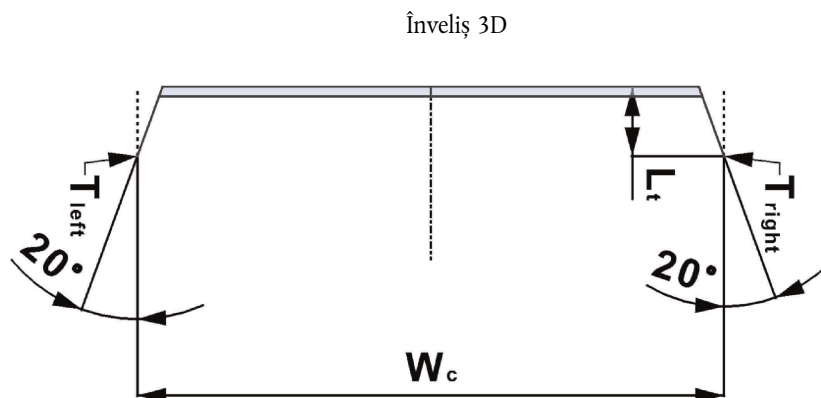
Figura 1

Înveliș 3D



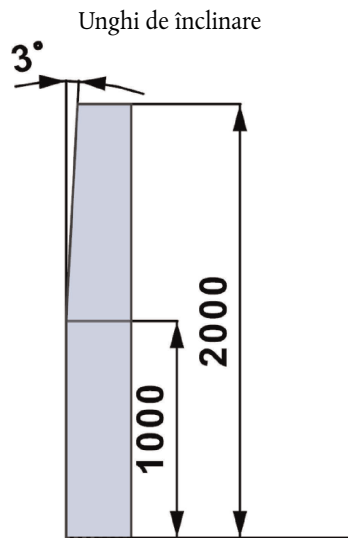
- 1.1.4. Intersecțiile planului posterior care formează partea laterală a zonei de evaluare cu ambele planuri laterale înclinate, liniile T_{left} ($T_{st\u00e2nga}$) și T_{right} ($T_{dreapta}$), sunt luate în considerare în sensul punctului 1.3.3.2 (a se vedea figura 2).

Figura 2



- 1.2. Limitele orizontale ale zonei de evaluare a cabinei autovehiculului
- 1.2.1. În zona de evaluare, linia de demarcație a plintei frontale inferioare se fixează la nivelul solului, iar linia de demarcație a plintei frontale superioare se fixează la 2 000 mm deasupra solului, măsurată fără încărcătură.
- 1.3. Dispoziții specifice referitoare la zona de evaluare a cabinei autovehiculului
- 1.3.1. În sensul prezentului apendice, se ia în considerare plinta frontală situată în aria cabinei autovehiculului, indiferent de tipul materialului. Cu toate acestea, elementele enumerate în apendicele 1 nu trebuie să fie luate în considerare.
- 1.3.2. Unghiul de înclinare al părții frontale a cabinei
- 1.3.2.1. În sensul prezentului apendice, prin „unghi de înclinare” se înțelege înclinarea spre înapoi față de verticală a plintei frontale a autovehiculului situată în aria cabinei, în cazul în care orice punct situat deasupra altui punct se află în spatele aceluia alt punct.
- 1.3.2.2. În ceea ce privește zona de evaluare a unghiului de înclinare, se ia în considerare cel mai avansat punct al ariei cabinei autovehiculului, astfel cum este prevăzut la punctul 1.1.3.
- Planul transversal vertical prin punctul cel mai avansat al cabinei, considerat la o înălțime $\leq 2\,000$ mm față de sol, măsurată fără încărcătură, se ia în considerare în raport cu intersecția sa cu planul orizontal care se află la înălțimea de 1 000 mm. Linia de intersecție este considerată în continuare ca linia de bază a învelișului pentru a evalua unghiul de înclinare al cabinei vehiculului în zona de evaluare dată.
- 1.3.2.3. Se consideră un plan care se rotește în jurul liniei învelișului de bază menționate la punctul 1.3.2.2 al doilea paragraf, înclinat spre spate de la verticală sub un unghi de 3° (a se vedea figura 3).

