

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 188

Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 51  
16 iulie 2008

Cuprins

#### I Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 666/2008 al Consiliului din 15 iulie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 889/2005 de impunere a anumitor măsuri restrictive împotriva Republicii Democratice Congo** ..... 1
- Regulamentul (CE) nr. 667/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 3
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 668/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de modificare a anexelor II-V la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu privire la metodele de lucru și procedurile operaționale <sup>(1)</sup> ...** 5
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 669/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de completare a anexei IC la Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind transferurile de deșeuri <sup>(1)</sup> .....** 7
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 670/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de înregistrare a unei denumiri în registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas (IGP)] .....** 16
- Regulamentul (CE) nr. 671/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008 de stabilire a taxelor la import în sectorul cerealelor aplicabile de la 16 iulie 2008 ..... 18

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

Preț: 18 EUR

# RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

II Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie

DECIZII

Consiliu

2008/583/CE:

- ★ Decizia Consiliului din 15 iulie 2008 de punere în aplicare a articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2580/2001 privind măsurile restrictive specifice îndreptate împotriva anumitor persoane și entități în vederea combaterii terorismului și de abrogare a Deciziei 2007/868/CE ..... 21

2008/584/CE:

- ★ Decizia Consiliului din 15 iulie 2008 de modificare a Deciziei 2006/493/CE de stabilire a valorii sprijinului comunitar pentru dezvoltarea rurală pentru perioada 1 ianuarie 2007-31 decembrie 2013, a defalcării anuale a acestuia, precum și a sumei minime care trebuie alocată regiunilor care pot beneficia de obiectivul „Convergență” ..... 26

Comisie

2008/585/CE:

- ★ Decizia Comisiei din 7 iulie 2008 de acordare a unei derogări producției de energie electrică din Austria de la aplicarea Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale [notificată cu numărul C(2008) 3382] <sup>(1)</sup> ..... 28

ACTE ADOPTATE DE CĂTRE ORGANE CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Regulamentul nr. 21 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentele interioare ale acestora ..... 32

III Acte adoptate în temeiul Tratatului UE

ACTE ADOPTATE ÎN TEMEIUL TITLULUI V DIN TRATATUL UE

- ★ Poziția comună 2008/586/PESC a Consiliului din 15 iulie 2008 de actualizare a Poziției comune 2001/931/PESC privind aplicarea unor măsuri specifice pentru combaterea terorismului și de abrogare a Poziției comune 2007/871/PESC ..... 71



<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

## I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (CE) NR. 666/2008 AL CONSILIULUI

din 15 iulie 2008

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 889/2005 de impunere a anumitor măsuri restrictive  
împotriva Republicii Democratice Congo**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

(3) Este oportun ca Regulamentul (CE) nr. 889/2005 să fie modificat în consecință,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 60 și 301,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

având în vedere Poziția comună 2008/369/PESC a Consiliului din 14 mai 2008 privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Republicii Democratice Congo <sup>(1)</sup>,

*Articolul 1*

Regulamentul (CE) nr. 889/2005 se modifică după cum urmează:

având în vedere propunerea Comisiei,

1. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

întrucât:

*„Articolul 2*

(1) Regulamentul (CE) nr. 889/2005 <sup>(2)</sup> a impus măsuri restrictive împotriva Republicii Democratice Congo (RDC), în conformitate cu Poziția comună 2005/440/PESC a Consiliului din 13 iunie 2005 privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Republicii Democratice Congo <sup>(3)</sup> și în acord cu Rezoluția 1596 (2005) a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite și rezoluțiile relevante ulterioare.

(1) Se interzice:

(a) acordarea de asistență tehnică legată de activități militare, direct sau indirect, către oricare entitate neguvernamentală sau persoană care desfășoară activități pe teritoriul RDC;

(2) Prin Rezoluția 1807 (2008) din 31 martie 2008, Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite a hotărât, printre altele, să modifice domeniul de aplicare al măsurilor restrictive privind asistența tehnică astfel încât să limiteze restricțiile la entitățile neguvernamentale sau persoanele fizice care își desfășoară activitatea pe teritoriul RDC. La 14 mai 2008, Consiliul a adoptat Poziția comună 2008/369/PESC, care consacră intrarea în vigoare a Rezoluției 1807 (2008) și abrogă Poziția comună 2005/440/PESC.

(b) acordarea de finanțări sau de asistență financiară în legătură cu activități militare, inclusiv, în special, subvenții, împrumuturi sau o asigurare a creditelor de export, pentru oricare vânzare, furnizare, transfer sau export de arme și materiale conexe, sau pentru orice acordare, vânzare, furnizare sau transfer de asistență tehnică conexă sau alte servicii, direct sau indirect, către oricare entitate neguvernamentală sau persoană care desfășoară activități pe teritoriul RDC;

<sup>(1)</sup> JO L 127, 15.5.2008, p. 84.

<sup>(2)</sup> JO L 152, 15.6.2005, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1377/2007 (JO L 309, 27.11.2007, p. 1).

<sup>(3)</sup> JO L 152, 15.6.2005, p. 22.

(c) participarea intenționată la activități al căror obiect sau efect este, direct sau indirect, promovarea tranzacțiilor menționate la literale (a) și (b).

(2) Acordarea de asistență tehnică, finanțări și asistență financiară oricărei entități guvernamentale sau altor persoane, entități sau organisme, în RDC sau spre utilizare în RDC, alta decât asistența acordată Misiunii Organizației Națiunilor Unite în RDC (MONUC) în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a), se notifică în prealabil Comitetului pentru sancțiuni. Aceste notificări trebuie să conțină toate informațiile pertinente, inclusiv, în cazurile în care este necesar, utilizatorul final, data propusă a livrării și itinerariul transporturilor.”

2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

(1) Prin derogare de la articolul 2, autoritățile competente, astfel cum sunt indicate în site-urile web enumerate în anexă, din statul membru în care este stabilit furnizorul de servicii pot autoriza furnizarea de:

(a) asistență tehnică, finanțări și asistență financiară în legătură cu arme și materiale conexe destinate exclusiv sprijinirii MONUC și utilizării de către aceasta;

(b) asistență tehnică, finanțări și asistență financiară în legătură cu echipamente militare neletale destinate utilizării exclusiv în scopuri umanitare sau pentru protecție, în cazul în care Comitetul pentru sancțiuni a fost notificat în prealabil cu privire la furnizarea asistenței sau serviciilor respective, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2).

(2) Nicio autorizație nu este acordată pentru activități care s-au desfășurat deja”.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei 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, 15 iulie 2008.

Pentru Consiliu

Președintele

M. BARNIER

**REGULAMENTUL (CE) NR. 667/2008 AL COMISIEI****din 15 iulie 2008****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor <sup>(2)</sup>, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 16 iulie 2008.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2008.

*Pentru Comisie*

Jean-Luc DEMARTY

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 510/2008 al Comisiei (JO L 149, 7.6.2008, p. 61).

<sup>(2)</sup> JO L 350, 31.12.2007, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 590/2008 (JO L 163, 24.6.2008, p. 24).

## ANEXĂ

## Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Cod NC	Codul țărilor terțe <sup>(1)</sup>	Valoare forfetară de import
0702 00 00	MA	37,7
	MK	23,8
	TR	79,4
	ME	17,1
	ZZ	39,5
0707 00 05	MK	21,3
	TR	102,9
	ZZ	62,1
0709 90 70	TR	92,6
	ZZ	92,6
0805 50 10	AR	85,1
	US	67,4
	UY	56,8
	ZA	104,3
	ZZ	78,4
0808 10 80	AR	85,0
	BR	95,8
	CL	101,4
	CN	69,1
	NZ	114,8
	US	118,0
	UY	81,3
	ZA	104,1
	ZZ	96,2
0808 20 50	AR	90,1
	CL	113,1
	NZ	116,2
	ZA	120,6
	ZZ	110,0
0809 10 00	TR	178,3
	XS	127,0
	ZZ	152,7
0809 20 95	TR	336,9
	US	305,5
	ZZ	321,2
0809 30	TR	166,2
	ZZ	166,2
0809 40 05	IL	153,3
	XS	107,3
	ZZ	130,3

<sup>(1)</sup> Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

## REGULAMENTUL (CE) NR. 668/2008 AL COMISIEI

din 15 iulie 2008

## de modificare a anexelor II-V la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu privire la metodele de lucru și procedurile operaționale

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în Cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) <sup>(1)</sup>, în special articolul 4,

întrucât:

(1) Anexele II, III, IV și V la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană <sup>(2)</sup> cuprind trimiteri la mai multe anexe la Convenția privind aviația civilă internațională. De la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 2096/2005, respectivele anexe au fost modificate de către Organizația aviației civile internaționale, astfel cum se indică în scrisorile adresate statelor 2001/74 din 10 august 2001; 2003/29 din 28 martie 2003; 2004/16 din 26 martie 2004; 2005/35 și 2005/39 din 24 martie 2005; 2006/38 din 24 martie 2006; 2006/64 din 18 august 2006; 2007/11, 2007/13, 2007/19, 2007/20, 2007/23 și 2007/24 din 30 martie 2007. Trimiterile cuprinse în Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 ar trebui actualizate pentru a corespunde obligațiilor juridice internaționale ale statelor membre și pentru a asigura coerența cu cadrul de reglementare internațional.

(2) Prin urmare, se impune ca Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 să fie modificat în consecință.

(3) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 se modifică după cum urmează:

1. În anexa II, punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

## „4. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și

procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în următoarele anexe la Convenția privind aviația civilă internațională, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii de trafic aerian în spațiul aerian în cauză:

- (a) anexa 2 privind regulile aerului, ediția a 10-a din iulie 2005, inclusiv toate modificările până la nr. 40;
- (b) anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice, volumul II privind procedurile de comunicații, inclusiv procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS), ediția a 6-a din octombrie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 82;
- (c) anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediția a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 45.”

2. În anexa III, punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

## „2. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii meteorologice trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în următoarele anexe la Convenția privind aviația civilă internațională, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii meteorologice în spațiul aerian în cauză:

- (a) anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională, ediția a 16-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 74;
- (b) anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediția a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 45;
- (c) anexa 14 privind aerodromurile, în versiunile următoare:
  - (i) volumul I privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor, ediția a 4-a din iulie 2004, inclusiv toate modificările până la nr. 9;
  - (ii) volumul II privind eliporturile, ediția a 2-a din iulie 1995, inclusiv toate modificările până la nr. 3.”

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 335, 21.12.2005, p. 13. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 482/2008 (JO L 141, 31.5.2008, p. 5).

3. În anexa IV, punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de informare aeronautică trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în următoarele anexe la Convenția privind aviația civilă internațională, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii de informare aeronautică în spațiul aerian în cauză:

- (a) anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională, ediția a 16-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 74;
- (b) anexa 4 privind hărțile aeronautice, ediția a 10-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 54;
- (c) anexa 15 privind serviciile de informare aeronautică, ediția a 12-a din iulie 2004, inclusiv toate modificările până la nr. 34.”

4. În anexa V, punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice la Convenția privind aviația

civilă internațională, în următoarele versiuni, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere în spațiul aerian în cauză:

- (a) volumul I privind asistența radio pentru navigație, ediția a 6-a din iulie 2006, inclusiv toate modificările până la nr. 82;
- (b) volumul II privind procedurile de comunicații, inclusiv procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS), ediția a 6-a din octombrie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 82;
- (c) volumul III privind sistemele de comunicații, ediția a 2-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 82;
- (d) volumul IV privind sistemele radar de supraveghere și sistemele anticolidiune, ediția a 4-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 82;
- (e) volumul V privind utilizarea spectrului de radio-frecvențe aeronautice, ediția a 2-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 82.”

*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, 15 iulie 2008.

*Pentru Comisie*  
Antonio TAJANI  
*Vicepreședinte*



**REGULAMENTUL (CE) NR. 669/2008 AL COMISIEI****din 15 iulie 2008****de completare a anexei IC la Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind transferurile de deșeuri****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri <sup>(1)</sup>, în special articolul 58 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Anexa IC privind instrucțiunile specifice de completare a documentelor de notificare și de circulație se completează cel târziu până la data aplicării Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 având în vedere instrucțiunile OCDE.

- (2) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului înființat prin articolul 18 din Directiva 2006/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind deșeurile <sup>(2)</sup>,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa IC se completează în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*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, 15 iulie 2008.

Pentru Comisie  
Stavros DIMAS  
Membru al Comisiei

<sup>(1)</sup> JO L 190, 12.7.2006, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1379/2007 al Comisiei (JO L 309, 27.11.2007, p. 7).

<sup>(2)</sup> JO L 114, 27.4.2006, p. 9.

## ANEXĂ

## „ANEXĂ IC

**INSTRUCȚIUNI SPECIFICE PENTRU COMPLETAREA DOCUMENTELOR DE NOTIFICARE ȘI DE CIRCULAȚIE****I. Introducere**

1. Ambele documente sunt compatibile cu Convenția de la Basel <sup>(1)</sup>, cu decizia OCDE <sup>(2)</sup> (care acoperă numai transferurile de deșeuri destinate operațiunilor de recuperare în spațiul OCDE) și cu regulamentul, întrucât ele țin cont de cerințele specifice stabilite prin aceste trei instrumente. Deși documentele sunt suficient de cuprinzătoare pentru a acoperi toate cele trei instrumente, nu toate casetele din document se aplică tuturor instrumentelor, așadar este posibil ca în anumite cazuri să nu fie necesară completarea tuturor casetelor. Cerințele specifice referitoare la un singur sistem de control sunt indicate cu ajutorul notelor de subsol. De asemenea, este posibil ca în legislația națională de punere în aplicare să se utilizeze o terminologie diferită de cea adoptată prin Convenția de la Basel și prin decizia OCDE. De exemplu, termenul «transfer» este utilizat în prezentul regulament în locul termenului «circulație», așadar titlurile documentelor de notificare și de circulație reflectă această diferență generată de folosirea alternativă a celor doi termeni.
2. Documentele includ atât termenul «eliminare», cât și termenul «recuperare», întrucât cei doi termeni sunt definiți în mod diferit în cele trei instrumente. Regulamentul Comunității Europene și decizia OCDE utilizează termenul «eliminare» pentru a se referi la operațiunile de eliminare menționate în anexa IVA la Convenția de la Basel și în apendicele 5A la decizia OCDE, în timp ce termenul «recuperare» este utilizat pentru operațiunile de recuperare menționate în anexa IVB la Convenția de la Basel și în apendicele 5B la decizia OCDE. Cu toate acestea, în Convenția de la Basel termenul «eliminare» este utilizat cu referire atât la operațiunile de eliminare, cât și la cele de recuperare.
3. Autoritățile competente de expediere sunt responsabile pentru furnizarea și emiterea documentelor de notificare și de circulație (atât în versiune tipărită, cât și în versiune electronică). În această situație, ele trebuie să folosească un sistem de numerotare, care permite localizarea unui anumit transport de deșeuri. Sistemul de numerotare trebuie să aibă în față codul de țară al țării de expediere, care poate fi găsit în lista de abrevieri aferentă standardului ISO 3166. În cadrul UE, codul de țară din două cifre trebuie să fie urmat de un spațiu. Acesta poate fi urmat de un cod opțional de până la patru cifre, specificat de autoritatea competentă de expediere, urmat de un spațiu. Sistemul de numerotare trebuie să se încheie cu un număr din șase cifre. De exemplu, în cazul în care codul de țară este XY, iar numărul din șase cifre este 123456, numărul de notificare va fi XY 123456 dacă nu se specifică un cod opțional. În cazul în care se specifică un cod opțional, de exemplu 12, numărul de notificare va fi XY 12 123456. Cu toate acestea, în cazul în care un document de notificare sau de circulație este transmis pe cale electronică și nu se specifică niciun cod opțional, se introduce «0000» în locul codului opțional (de exemplu XY 0000 123456); în cazul în care se specifică un cod opțional de mai puțin de patru cifre, de exemplu 12, numărul de notificare va fi XY 0012 123456.
4. Este posibil ca anumite țări să dorească emiterea documentelor într-un format conform cu standardele naționale (de obicei ISO A4, recomandat de Organizația Națiunilor Unite). Pentru a facilita utilizarea internațională a documentelor și luând în considerare diferența dintre ISO A4 și formatul folosit în America de Nord, dimensiunea chenarului formularelor nu trebuie să depășească 183 × 262 mm, cu margini aliniat în partea de sus și în stânga paginii. Documentul de notificare (casetele 1-21, inclusiv notele de subsol) trebuie să fie pe o pagină, în timp ce lista de abrevieri și coduri utilizate în documentul de notificare trebuie să fie pe o pagină separată. În ceea ce privește documentul de circulație, casetele 1-19, inclusiv notele de subsol, trebuie să fie pe o pagină, în timp ce casetele 19-22 și lista de abrevieri și coduri utilizate în documentul de circulație trebuie să fie pe o pagină separată.

**II. Scopul documentelor de notificare și de circulație**

5. Documentul de notificare furnizează autorităților competente în cauză informații necesare pentru evaluarea acceptabilității transferurilor de deșeuri propuse. Acesta include pentru acestea și un spațiu pentru confirmarea de primire a notificării și acordul scris pentru transferul propus, acolo unde se cere acest lucru.

<sup>(1)</sup> Convenția de la Basel privind controlul circulației transfrontaliere a deșeurilor periculoase și al eliminării acestora din 22 martie 1989. A se vedea [www.basel.int](http://www.basel.int)

<sup>(2)</sup> Decizia C(2001)107/Final a Consiliului OCDE privind revizuirea deciziei C(92)39/Final privind controlul transporturilor transfrontaliere de deșeuri destinate operațiunilor de recuperare; decizia anterioară reprezintă un set de texte consolidate adoptate de Consiliu la 14 iunie 2001 și la 28 februarie 2002 (cu amendamente).

A se vedea [http://www.oecd.org/department/0,2688,en\\_2649\\_34397\\_1\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/department/0,2688,en_2649_34397_1_1_1_1_1,00.html)

6. Documentul de circulație însoțește permanent un transport de deșeuri, din momentul plecării de la producătorul de deșeuri până în momentul sosirii într-o altă țară, la instalația pentru eliminarea sau recuperarea deșeurilor. Fiecare persoană însărcinată cu efectuarea unui transfer (transportatorii și eventual destinatarul) <sup>(1)</sup> trebuie să semneze documentul de circulație la livrarea sau recepționarea deșeurilor respective. De asemenea, documentul de circulație include spații pentru înregistrarea tranzitului prin punctele vamale ale tuturor țărilor implicate (cerință a prezentului regulament). Documentul trebuie de asemenea utilizat la instalația de eliminare sau recuperare, pentru a se confirma că deșeurile au fost recepționate și că operațiunea de eliminare sau recuperare a fost efectuată.