Figura 3



- 1.3.2.4. Niciun punct de pe suprafața reală a plintei frontale, care se situează în zona de evaluare a unghiului de înclinare, nu trebuie să se afle în fața planului înclinat spre spate menționat la punctul 1.3.2.3, atunci când punctul cel mai avansat al ariei cabinei autovehiculului atinge planul transversal vertical.
- 1.3.3. Șanfrenarea părților laterale ale cabinei autovehiculului.
- 1.3.3.1. În zona de evaluare a ariei cabinei autovehiculului, plinta frontală trebuie să fie șanfrenată în așa fel încât suprafețele nominale relevante să convergă, în general, către o zonă comună care se află în fața cabinei și în planul median longitudinal al autovehiculului.
- 1.3.3.2. Trebuie luate în considerare două planuri verticale simetrice, unul în partea stângă și celălalt în partea dreaptă, ambele sub un unghi orizontal de 20° față de planul median longitudinal și astfel la o distanță de 40° unul față de celălalt. Aceste planuri sunt amplasate astfel încât să se intersecteze și cu liniile T_{left} (T_{stanga}) și T_{right} ($T_{dreapta}$) menționate la punctul 1.1.3.
- 1.3.3.3. Niciun punct de pe suprafața reală a plintei frontale, care se situează în zona laterală din stânga și din dreapta, nu trebuie să se afle în afara planului vertical respectiv menționat la punctul 1.3.3.2, punctul cel mai avansat al ariei cabinei autovehiculului atingând planul transversal vertical menționat la punctul 1.3.2.4.
2. În cazul în care oricare dintre condițiile stabilite în prezentul apendice nu este îndeplinită, cabina autovehiculului va fi considerată ca nefiind în conformitate cu parametrii învelișului tridimensional menționat la punctul 1.4.1 din partea C a prezentei anexe.”

ANEXA II

Anexa V la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 se modifică după cum urmează:

1. Partea A se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„PARTEA A

Omologarea CE de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile unui vehicul

FIȘĂ DE INFORMAȚII

MODEL”;

(b) se introduce următorul punct 2.4.2.1.3:

„2.4.2.1.3. Cabină cu formă alungită care respectă articolul 9a din Directiva 96/53/CE: da/nu (!)”;

(c) se introduce următorul punct 2.6.4:

„2.6.4. Masa suplimentară pentru propulsia alternativă: ... kg”;

(d) se introduce următorul punct 3.9:

„3.9. Lista echipamentelor pentru propulsia alternativă (și indicarea masei pieselor):”

(e) se introduc următoarele puncte 9.25-9.27.3:

„9.25. Cabine cu formă alungită care respectă articolul 9a din Directiva 96/53/CE

9.25.1. Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii și desene, precum și descrierea materialelor) a pieselor vehiculului relevante pentru punctul 1.4 din partea C a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012: ...

9.26. Dispozitivul sau echipamentul aerodinamic din partea din față a vehiculului

9.26.1. Vehicul echipat cu dispozitiv sau echipament aerodinamic în partea din față: da/nu(!)

9.26.2. Numărul omologării de tip a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic, dacă este disponibil: ... sau, dacă nu este disponibil:

9.26.3. Descriere detaliată (inclusiv fotografii sau desene) a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic

9.26.3.1. Construcție și materiale:

9.26.3.2. Sistemul de blocare și reglare:

9.26.3.3. Modul de fixare și montare pe vehicul:

9.27. Dispozitivul sau echipamentul aerodinamic din partea din spate a vehiculului

9.27.1. Vehicul echipat cu dispozitiv sau echipament aerodinamic în partea din spate: da/nu(!)

9.27.2. Numărul omologării de tip a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic, dacă este disponibil ... sau, dacă nu este disponibil:

9.27.3. Descriere detaliată (inclusiv fotografii sau desene) a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic

9.27.3.1. Construcție și materiale:

9.27.3.2. Sistemul de blocare și reglare:

9.27.3.3. Modul de fixare și montare pe vehicul:

2. Partea B se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„PARTEA B

Certificat de omologare CE de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile vehiculelor

MODEL

Formatul: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP”;

(b) textul „în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../...” se înlocuiește cu textul „în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1230/2012, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1892”;

(c) addendumul se înlocuiește cu următorul text:

„*Addendum*

la certificatul de omologare CE de tip nr.. ..