### III. Cerințe generale

7. Un transfer preconizat, supus procedurii de notificare prealabilă și acord preliminar scris, poate fi efectuat numai după ce documentele de notificare și de circulație au fost completate în conformitate cu regulamentul, luându-se în considerare articolul 16 literele (a) și (b), și pe durata perioadei de valabilitate a acordurilor scrise sau tacite din partea tuturor autorităților competente implicate.
8. Exemplarele tipărite ale documentelor trebuie să fie în întregime dactilografiate sau să se folosească litere de tipar și cerneală permanentă. Pentru semnături trebuie să se folosească întotdeauna cerneală permanentă, iar numele reprezentantului autorizat trebuie să însoțească semnătura, scris cu litere de tipar. În eventualitatea unei greșeli minore, cum ar fi utilizarea unui cod greșit pentru anumite deșeuri, se poate face corecție cu aprobarea autorităților competente. Noul text trebuie să fie marcat și semnat sau ștampilat, iar data modificării trebuie notată. În cazul unor modificări sau corecții majore trebuie completat un nou formular.
9. Formularele au fost astfel concepute încât să poată fi completate ușor și pe cale electronică. În acest caz, trebuie luate măsurile de siguranță necesare pentru ca formularele să nu fie utilizate în alte scopuri. Orice modificare operată pe un formular completat, cu aprobarea autorităților competente, trebuie să fie vizibilă. Dacă se utilizează formulare electronice transmise prin e-mail, este necesară o semnătură electronică.
10. Pentru simplificarea traducerii, documentele necesită un cod, preferat textului, pentru completarea mai multor casete. Cu toate acestea, dacă se solicită text, acesta trebuie să fie într-o limbă acceptată de autoritățile competente din țara de destinație, dar și de celelalte autorități implicate, dacă este cazul.
11. Data se indică utilizând șase cifre. De exemplu, 29 ianuarie 2006 trebuie să apară ca 29.01.06 (Zi.Lună.An).
12. Dacă este necesară adăugarea la documente a unor anexe cu informații suplimentare, fiecare anexă trebuie să includă numărul de referință al documentului respectiv și să menționeze caseta la care se referă.

### IV. Instrucțiuni specifice pentru completarea documentului de notificare

13. Notificatorul <sup>(2)</sup> trebuie să completeze casetele 1-18 (cu excepția numărului notificării din caseta 3) la momentul notificării. În anumite țări terțe care nu sunt membre OCDE, aceste casete pot fi completate de autoritatea competentă de expediere. Dacă notificatorul este diferit de producătorul de origine, producătorul în cauză sau una dintre persoanele indicate la articolul 2 punctul 15 litera (a) punctul (ii) sau (iii) trebuie, dacă este posibil, să semneze în caseta 17, după cum se specifică la articolul 4 paragraful al doilea punctul 1 și în anexa II partea 1 punctul 26.
14. **Casetele 1** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 2 și 4) și **2** (anexa II partea 1 punctul 6): A se completa cu informațiile solicitate (se menționează numărul de înregistrare numai dacă este cazul, adresa, inclusiv țara, precum și numerele de telefon și fax, inclusiv codul de țară; persoana de contact trebuie să răspundă de transfer, inclusiv în cazul în care survin anumite incidente în timpul acestuia). În anumite țări terțe, se pot furniza în schimb informații legate de autoritatea competentă de expediere. Notificatorul poate fi un comerciant sau broker, în conformitate cu articolul 2 punctul 15 din regulament. În acest caz, este necesar un exemplar al contractului sau o dovadă a contractului (sau o declarație care să-i adeverească existența) dintre producător, noul producător sau colector și broker sau comerciant, în anexă (a se vedea anexa II partea 1 punctul 23). Numerele de telefon și fax și adresele de e-mail au rolul de a facilita în orice moment contactul între persoanele implicate, în eventualitatea unor incidente în timpul transferului.

<sup>(1)</sup> În afara Comunității Europene este posibil ca termenul «importator» să fie utilizat în locul termenului «destinatar».

<sup>(2)</sup> În afara Comunității Europene este posibil ca termenul «exportator» să fie utilizat în locul termenului «notificator».

15. De obicei, destinatarul este instalația de eliminare sau recuperare menționată în caseta 10. Cu toate acestea, în anumite cazuri, destinatarul poate fi o altă persoană, de exemplu un comerciant, un broker<sup>(1)</sup> sau adresa poștală a instalației de eliminare sau recuperare menționată în caseta 10. Pentru a avea calitatea de destinatar, un comerciant, un broker sau o entitate corporatistă trebuie să se afle sub jurisdicția țării de destinație și să posedă sau să dețină și o altă formă de control juridic asupra deșeurilor respective în momentul în care acestea ajung în țara de destinație. În astfel de cazuri, informațiile legate de comerciant, broker sau entitatea corporatistă în cauză trebuie completate în caseta 2.
16. **Caseta 3** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 1, 5, 11 și 19): Atunci când emite un document de notificare, o autoritate competentă furnizează, în funcție de propriul sistem, un număr de identificare care se imprimă în cadrul acestei casete (a se vedea punctul 3 de mai sus). În secțiunea A, «transfer individual» se referă la o notificare unică, iar «transferuri multiple» la o notificare generală. În secțiunea B se menționează tipul de operațiune căreia îi sunt destinate deșeurile transferate. În secțiunea C, acord preliminar se referă la articolul 14 din regulament.
17. **Casetele 4** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 1), **5** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 17) și **6** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 12): Menționați numărul transferurilor în caseta 4, precum și data preconizată pentru un transfer unic sau, în cazul transferurilor multiple, datele primului și ultimului transfer, în caseta 6. În caseta 5, indicați greutatea minimă și maximă în tone a deșeurilor (o tonă este echivalentă cu un megagram – MG – sau cu 1 000 de kg). În anumite țări terțe se poate indica și volumul în metri cubi (un metru cub este echivalentul a 1 000 de litri) sau în alte unități metrice, precum kilogramul sau litrul. Atunci când se utilizează alte unități metrice, se poate indica unitatea de măsură, iar unitatea din document poate fi tăiată. Cantitatea totală transferată nu trebuie să depășească cantitatea maximă declarată în caseta 5. Perioada preconizată pentru efectuarea transferurilor de la caseta 6 nu poate depăși un an, cu excepția transferurilor multiple către instalațiile de recuperare care beneficiază de acorduri preliminare, în conformitate cu articolul 14 din regulament (a se vedea punctul 16), pentru care perioada de timp preconizată nu poate să depășească trei ani. Toate transferurile trebuie să aibă loc în perioada de valabilitate a acordurilor scrise sau tacite din partea tuturor autorităților competente în cauză, eliberate de autoritățile competente, în conformitate cu articolul 9 alineatul (6) din regulament. În cazul transferurilor multiple, este posibil ca anumite țări terțe să solicite, pe baza Convenției de la Basel, menționarea datelor sau a frecvenței preconizate și cantitatea estimată pentru fiecare transfer în casetele 5 și 6 sau în anexă. Dacă o autoritate competentă emite un acord scris pentru un transfer, iar perioada de valabilitate a acordului din caseta 20 diferă față de perioada indicată în caseta 6, decizia autorității competente are întâietate asupra informațiilor din caseta 6.
18. **Caseta 7** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 18): Tipurile de ambalaj trebuie indicate utilizându-se codurile din lista de abrevieri și coduri anexată la documentul de notificare. Dacă se impun măsuri speciale de manipulare, cum ar fi cele cerute în instrucțiunile de manipulare ale producătorilor, de care trebuie să țină cont angajații, în informațiile referitoare la sănătate și siguranță, inclusiv cele legate de gestionarea scurgerilor de substanțe, precum și instrucțiunile scrise pentru transportul mărfurilor periculoase, bifați în căsuța corespunzătoare și atașați informațiile respective în anexă.
19. **Caseta 8** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 7 și 13): A se completa cu informațiile solicitate (se menționează numărul de înregistrare numai dacă este cazul, adresa, inclusiv țara, precum și numerele de telefon și fax, inclusiv codul de țară; persoana de contact trebuie să răspundă de transfer). Dacă sunt implicați mai mulți transportatori, anexați la documentul de notificare o listă completă cu informațiile solicitate pentru fiecare dintre aceștia. Dacă transportul este organizat de un agent de expediție, trebuie să se furnizeze în anexă informații legate de acesta, precum și de transportatorul care efectuează transportul propriu-zis. Furnizați în anexă (a se vedea anexa II partea 1 punctul 15) informații care atestă faptul că transportatorul este autorizat pentru a efectua transporturi de deșuri (de exemplu o adeverință). Mijloacele de transport trebuie indicate utilizându-se abrevierile din lista de abrevieri și coduri anexată la documentul de notificare.
20. **Caseta 9** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 3 și 16): Completați cu informațiile solicitate legate de producătorul deșeurilor<sup>(2)</sup> Numărul de înregistrare al producătorului se menționează acolo unde este cazul. Dacă notificatorul este una și aceeași persoană cu producătorul, completați cu «Idem caseta 1». Dacă deșeurile au fost generate de mai mulți producători, completați cu «A se vedea lista anexată» și anexați o listă cu informațiile solicitate pentru fiecare producător. Dacă nu cunoașteți identitatea producătorului, menționați numele persoanei care deține sau controlează deșeurile (deținătorul). De asemenea, indicați procesul în urma căruia au fost produse deșeurile, precum și locul unde au fost produse acestea.

<sup>(1)</sup> În anumite țări terțe membre OCDE este posibilă utilizarea termenului «comerciant autorizat» (*recognised trader*), conform deciziei OCDE.

<sup>(2)</sup> În afara Comunității Europene este posibil ca termenul «generator» să fie utilizat în locul termenului «producător».

21. **Caseta 10** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 5): A se completa cu informațiile solicitate (se menționează destinația transferului bifând instalația de eliminare sau de recuperare, numărul de înregistrare numai dacă este cazul, precum și locul efectiv unde are loc operațiunea de eliminare sau recuperare, dacă este diferit de adresa instalației). Dacă eliminatorul sau recuperatorul este una și aceeași persoană cu destinatarul completați cu «Idem caseta 2». Dacă operațiunea de eliminare sau recuperare este o operațiune D13-D15 sau R12-R13 (în conformitate cu anexele IIA și IIB la Directiva 2006/12/CE privind deșeurile), instalația care efectuează operațiunea trebuie menționată în caseta 10, împreună cu locația la care se efectuează operațiunea. Într-o astfel de situație, informațiile corespunzătoare referitoare la instalația sau instalațiile ulterioare unde se realizează sau s-ar putea realiza orice operațiune R12/R13 sau D13-D15 și orice operațiune sau operațiuni D1-D12 sau R1-R11 ulterioare trebuie menționate în anexă. Dacă instalația de recuperare sau eliminare este menționată la categoria 5 în anexa I la Directiva 96/61/CE din 24 septembrie 1996 privind prevenirea și controlul integrat al poluării, trebuie prezentate în anexă documente care să certifice existența unei autorizații valabile (de exemplu, o declarație care atestă existența acesteia), în conformitate cu articolele 4 și 5 din directiva în cauză, în cazul unei instalații situate în Comunitatea Europeană.
22. **Caseta 11** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 5, 19 și 20): Indicați tipul operațiunii de recuperare sau eliminare utilizând codurile R sau D din anexele IIA sau IIB la Directiva 2006/12/CE privind deșeurile (a se vedea, de asemenea, lista de abrevieri și coduri anexată la documentul de notificare) <sup>(1)</sup>. Dacă operațiunea de eliminare sau recuperare este o operațiune D13-D15 sau R12-R13, trebuie să se furnizeze în anexă informații corespunzătoare privind operațiunile ulterioare (orice operațiune R12/R13 sau D13-D15, precum și D1-D12 sau R1-R11). Indicați, de asemenea, tehnologia care urmează să fie utilizată. Dacă deșeurile urmează să fie recuperate, indicați în anexă metoda preconizată de eliminare a părților nerecuperabile, cantitatea de materiale recuperate în raport cu deșeurile nerecuperabile, valoarea estimată a materialelor recuperate și costul recuperării, precum și costul eliminării părților nerecuperabile. De asemenea, în cazul importării în Comunitate a unor deșeuri destinate eliminării, indicați, la secțiunea «motivul exportului», o cerere anterioară motivată corespunzător, din partea țării de expediție, în conformitate cu articolul 41 alineatul (4) din regulament, și anexați cererea respectivă. Este posibil ca anumite țări terțe din afara OCDE să solicite, în baza Convenției de la Basel, și specificarea motivului exportului.
23. **Caseta 12** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 16): Indicați denumirea sau denumirile sub care materialele sunt cunoscute în general sau denumirea comercială, precum și denumirile principalelor elemente componente (precizând cantitatea și/sau gradul de pericolozitate) și concentrațiile lor relative (exprimate sub formă de procent), dacă există aceste informații. În cazul unui amestec de deșeuri, furnizați aceleași informații pentru părțile componente și indicați care dintre acestea sunt destinate recuperării. Este posibil să se solicite analiza chimică a compoziției deșeurilor, în conformitate cu anexa II partea 3 punctul 7 din regulament. Anexați informații suplimentare, dacă este cazul.
24. **Caseta 13** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 16): Indicați caracteristicile fizice ale deșeurilor în condiții de temperatură și presiune normale.
25. **Caseta 14** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 16): Indicați codul de identificare a deșeurilor, în conformitate cu anexele III, IIIA, IIIB, IV sau IVA din regulament. Indicați codul conform sistemului adoptat în cadrul Convenției de la Basel [rubrica (i) caseta 14] și, dacă este cazul, conform sistemelor adoptate în cadrul deciziei OCDE [rubrica (ii)], precum și altor sisteme de clasificare acceptate [rubricile (iii)-(xii)]. În conformitate cu articolul 4 paragraful al doilea punctul 6 din regulament, menționați un singur cod de identificare pentru deșeuri (din anexele III, IIIA, IIIB, IV sau IVA la regulament), cu următoarele două excepții: în cazul deșeurilor care nu sunt clasificate într-o singură categorie în niciuna dintre anexele III, IIIB, IV sau IVA, menționați un singur tip de deșeuri; în cazul amestecurilor de deșeuri care nu sunt clasificate într-o singură categorie în nici una dintre anexele III, IIIB, IV sau IVA, în afară de cazul în care sunt incluse în anexa IIIA, menționați codul fiecărei părți componente a deșeurilor în ordinea importanței (în anexă, dacă este cazul).
- (a) *Rubrica (i)*: Codurile din anexa VIII la Convenția de la Basel trebuie să fie utilizate pentru deșeurile supuse procedurii de notificare prealabilă și acord preliminar scris (a se vedea anexa IV partea I la regulament); codurile din anexa IX la Convenția de la Basel trebuie să fie utilizate pentru deșeuri care nu sunt în mod normal supuse procedurii de notificare prealabilă și acord preliminar scris dar care, din anumite motive, cum ar fi contaminarea cu substanțe periculoase (a se vedea anexa III primul paragraf din regulament) sau clasificarea diferită, în temeiul articolului 63 din regulament sau al regulamentelor naționale <sup>(2)</sup>, sunt supuse procedurii de notificare prealabilă și acord preliminar scris (a se vedea anexa III partea I la regulament). Anexele VIII și IX la Convenția de la Basel pot fi regăsite în anexa V la regulament, în textul Convenției de la Basel, precum și în manualul de instrucțiuni disponibil la Secretariatul Convenției de la Basel. Dacă un anumit tip de deșeuri nu este menționat în anexele VIII și IX la Convenția de la Basel, completați cu «nu este menționat».

<sup>(1)</sup> În Comunitatea Europeană, definiția operațiunii R1 din lista de abrevieri este diferită de cea utilizată în Convenția de la Basel și în decizia OCDE; astfel, sunt prevăzute ambele formulări. Mai există și alte diferențe între terminologia utilizată în Comunitatea Europeană și cea utilizată în Convenția de la Basel și în decizia OCDE, care nu sunt incluse în lista de abrevieri.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1418/2007 al Comisiei din 29 noiembrie 2007 privind exportul anumitor deșeuri destinate recuperării enumerate în anexa III sau IIIA la Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 în anumite țări în care Decizia OCDE privind controlul circulației transfrontaliere a deșeurilor nu se aplică (JO L 316, 4.12.2007, p. 6).

- (b) *Rubrica (ii)*: Statele membre OCDE trebuie să utilizeze coduri OCDE pentru deșeurile menționate în partea II din anexele III și IV la regulament, adică pentru acele deșeuri care nu au mențiuni echivalente în anexele la Convenția de la Basel sau care au un nivel diferit de control în conformitate cu prezentul regulament față de cel cerut prin Convenția de la Basel. Dacă un anumit tip de deșeuri nu este menționat în partea II din anexele III și IV la regulament, completați cu «nu este menționat».
- (c) *Rubrica (iii)*: Statele membre ale Uniunii Europene trebuie să utilizeze codurile incluse în lista de deșeuri a Comunității Europene (a se vedea Decizia 2000/532/CE a Comisiei astfel cum a fost modificată) <sup>(1)</sup>. Aceste coduri pot fi incluse și în anexa IIIB la regulament.
- (d) *Rubricile (iv) și (v)*: Dacă este cazul, trebuie să se utilizeze coduri naționale de identificare altele decât cele de pe lista de deșeuri a CE, utilizate în țara de expediție și, dacă acest lucru este cunoscut, în țara de destinație. Aceste coduri pot fi de asemenea incluse în anexele IIIA, IIIB sau IVA la regulament.
- (e) *Rubrica (vi)*: Adăugați orice alt cod sau informație suplimentară care poate facilita identificarea deșeurilor, dacă acest lucru este util sau solicitat de autoritățile competente în cauză.
- (f) *Rubrica (vii)*: Indicați codul sau codurile Y corespunzătoare conform «Categoriilor de deșeuri care urmează a fi supuse controlului» (a se vedea anexa I la Convenția de la Basel și anexa 1 la decizia OCDE) sau conform «Categoriilor de reziduuri care necesită un tratament special» enumerate în anexa II la Convenția de la Basel (a se vedea anexa IV partea I la regulament sau apendicele 2 la manualul de instrucțiuni cu privire la Convenția de la Basel), dacă acesta sau acestea există. Codurile Y nu sunt cerute prin regulament, nici prin decizia OCDE, cu excepția situației în care transportul de deșeuri se încadrează într-una dintre cele două «Categorii care necesită un tratament special», în conformitate cu Convenția de la Basel (Y46 și Y47 sau deșeurile din anexa II), caz în care trebuie menționat codul Y din Convenția de la Basel. În orice caz, indicați codul sau codurile Y pentru deșeuri definite ca fiind periculoase, în conformitate cu articolul 1 alineatul (1) litera (a) din Convenția de la Basel, pentru a îndeplini cerințele legate de raportare prevăzute în Convenția de la Basel.
- (g) *Rubrica (viii)*: Dacă este cazul, indicați aici codul sau codurile H, adică acele coduri care se referă la caracteristicile privind pericolozitatea (a se vedea lista de abrevieri și coduri anexată la documentul de notificare). Dacă nu există caracteristici de pericolozitate care să fie acoperite de Convenția de la Basel, deșeurile respective fiind considerate periculoase în conformitate cu anexa III la directiva 91/689/CEE privind deșeurile periculoase, indicați codul sau codurile H în conformitate cu anexa III și adăugați «CE» după codul H (de exemplu H14 CE).
- (h) *Rubrica (ix)*: Dacă este cazul, menționați clasa sau clasele Organizației Națiunilor Unite care acoperă caracteristicile de pericolozitate ale deșeurilor în conformitate cu clasificarea Organizației Națiunilor Unite (a se vedea lista de abrevieri și coduri anexată la documentul de notificare) și care sunt cerute în vederea respectării normelor internaționale pentru transportul mărfurilor periculoase [a se vedea Recomandările Organizației Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor periculoase. Regulamentul-tip (Cartea portocalie), cea mai recentă ediție] <sup>(2)</sup>.
- (i) *Rubricile (x și xi)*: Dacă este cazul, indicați numărul sau numerele Organizației Națiunilor Unite corespunzătoare și denumirea sau denumirile de transfer ale Organizației Națiunilor Unite. Acestea sunt utilizate pentru a identifica deșeurile pe baza sistemului de clasificare al Organizației Națiunilor Unite și sunt cerute în vederea respectării normelor internaționale privind transportul mărfurilor periculoase [a se vedea Recomandările Organizației Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor periculoase. Regulamentul-tip (Cartea portocalie), cea mai recentă ediție].
- (j) *Rubrica (xii)*: Dacă este cazul, indicați codul sau codurile vamale, care să permită identificarea deșeurilor de către autoritățile vamale (a se vedea lista codurilor și a mărfurilor din «Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor» realizat de Organizația Mondială a Vămirilor).