1. Derogări
 - 1.1. Vehiculul a primit omologarea de tip în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din prezentul regulament (adică dimensiunile exterioare extreme ale vehiculului depășesc dimensiunile maxime menționate în partea A, B, C sau D a anexei I): da/nu ⁽¹⁾
 - 1.2. Vehiculul a primit omologarea de tip în sensul articolului 8b din Directiva 96/53/CE (adică dispozitive sau echipamente aerodinamice în partea din spate a vehiculului): da/nu ⁽¹⁾
 - 1.3. Vehiculul a primit omologarea de tip în sensul articolului 9a din Directiva 96/53/CE (adică o cabină cu formă alungită sau o cabină echipată cu dispozitive sau echipamente aerodinamice): da/nu ⁽¹⁾
 - 1.4. Vehiculul a primit omologarea de tip în sensul articolului 10b din Directiva 96/53/CE:
 - 1.4.1. Greutatea suplimentară pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi: da/nu ⁽¹⁾
 - 1.4.2. Greutatea suplimentară pentru vehiculele cu emisii zero: da/nu ⁽¹⁾
2. Vehiculul este echipat cu suspensie pneumatică: da/nu ⁽¹⁾
3. Vehiculul este echipat cu o suspensie recunoscută drept echivalentă cu o suspensie pneumatică: da/nu ⁽¹⁾
4. Vehiculul îndeplinește cerințele aplicabile vehiculelor de teren: da/nu ⁽¹⁾
5. Observații:

⁽¹⁾ A se tăia mențiunea necorespunzătoare.”

3. Se adaugă următoarele părți C, D și E:

„PARTEA C

Omologarea CE de tip a unui dispozitiv sau echipament aerodinamic ca unitate tehnică separată

FIȘĂ DE INFORMAȚII

MODEL

Fișă de informații nr. ... pentru omologarea CE de tip a unui dispozitiv sau echipament aerodinamic ca unitate tehnică separată.

Următoarele informații se prezintă în trei exemplare și includ un cuprins. Orice desen este prezentat la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care unitățile tehnice separate menționate în prezenta fișă de informații sunt dotate cu comenzi electronice, se furnizează și informații cu privire la performanțele acestora.

0. GENERALITĂȚI
- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.3. Mod de identificare a tipului, dacă este marcat pe unitatea tehnică separată ⁽⁶⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.5. Denumirea și adresa producătorului:
- 0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):
- 9.26. Dispozitivul sau echipamentul aerodinamic din partea din față a vehiculului
- 9.26.1. Vehicul echipat cu dispozitiv sau echipament aerodinamic în partea din față: da/nu ⁽¹⁾
- 9.26.2. Numărul omologării de tip a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic, dacă este disponibil: ... sau, dacă nu este disponibil:
- 9.26.3. Descriere detaliată (inclusiv fotografii sau desene) a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic
- 9.26.3.1. Construcție și materiale:
- 9.26.3.2. Sistemul de blocare și reglare:
- 9.26.3.3. Modul de fixare și montare pe vehicul:
- 9.27. Dispozitivul sau echipamentul aerodinamic din partea din spate a vehiculului
- 9.27.1. Vehicul echipat cu dispozitiv sau echipament aerodinamic în partea din spate: da/nu ⁽¹⁾
- 9.27.2. Numărul omologării de tip a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic, dacă este disponibil: ... sau, dacă nu este disponibil:
- 9.27.3. Descriere detaliată (inclusiv fotografii sau desene) a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic
- 9.27.3.1. Construcție și materiale:

- 9.27.3.2. Sistemul de blocare și reglare:
- 9.27.3.3. Modul de fixare și montare pe vehicul:

Note explicative

(b) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere nerelevante pentru descrierea tipului de unități tehnice separate care fac obiectul acestei fișe de informații, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul «?» (de exemplu ABC?? 123??).

(¹) Ștergeți unde nu este cazul.

PARTEA D

Certificat de omologare CE de tip a unui dispozitiv sau echipament aerodinamic ca unitate tehnică separată

MODEL

Formatul: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip(¹)
- extinderea omologării CE de tip (¹)
- refuzul omologării CE de tip (¹)
- retragerea omologării CE de tip (¹)

} a unui tip de dispozitiv sau echipament aerodinamic ca unitate tehnică separată

în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1230/2012, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1892 (¹)

Numărul omologării CE de tip:

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe unitatea tehnică separată (²):
- 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.5. Denumirea și adresa producătorului:
- 0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):

(¹) A se tăia mențiunea necorespunzătoare.

(²) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere nerelevante pentru descrierea tipului de unități tehnice separate care fac obiectul acestei fișe de informații, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul «?» (de exemplu ABC??123??).