<sup>(1)</sup> A se vedea [http://europa.eu.int/eur-lex/en/consleg/main/2000/en\\_2000D0532\\_index.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/consleg/main/2000/en_2000D0532_index.html)

<sup>(2)</sup> A se vedea <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>

26. **Caseta 15** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 8-10 și 14): La rândul (a) din caseta 15 indicați numele țării de expediere, al țării de tranzit și al țării de destinație <sup>(1)</sup> sau codurile pentru fiecare țară, utilizând abrevierile aferente standardului ISO 3166 <sup>(2)</sup>. La rândul (b) indicați, dacă este cazul, numărul de cod al autorității competente pentru fiecare țară, iar la rândul (c) completați cu numele punctului de trecere a frontierei sau al portului și, dacă este cazul, cu numărul de cod al biroului vamal ca punct de intrare sau ieșire dintr-o anumită țară. Pentru țările de tranzit completați la rândul (c) cu informații despre punctele de intrare și ieșire. Dacă într-un transfer sunt implicate mai mult de trei țări de tranzit, adăugați informațiile corespunzătoare în anexă. Indicați în anexă ruta preconizată între punctele de intrare și ieșire, inclusiv posibilele alternative, inclusiv alternativele pentru situațiile neprevăzute.
27. **Caseta 16** (a se vedea anexa II partea 1 punctul 14): A se completa cu informațiile solicitate în cazul în care transferurile implică intrarea, tranzitarea și ieșirea din Uniunea Europeană.
28. **Caseta 17** (a se vedea anexa II partea 1 punctele 21-22 și 24-26): Fiecare exemplar al documentului de notificare trebuie semnat și datat de către notificator (sau de comerciant sau broker dacă acționează în calitate de notificator) înainte de a fi trimis autorităților competente din țările respective. În anumite țări terțe, este posibil ca autoritatea competentă de expediere să semneze și să dateze documentul. Atunci când notificatorul nu este aceeași persoană cu producătorul de origine, acest producător, noul producător sau colector trebuie să semneze și să dateze documentul, dacă este posibil; de menționat că acest lucru ar putea fi imposibil în cazurile în care există mai mulți producători (definiții referitoare la imposibilitatea materială pot fi incluse în legislația națională). De asemenea, dacă identitatea producătorului nu este cunoscută, trebuie să semneze persoana care deține sau controlează deșeurile (deținătorul). Această declarație trebuie să ateste și existența unei asigurări care să acopere eventualele pagube produse unor terțe părți. Este posibil ca anumite țări terțe să solicite ca documentul de notificare să fie însoțit de dovada asigurării sau de alte garanții financiare, precum și de un contract.
29. **Caseta 18:** Indicați numărul anexelor care conțin informații suplimentare furnizate odată cu documentul de notificare <sup>(3)</sup>. Fiecare anexă trebuie să includă o referință la numărul de notificare care îi corespunde și care este indicat în colțul casetei 3.
30. **Caseta 19:** În conformitate cu Convenția de la Basel, autoritatea sau autoritățile competente din țara sau țările de destinație (unde este cazul) și de tranzit emit astfel de confirmări. În conformitate cu decizia OCDE, confirmarea este emisă de autoritatea competentă din țara de destinație. Este posibil ca anumite țări terțe să solicite, în conformitate cu propriile legislații naționale, ca autoritatea competentă de expediere să emită, la rândul său, o confirmare de primire.
31. **Casetele 20 și 21:** Caseta 20 se completează de către autoritățile competente din toate țările implicate, la furnizarea unui acord scris. Convenția de la Basel [cu excepția situației în care o țară a decis să nu solicite un acord scris pentru tranzit și a informat și celelalte părți în conformitate cu articolul 6 alineatul (4) din Convenția de la Basel] și anumite state solicită întotdeauna un acord scris [în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulament, o autoritate competentă de tranzit poate să-și dea acordul tacit], în timp ce decizia OCDE nu impune niciun acord scris. Indicați numele țării (sau codul acesteia, utilizând abrevierile aferente standardului ISO 3166). Dacă transferul este supus unor condiții specifice, autoritatea competentă respectivă trebuie să bifeze în căsuța corespunzătoare și să specifice condițiile în caseta 21 sau într-o anexă la documentul de notificare. O autoritate competentă care dorește să-și exprime obiecția față de transfer trebuie să scrie «OBIECȚIE» în caseta 20. În acest caz, pentru explicarea motivelor obiecției, se poate utiliza caseta 21 sau o scrisoare separată.

#### V. Instrucțiuni specifice pentru completarea documentului de circulație

32. La momentul notificării, notificatorul trebuie să completeze casetele 3, 4 și 9-14. După primirea acordului din partea autorităților competente de expediere, destinație și tranzit sau, în cazul autorității competente de tranzit, după ce se consideră că acordul tacit a fost acordat, înaintea începerii efective a transferului, notificatorul trebuie să completeze casetele 2, 5-8 (cu excepția mijlocului de transport, a datei transferului și a semnăturii), 15 și, dacă este cazul, 16. În anumite țări terțe care nu sunt membre OCDE, aceste casete pot fi completate de autoritatea competentă de expediere în locul notificatorului. La momentul preluării transportului, transportatorul sau reprezentantul său trebuie să completeze cu informațiile legate de mijlocul de transport, data transferului și cu semnătura, în casetele 8(a) până la 8(c) și, dacă este cazul, în caseta 16. Destinatarul trebuie să completeze caseta 17 în cazul în care nu se ocupă de eliminarea sau recuperarea deșeurilor și în situația în care preia transferul la intrarea în țara de destinație. Dacă este cazul, destinatarul completează și caseta 16.

<sup>(1)</sup> În Convenția de la Basel se utilizează termenul «stat» în loc de «țară».

<sup>(2)</sup> În afara Comunității Europene este posibil ca termenii «export» și «import» să fie utilizați în locul termenilor «expediere» și «destinație».

<sup>(3)</sup> A se vedea casetele 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 20 sau 21 și, în cazul în care autoritățile competente solicită documentație și informații suplimentare, a se vedea punctele din anexa II partea 3 a regulamentului, care nu sunt acoperite de nicio casetă.

33. **Caseta 1:** Autoritatea competentă de expediere trebuie să indice numărul de notificare (care se copiază din caseta 3 în documentul de notificare).
34. **Caseta 2** (a se vedea anexa II partea 2 punctul 1): Pentru o notificare generală privind mai multe transferuri, indicați numărul de serie al transferului și numărul total preconizat de transferuri indicat în caseta 4 din documentul de notificare (de exemplu, completați cu «4/11» pentru a indica al patrulea transfer din 11 transferuri preconizate în cadrul notificării generale respective). În cazul unei notificări unice, completați cu «1/1».
35. **Casetele 3 și 4:** Reluați în documentul de notificare informațiile referitoare la notificator <sup>(1)</sup> și la destinatar din casetele 1 și 2.
36. **Caseta 5** (a se vedea anexa II partea 2 punctul 6): Indicați greutatea reală a deșeurilor în tone (o tonă echivalează cu un megagram – Mg – sau 1 000 kg). În anumite țări terțe se poate indica și volumul în metri cubi (un metru cub este echivalentul a 1 000 de litri) sau în alte unități metrice, precum kilogramul sau litrul. Atunci când se utilizează alte unități metrice, se poate indica unitatea de măsură, iar unitatea din formular poate fi tăiată. Dacă este posibil, anexați copii după bonurile de cântărire.
37. **Caseta 6** (a se vedea anexa II partea 2 punctul 2): Indicați data începerii efective a transferului (a se vedea și instrucțiunile referitoare la caseta 6 a documentului de notificare).
38. **Caseta 7** (a se vedea anexa II partea 2 punctele 7 și 8): Tipurile de ambalaj trebuie indicate utilizându-se codurile din lista de abrevieri și coduri anexată la documentul de circulație. Dacă se impun măsuri speciale de manipulare, cum ar fi cele recomandate în instrucțiunile de manipulare ale producătorilor, de care trebuie să țină cont angajații, în informațiile referitoare la sănătate și siguranță, inclusiv cele legate de gestionarea scurgerilor de substanțe, precum și în fișele de urgență pentru transportul rutier, bifați în căsuța corespunzătoare și atașați informațiile respective în anexă. De asemenea, indicați numărul de colete care alcătuiesc transportul.
39. **Casetele 8 (a), (b) și (c)** (a se vedea anexa II partea 2 punctele 3 și 4): A se completa cu informațiile solicitate (se menționează numărul de înregistrare numai dacă este cazul, adresa, inclusiv țara, precum și numerele de telefon și fax, inclusiv codul de țară). Dacă sunt implicați peste trei transportatori, documentului de circulație trebuie să i se anexeze informațiile corespunzătoare pentru fiecare transportator. Informațiile referitoare la mijlocul de transport și data transferului, precum și semnătura trebuie să fie furnizate de transportatorul care preia transportul sau de reprezentantul acestuia. Un exemplar al documentului de circulație semnat trebuie să fie păstrat de notificator. La fiecare transfer succesiv al transportului, noul transportator sau reprezentant al acestuia care preia transportul trebuie să îndeplinească aceeași cerință și să semneze documentul. Un exemplar al documentului semnat trebuie să fie păstrat de transportatorul anterior.
40. **Caseta 9:** Reluați informațiile din caseta 9 a documentului de notificare.
41. **Casetele 10 și 11:** Reluați informațiile din casetele 10 și 11 ale documentului de notificare. Dacă eliminatorul sau recuperatorul este una și aceeași persoană cu destinatarul, completați în caseta 10: «Idem caseta 4». Dacă operațiunea de eliminare sau recuperare este o operațiune D13-D15 sau R12-R13 (în conformitate cu anexele IIA sau IIB la Directiva 2006/12/CE privind deșeurile), sunt suficiente informațiile furnizate în caseta 10 referitoare la instalația unde se realizează operațiunea. Nu este necesar să se includă în documentul de circulație informații suplimentare referitoare la instalații ulterioare unde se realizează operațiuni R12/R13 sau D13-D15 și la instalațiile ulterioare unde se efectuează operațiuni D1-D12 sau R1-R11.
42. **Casetele 12, 13 și 14:** Reluați informațiile din casetele 12, 13 și 14 ale documentului de notificare.
43. **Caseta 15** (a se vedea anexa II partea 2 punctul 9): La efectuarea transportului, notificatorul (sau comerciantul sau brokerul, dacă acționează în calitate de notificator) trebuie să semneze și să dateze documentul de circulație. În anumite țări terțe, documentul de circulație poate fi semnat și datat de autoritatea competentă de expediere sau de generatorul deșeurilor, conform Convenției de la Basel. În conformitate cu articolul 16 litera (c) din regulament, anexați copii ale documentului de notificare, care să conțină acordurile scrise, precum și alte condiții, din partea autorităților competente implicate, în completarea documentului de circulație. Este posibil ca anumite țări terțe să solicite anexarea documentelor originale.

<sup>(1)</sup> În anumite țări terțe, se pot furniza în schimb informații legate de autoritatea competentă de expediere.



44. **Caseta 16** (a se vedea anexa II partea 2 punctul 5): Această casetă poate fi completată de orice persoană implicată într-un transfer (notificatorul sau autoritatea competentă de expediere, după caz, destinatarul, orice autoritate competentă, transportatorul) în cazurile în care, conform legislației naționale, se cer informații detaliate privind un anumit element (de exemplu, informații despre portul unde are loc transferul de la un mijloc de transport la altul, numărul containerelor și numerele lor de identificare sau documente doveditoare sau ștampile suplimentare care să indice că transportul a fost aprobat de autoritățile competente). Indicați, în caseta 16 sau în anexă, etapele rutei (punctul de ieșire și punctul de intrare pentru fiecare țară, inclusiv punctele vamale de intrare și/sau ieșire și/sau export din Comunitate) și itinerariul (între punctele de ieșire și intrare), inclusiv itinerariile alternative, chiar și pentru situațiile neprevăzute.
45. **Caseta 17:** Această casetă se completează de către destinatar dacă acesta este diferit de eliminator sau recuperator (în conformitate cu punctul 15 de mai sus) și în cazul în care destinatarul preia deșeurile în momentul care acestea ajung în țara de destinație.
46. **Caseta 18:** Această casetă se completează de către reprezentantul autorizat al instalației de eliminare sau recuperare, la recepționarea transportului de deșeuri. Bifați în căsuța corespunzătoare tipul de instalație respectiv. În ceea ce privește cantitatea recepționată, urmați instrucțiunile specifice din caseta 5 (punctul 36). Ultimul transportator primește un exemplar semnat al documentului de circulație. Dacă transferul este respins dintr-un anumit motiv, reprezentantul instalației de eliminare sau recuperare trebuie să contacteze imediat autoritatea competentă de care aparține. În conformitate cu articolul 16 litera (d) sau, dacă este cazul, articolul 15 litera (c) din regulament, precum și cu decizia OCDE, trebuie să li se trimită notificatorului și autorităților competente din țările în cauză (cu excepția țărilor de tranzit OCDE care au anunțat Secretariatul OCDE că nu doresc să primească astfel de documente) câte un exemplar semnat al documentului de circulație, în maximum trei zile. Documentul de circulație original rămâne la instalația de eliminare sau recuperare.
47. Recepționarea transportului de deșeuri trebuie atestată de toate instalațiile care efectuează orice tip de operațiune de eliminare sau recuperare, inclusiv orice operațiune D13-D15 sau R12-R13. Cu toate acestea, o instalație care efectuează oricare dintre operațiunile D13-D15 sau R12/R13 sau o operațiune D1-D12 sau R1-R11 ulterioară unei operațiuni D13-D15 sau R12-R13 în aceeași țară, nu este obligată să ateste recepționarea transportului de la instalația D13-D15 sau R12-R13. Caseta 18 nu trebuie așadar completată la recepția finală a transportului într-un asemenea caz. Indicați, de asemenea, tipul operațiunii de eliminare sau recuperare utilizând codurile R sau D din anexa IIA sau IIB la Directiva 2006/12/CE privind deșeurile și data aproximativă până la care se va finaliza eliminarea sau recuperarea deșeurilor.
48. **Caseta 19:** Această casetă se completează de către eliminator sau recuperator, pentru a confirma finalizarea operațiunii de eliminare sau recuperare a deșeurilor. În conformitate cu articolul 16 litera (e) sau, dacă este cazul, articolul 15 litera (d) din regulament, precum și cu decizia OCDE, notificatorului și autorităților competente de expediere, tranzit (acest lucru nu se cere prin Decizia OCDE) și destinație trebuie să li se trimită câte un exemplar semnat al documentului de circulație, cu caseta 19 completată, cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 30 de zile de la finalizarea recuperării sau eliminării și de un an calendaristic de la recepționarea deșeurilor. Este posibil ca anumite țări terțe care nu sunt membre OCDE să solicite, în conformitate cu Convenția de la Basel, trimiterea unui exemplar semnat al documentului, cu caseta 19 completată, către notificator și către autoritatea competentă de expediere. Pentru operațiunile de eliminare sau recuperare D13-D15 sau R12-R13, sunt suficiente informațiile referitoare la instalația unde se efectuează astfel de operațiuni, menționate în caseta 10, nefiind necesară includerea în documentul de circulație a unor informații suplimentare despre instalațiile ulterioare care efectuează operațiuni R12/R13 sau D13-D15 și despre instalațiile ulterioare care efectuează operațiunile D1-D12 sau R1-R11.
49. Operațiunea de eliminare sau recuperare a deșeurilor trebuie să fie atestată de toate instalațiile care efectuează operațiunile de eliminare sau recuperare, inclusiv operațiuni D13-D15 sau R12-R13. În aceste condiții, o instalație care efectuează operațiuni D13-D15 sau R12/R13 sau D1-D12 sau R1-R11, ulterior unei operațiuni D13-D15 sau R12-R13 în aceeași țară nu trebuie să completeze caseta 19 pentru a confirma recuperarea sau eliminarea deșeurilor, întrucât aceasta a fost deja completată de instalația D13-D15 sau R12-R13. În acest caz, fiecare țară în parte trebuie să stabilească modalitățile de confirmare a eliminării sau recuperării.
50. **Casetele 20, 21 și 22:** Casetele trebuie utilizate pentru control de către autoritățile vamale de la frontierele Comunității.”
-

## REGULAMENTUL (CE) NR. 670/2008 AL COMISIEI

din 15 iulie 2008

## de înregistrare a unei denumiri în registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas (IGP)]

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului din 20 martie 2006 privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (4) primul paragraf,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 510/2006, cererea Portugaliei de înregistrare a denumirii „Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas” a făcut obiectul unei publicări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(2)</sup>.

- (2) Comisia nu a primit nicio declarație de opoziție, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 și, prin urmare, această denumire trebuie înregistrată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Se înregistrează denumirea din anexa 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, 15 iulie 2008.

*Pentru Comisie*  
Mariann FISCHER BOEL  
*Membru al Comisiei*

<sup>(1)</sup> JO L 93, 31.3.2006, p. 12. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 417/2008 al Comisiei (JO L 125, 9.5.2008, p. 27).

<sup>(2)</sup> JO C 258, 31.10.2007, p. 12.

## ANEXĂ

Produse agricole destinate consumului uman enumerate în anexa I la tratat:

**Clasa 1.6. Fructe, legume și cereale proaspete sau prelucrate**

PORTUGALIA

Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas (IGP).

---

**REGULAMENTUL (CE) NR. 671/2008 AL COMISIEI****din 15 iulie 2008****de stabilire a taxelor la import în sectorul cerealelor aplicabile de la 16 iulie 2008**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1249/96 al Comisiei din 28 iunie 1996 de stabilirea a normelor de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 1766/92 al Consiliului în ceea ce privește drepturile de import în sectorul cerealelor <sup>(2)</sup>, în special articolul 2 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 prevede că taxa la import pentru produsele care se încadrează la codurile NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (grâu comun de calitate superioară), 1002, ex 1005, cu excepția hibrizilor pentru sămânță și ex 1007, cu excepția hibrizilor destinați însămânțării, este egală cu prețul de intervenție valabil pentru aceste produse la data importării, majorat cu 55 %, din care se deduce prețul la import CIF aplicabil lotului în cauză. Cu toate acestea, taxa respectivă nu poate depăși nivelul taxelor din Tariful Vamal Comun.
- (2) Articolul 136 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 prevede că, pentru calcularea taxei la import menționate la alineatul (1) din articolul de mai sus, se stabilesc periodic, pentru produsele în cauză, prețuri CIF reprezentative la import.

(3) În temeiul articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96, prețul care trebuie utilizat pentru calcularea taxei la import pentru produsele care se încadrează la codurile NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (grâu comun de calitate superioară), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 și 1007 00 90 este prețul CIF reprezentativ la import, stabilit zilnic în conformitate cu metoda prevăzută la articolul 4 din regulamentul menționat anterior.