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendumul.
 2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor:
 3. Data raportului de încercare:
 4. Numărul raportului de încercare:
 5. Observații (dacă există): a se vedea addendumul.
 6. Locul:
 7. Data:
 8. Semnătura:
- Anexe: Dosar de omologare
Raport de încercare

*Addendum***la certificatul de omologare CE de tip nr. ...**

1. Descriere succintă a tipului de unitate tehnică separată:
2. Descriere detaliată a dispozitivului sau echipamentului aerodinamic:
 - 2.1. Numărul elementelor separate:
 - 2.2. Descrierea construcției și a materialelor:
 - 2.3. Descrierea sistemului de blocare și reglare:
 - 2.4. Descrierea modului de fixare și montare pe vehicul:
 - 2.5. Unitate tehnică separată: semi-universală/specifică vehiculului (¹)
3. Lista tipurilor de vehicule specifice pentru care a fost omologată unitatea tehnică separată (dacă este cazul):
4. Descriere detaliată a specificațiilor precise ale suprafeței de montare pe vehicule în cazul dispozitivelor sau al echipamentelor aerodinamice semi-universale (dacă este cazul):
5. Observații:
6. Marca de omologare de tip și amplasarea acesteia:

PARTEA E

Marca de omologare CE de tip a unei unități tehnice separate

1. Marca de omologare CE de tip a unităților tehnice separate constă în:
 - 1.1. Un dreptunghi în jurul literei minuscule «e» urmate de numărul distinctiv al statului membru care a acordat omologarea CE de tip a unei unități tehnice separate:

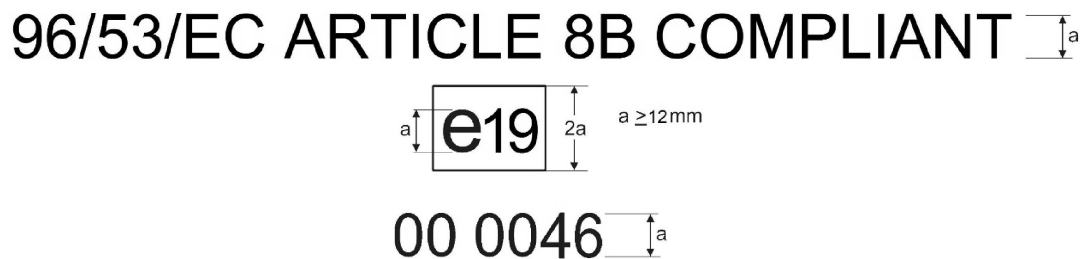
1 pentru Germania	19 pentru România
2 pentru Franța	20 pentru Polonia
3 pentru Italia	21 pentru Portugalia
4 pentru Țările de Jos	23 pentru Grecia
5 pentru Suedia	24 pentru Irlanda

6	pentru Belgia	25	pentru Croația
7	pentru Ungaria	26	pentru Slovenia
8	pentru Republica Cehă	27	pentru Slovacia
9	pentru Spania	29	pentru Estonia
11	pentru Regatul Unit	32	pentru Letonia
12	pentru Austria	34	pentru Bulgaria
13	pentru Luxemburg	36	pentru Lituania
17	pentru Finlanda	49	pentru Cipru
18	pentru Danemarca	50	pentru Malta

- 1.2. «Numărul de omologare de bază», inscripționat în apropierea dreptunghiului, inclus în secțiunea 4 a numărului omologării de tip, precedat de cele două cifre care indică numărul secvențial acordat prezentului regulament sau ultimei modificări tehnice majore aduse regulamentului. În prezent, numărul secvențial este «00».
- 1.3. În cazul unui dispozitiv sau al unui echipament aerodinamic al cabinelor, numărul secvențial este precedat de simbolul «96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT» («ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 9A DIN DIRECTIVA 96/53/CE»).
- 1.4. În cazul unui dispozitiv sau al unui echipament aerodinamic care urmează a fi amplasat în partea din spate a unui vehicul, numărul secvențial este precedat de simbolul «96/53/EC ARTICLE 8B COMPLIANT» («ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 8B DIN DIRECTIVA 96/53/CE»).
2. Marca de omologare CE de tip a unei unități tehnice separate se aplică pe o parte principală a dispozitivului sau a echipamentului aerodinamic în așa fel încât să nu se poată șterge și să fie ușor și clar lizibilă, chiar și atunci când dispozitivul este instalat pe vehicul.
3. Un exemplu de marcă de omologare CE de tip a unei unități tehnice separate este prezentat în figura 1.

Figura 1

Exemplu de marcă de omologare CE de tip a unei unități tehnice separate



Notă explicativă

Omologarea CE de tip a unei unități tehnice separate a unui dispozitiv sau a unui echipament aerodinamic care urmează a fi instalat în partea din spate a unui vehicul (în scopul respectării articolului 8b din Directiva 96/53/CE) a fost emisă de România sub numărul 0046. Primele două cifre «00» indică faptul că unitatea tehnică separată a fost omologată în conformitate cu prezentul regulament.”