(4) Este necesar să se stabilească taxele la import pentru perioada începând cu 16 iulie 2008, aplicabile până la stabilirea și intrarea în vigoare a unei noi taxe.

(5) Cu toate acestea, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 608/2008 al Comisiei din 26 iunie 2008 privind suspendarea temporară a taxelor vamale la importul anumitor cereale pentru anul de comercializare 2008/2009 <sup>(3)</sup>, aplicarea anumitor taxe stabilite prin prezentul regulament se suspendă,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Începând de la 16 iulie 2008, taxele la import în sectorul cerealelor menționate la articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 sunt stabilite în anexa I la prezentul regulament, pe baza elementelor menționate în anexa II.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 16 iulie 2008.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2008.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 510/2008 al Comisiei (JO L 149, 7.6.2008, p. 61).

<sup>(2)</sup> JO L 161, 29.6.1996, p. 125. Regulament modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 1816/2005 (JO L 292, 8.11.2005, p. 5).

<sup>(3)</sup> JO L 166, 27.6.2008, p. 19.

## ANEXA I

**Taxe la import pentru produsele menționate la articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 aplicabile de la 16 iulie 2008**

Cod NC	Descrierea mărfurilor	Taxa la import <sup>(1)</sup> (în EUR/t)
1001 10 00	GR Â U dur de calitate superioară	0,00 <sup>(2)</sup>
	de calitate medie	0,00 <sup>(2)</sup>
	de calitate inferioară	0,00 <sup>(2)</sup>
1001 90 91	GR Â U comun, pentru sămânță	0,00
ex 1001 90 99	GR Â U comun de calitate superioară, altul decât pentru sămânță	0,00 <sup>(2)</sup>
1002 00 00	SE CAR Ă	0,00 <sup>(2)</sup>
1005 10 90	PORUMB pentru sămânță, altul decât hibrid	0,00
1005 90 00	PORUMB, altul decât pentru sămânță <sup>(3)</sup>	0,00 <sup>(2)</sup>
1007 00 90	SORG cu boabe, altul decât hibrid, destinat însămânțării	0,00 <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Pentru mărfurile care intră în Comunitate prin Oceanul Atlantic sau prin Canalul de Suez, importatorul poate beneficia, în aplicarea articolului 2 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96 al Comisiei, de o reducere a taxelor, în valoare de:

- 3 EUR/t, dacă portul de descărcare se află la Marea Mediterană,
- 2 EUR/t, dacă portul de descărcare se află în Danemarca, Estonia, Irlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Finlanda, Suedia, Regatul Unit sau pe coasta atlantică a Peninsulei Iberice.

<sup>(2)</sup> În temeiul Regulamentului (CE) nr. 608/2008, se suspendă aplicarea acestei taxe.

<sup>(3)</sup> Importatorul poate beneficia de o reducere forfetară de 24 EUR/t atunci când sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96 al Comisiei.

## ANEXA II

## Elemente pentru calcularea taxelor prevăzute în anexa I

30.6.2008-14.7.2008

1. Valori medii pentru perioada de referință menționată la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96:

(EUR/t)

	Grâu comun <sup>(1)</sup>	Porumb	Grâu dur de calitate superioară	Grâu dur de calitate medie <sup>(2)</sup>	Grâu dur de calitate inferioară <sup>(3)</sup>	Orz
Bursa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotația	225,48	178,70	—	—	—	—
Prețul FOB USA	—	—	270,50	260,50	240,50	156,00
Primă pentru Golf	—	8,28	—	—	—	—
Primă pentru Marile Lacuri	20,21	—	—	—	—	—

<sup>(1)</sup> Primă pozitivă încorporată de 14 EUR/t [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96].<sup>(2)</sup> Primă negativă de 10 EUR/t [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96].<sup>(3)</sup> Primă negativă de 30 EUR/t [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96].

2. Valori medii pentru perioada de referință menționată la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1249/96:

Taxă de navlu: Golful Mexic–Rotterdam: 43,30 EUR/t

Taxă de navlu: Marile Lacuri–Rotterdam: 44,46 EUR/t

## II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

## DECIZII

## CONSILIU

## DECIZIA CONSILIULUI

din 15 iulie 2008

**de punere în aplicare a articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2580/2001 privind măsurile restrictive specifice îndreptate împotriva anumitor persoane și entități în vederea combaterii terorismului și de abrogare a Deciziei 2007/868/CE**

(2008/583/CE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

Având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2580/2001 al Consiliului din 27 decembrie 2001 privind măsurile restrictive specifice îndreptate împotriva anumitor persoane și entități în vederea combaterii terorismului <sup>(1)</sup>, în special articolul 2 alineatul (3),

întrucât:

- (1) La 20 decembrie 2007, Consiliul a adoptat Decizia 2007/868/CE de punere în aplicare a articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2580/2001 privind măsurile restrictive specifice îndreptate împotriva anumitor persoane și entități în vederea combaterii terorismului <sup>(2)</sup>, prin care se stabilește, de asemenea, o listă actualizată a persoanelor și a entităților cărora li se aplică regulamentul respectiv.
- (2) Consiliul a furnizat tuturor persoanelor, grupurilor și entităților, cu privire la care comunicarea a fost posibilă din punct de vedere practic, o expunere de motive prin care a explicat de ce au fost incluse pe lista care figurează în Decizia 2007/868/CE. În ceea ce privește un grup și trei persoane, în aprilie 2008 le-a fost comunicată expunerea de motive revizuită, în măsura posibilului.

<sup>(1)</sup> JO L 344, 28.12.2001, p. 70. Regulament modificat ultima dată prin Decizia 2007/868/CE (JO L 340, 22.12.2007, p. 100).

<sup>(2)</sup> JO L 340, 22.12.2007, p. 100. Decizie modificată ultima dată prin Decizia 2008/343/CE (JO L 116, 30.4.2008, p. 25).

- (3) Prin intermediul unui anunț publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 22 decembrie 2007 <sup>(3)</sup>, Consiliul a informat persoanele, grupurile și entitățile incluse pe lista care figurează în Decizia 2007/868/CE asupra faptului că a decis menținerea lor pe lista respectivă. De asemenea, Consiliul a informat persoanele, grupurile și entitățile vizate cu privire la posibilitatea de a solicita o expunere a motivelor Consiliului care au determinat includerea lor pe listă (în cazul în care motivele nu le fuseseră comunicate deja).

- (4) Consiliul a reexaminat integral lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 2580/2001, în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din regulamentul respectiv. În cadrul acestei reexaminări, Consiliul a luat în considerare observațiile transmise de către persoanele vizate.

- (5) În cazul unui grup, Consiliul a luat în considerare faptul că decizia unei autorități competente pe baza căreia grupul a fost inclus pe listă nu mai este în vigoare din 24 iunie 2008. Cu toate acestea, au fost aduse la cunoștința Consiliului noi informații privind grupul în cauză. Consiliul consideră că aceste noi informații justifică includerea grupului pe listă.

- (6) Consiliul a stabilit că o persoană ar trebui eliminată de pe lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Regulamentul CE nr. 2580/2001.

<sup>(3)</sup> JO C 314, 22.12.2007, p. 42.

- (7) Consiliul a concluzionat că, cu excepția persoanei menționate în considerentul 6, persoanele, grupurile și entitățile enumerate în anexa la Poziția comună 2007/871/PESC <sup>(1)</sup> au fost implicate în acte de terorism în înțelesul articolului 1 alineatele (2) și (3) din Poziția comună 2001/931/PESC a Consiliului din 27 decembrie 2001 privind aplicarea de măsuri specifice pentru combaterea terorismului <sup>(2)</sup>, că o decizie cu privire la acestea a fost adoptată de către o autoritate competentă în înțelesul articolului 1 alineatul (4) din respectiva poziție comună și că acestea ar trebui să facă în continuare obiectul măsurilor restrictive specifice prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2580/2001.

DECIDE:

*Articolul 1*

Lista prevăzută la articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2580/2001 se înlocuiește cu lista cuprinsă în anexa la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Decizia 2007/868/CE se abrogă.

*Articolul 3*

Prezenta decizie produce efecte de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 15 iulie 2008.

- (8) Lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 2580/2001 ar trebui actualizată în consecință,

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

M. BARNIER

<sup>(1)</sup> Poziție comună modificată prin Poziția comună 2008/346/PESC a Consiliului din 29 aprilie 2008 (JO L 116, 30.4.2008, p. 53).

<sup>(2)</sup> JO L 344, 28.12.2001, p. 93.



## ANEXĂ

**Lista persoanelor fizice, grupărilor și entităților la care face referire articolul 1**

## 1. PERSOANE FIZICE:

1. ABOU, Rabah Naami (cunoscut și sub numele de Naami Hamza; Mihoubi Faycal; Fellah Ahmed; Dafri Rèmi Lahdi), născut la 1 februarie 1966 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
2. ABOUD, Maisi (cunoscut și sub numele de Abderrahmanul Elvețian), născut la 17 octombrie 1964 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
3. AL-MUGHASSIL, Ahmad Ibrahim (cunoscut și sub numele de ABU OMRAN; AL-MUGHASSIL, Ahmed Ibrahim), născut la 26 iunie 1967 la Qatif-Bab al Shamal (Arabia Saudită), cetățean saudit
4. AL-NASSER, Abdelkarim Hussein Mohamed, născut la Al Ihsa (Arabia Saudită), cetățean saudit
5. AL YACOUB, Ibrahim Salih Mohammed, născut la 16 octombrie 1966 la Tarut (Arabia Saudită), cetățean saudit
6. ARIOUA, Azzedine, născut la 20 noiembrie 1960 la Constantine (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
7. ARIOUA, Kamel (cunoscut și sub numele de Lamine Kamel), născut la 18 august 1969 la Constantine (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
8. ASLI, Mohamed (cunoscut și sub numele de Dahmane Mohamed), născut la 13 mai 1975 la Ain Taya (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
9. ASLI, Rabah, născut la 13 mai 1975 la Ain Taya (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
10. ATWA, Ali (cunoscut și sub numele de BOUSLIM, Ammar Mansour; SALIM, Hassan Rostom), Liban, născut în 1960 în Liban, cetățean libanez
11. BOUYERI, Mohammed (cunoscut și sub numele de: Abu ZOB AIR; SOBIAR; Abu ZOUBAIR), născut la 8 martie 1978 la Amsterdam (Țările de Jos) – membru al „Hofstadgroep”
12. DARIB, Nourredine (cunoscut și sub numele de: Carreto; Zitoun Mourad), născut la 1 februarie 1972 în Algeria – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
13. DJABALI, Abderrahmane (cunoscut și sub numele de Touil), născut la 1 iunie 1970 în Algeria – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
14. EL FATMI, Nouredine (cunoscut și sub numele de Nouriddin EL FATMI; Nouriddine EL FATMI, Nouredine EL FATMI, Abu AL KA'E KA'E; Abu QAE QAE; FOUAD; FZAD; Nabil EL FATMI; Ben MOHAMMED; Ben Mohand BEN LARBI; Ben Driss Muhand IBN LARBI; Abu TAHAR; EGGIE), născut la 15 august 1982 la Midar (Maroc), pașaport (Maroc) cu nr. N829139 – membru al „Hofstadgroep”
15. EL-HOORIE, Ali Saed Bin Ali (cunoscut și sub numele de AL-HOURI, Ali Saed Bin Ali, EL-HOURI, Ali Saed Bin Ali), născut la 10 iulie 1965 sau 11 iulie 1965 la El Dibabiya (Arabia Saudită); cetățean saudit
16. FAHAS, Sofiane Yacine, născut la 10 septembrie 1971 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
17. IZZ-AL-DIN, Hasan (cunoscut și sub numele de GARBAYA, Ahmed, SA-ID, SALWWAN, Samir), Liban, născut în anul 1963 în Liban, cetățean libanez
18. LASSASSI, Saber (cunoscut și sub numele de Mimiche), născut la 30 noiembrie 1970 la Constantine (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
19. MOHAMMED, Khalid Shaikh (cunoscut și sub numele de ALI, Salem; BIN KHALID, Fahd Bin Adballah; HENIN, Ashraf Refaat Nabith; WADOOD, Khalid Adbul), născut la 14 aprilie 1965 sau 1 martie 1964 în Pakistan, pașaport cu nr. 488555

20. MOKTARI, Fateh (cunoscut și sub numele de Ferdi Omar), născut la 26 decembrie 1974 la Hussein Dey (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  21. NOUARA, Farid, născut la 25 noiembrie 1973 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  22. RESSOUS, Hoari (cunoscut și sub numele de Hallasa Farid), născut la 11 septembrie 1968 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  23. SEDKAOUI, Noureddine (cunoscut și sub numele de Nounou), născut la 23 iunie 1963 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  24. SELMANI, Abdelghani (cunoscut și sub numele de Gano), născut la 14 iunie 1974 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  25. SENOUCI, Sofiane, născut la 15 aprilie 1971 la Hussein Dey (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  26. SISON, Jose Maria (cunoscut și sub numele de Armando Liwanag, Joma), născut la 8 februarie 1939 la Cabugao (Filipine) – persoană care joacă un rol-cheie în „Partidul Comunist din Filipine”, inclusiv în „NPA”
  27. TINGUALI, Mohammed (cunoscut și sub numele de Mouh di Kouba), născut la 21 aprilie 1964 la Blida (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
  28. WALTERS, Jason Theodore James (cunoscut și sub numele de Abdullah; David), născut la 6 martie 1985 la Amersfoort (Țările de Jos), pașaport (Țările de Jos) cu nr. NE8146378 (membru al „Hofstadgroep”)
2. GRUPĂRI ȘI ENTITĂȚI
1. „Organizația Abu Nidal” – „OAN”, (cunoscută și sub denumirea de „Consiliul Revoluționar al mișcării Al Fatah”, „Brigăzile Revoluționare Arabe”, „Septembrie Negru” și „Organizația Revoluționară a Musulmanilor Socialiști”)
  2. „Brigada Martirilor Al-Aqsa”
  3. „Al-Aqsa e.V.”
  4. „Al-Takfir” și „Al-Hijra”
  5. „Aum Shinrikyo” (cunoscută și sub denumirea de „AUM”, „AUM Adevărul Suprem”, „Aleph”)
  6. „Babbar Khalsa”
  7. „Partidul Comunist din Filipine”, inclusiv „Noua Armată Populară” – „NAP”, Filipine, care are legături cu SISON, Jose Maria (cunoscut și sub numele de Armando Liwanag, Joma, persoană care joacă un rol-cheie în „Partidul Comunist din Filipine”, inclusiv în „NPA”)
  8. „Gama’a al-Islamiyya” (cunoscută și sub denumirea de „Al-Gama’a al- Islamiyya”) („Grupul Islamic” – „IG”)
  9. „İslami Büyük Doğu Akıncılar Cephesi” – „IBDA-C” („Marele Front de Est Islamic al Războinicilor”)
  10. „Hamas”, inclusiv „Hamas-Izz al-Din al-Qassem”
  11. „Hizbul Mujahideen” – „HM”
  12. „Hofstadgroep”
  13. „Fundația Pământul Sfânt pentru Ajutor și Dezvoltare”
  14. „Federația Internațională a Tineretului Sikh” – „FITS”

15. „Kahane Chai” (cunoscută și sub denumirea de „Kach”)
  16. „Forța Khalistan Zindabad” – „KZF”
  17. „Partidul Muncitoresc din Kurdistan” – „PKK” (cunoscut și sub denumirea de „KADEK”; „KONGRA-GEL”)
  18. „Tigrii Eliberării din Tamil Eelam” – „TITE”
  19. „Organizația Mujahedinilor-e Khalq” – „MEK” sau „MKO”, cu excluderea „Consiliului Național pentru Rezistență din Iran” – „CNRI” (cunoscută și sub denumirea de „Armata Națională de Eliberare din Iran” – „ANE” (aripa militantă a „MEK”), „Mujahedinii Poporului din Iran” – „MPI”, „Societatea Studenților Musulmani Iranieni”)
  20. „Ejercito de Liberacion Nacional” („Armata de Eliberare Națională”)
  21. „Frontul pentru Eliberarea Palestinei” – „FEP”
  22. „Jihadul Islamic Palestinian” – „JIP”
  23. „Frontul Popular pentru Eliberarea Palestinei” – „FPEP”
  24. „Frontul Popular pentru Eliberarea Palestinei” – Comandamentul General (cunoscut și sub denumirea de „FPEP – Comandamentul General”)
  25. „Fuerzas armadas revolucionarias de Colombia” – „FARC” („Forțele Armate Revoluționare din Columbia”)
  26. „Devrimci Halk Kurtuluş Partisi-Cephesi” – „DHKP/C” [cunoscută și sub denumirea de: „Devrimci Sol” („Stânga Revoluționară”), „Dev Sol”] („Armata/Frontul/Partidul de Eliberare Revoluționară Populară”)
  27. „Sendero Luminoso” – „CL” („Calea Luminoasă”)
  28. „Stichting Al Aqsa” (cunoscută și sub denumirea de „Stichting Al Aqsa Țările de Jos”, „Al Aqsa Țările de Jos”)
  29. „Teyrbazen Azadiya Kurdistan” – „TAK” (cunoscută și sub denumirea de: „Șoimii Eliberării din Kurdistan”, „Vulturii Eiberării din Kurdistan”)
  30. „Autodefensas Unidas de Colombia” – „AUC” („Forțele Unite/Grupul de Autoapărare din Columbia”)
-

## DECIZIA CONSILIULUI

din 15 iulie 2008

**de modificare a Deciziei 2006/493/CE de stabilire a valorii sprijinului comunitar pentru dezvoltarea rurală pentru perioada 1 ianuarie 2007-31 decembrie 2013, a defalcării anuale a acestuia, precum și a sumei minime care trebuie alocată regiunilor care pot beneficia de obiectivul „Convergență”**

(2008/584/CE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 al Consiliului din 20 septembrie 2005 privind sprijinul pentru dezvoltare rurală acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) <sup>(1)</sup>, în special articolul 69 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

întrucât:

- (1) Decizia 2006/493/CE a Consiliului <sup>(2)</sup> stabilește valoarea sprijinului comunitar pentru dezvoltarea rurală pentru perioada 1 ianuarie 2007-31 decembrie 2013, defalcarea anuală a acestuia, precum și suma minimă care trebuie alocată regiunilor care pot beneficia de obiectivul „Convergență”.
- (2) Ca urmare a deciziei autorității bugetare de a transfera anumite credite de angajament destinate sprijinului comunitar pentru dezvoltarea rurală în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1698/2005 neutilizate în 2007 și în conformitate cu dispozițiile punctului 48 din Acordul

interinstituțional între Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară și buna gestiune financiară <sup>(3)</sup> ar trebui să fie modificată Decizia 2006/493/CE în scopul realocării acestor credite pentru perioada 1 ianuarie 2008-31 decembrie 2013.

- (3) Prin urmare, Decizia 2006/493/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

DECIDE:

*Articolul 1*

Anexa la Decizia 2006/493/CE se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2008.

Adoptată la Bruxelles, 15 iulie 2008.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
M. BARNIER

<sup>(1)</sup> JO L 277, 21.10.2005, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 146/2008 (JO L 46, 21.2.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO L 195, 15.7.2006, p. 22.

<sup>(3)</sup> JO C 139, 14.6.2006, p. 1. Acord modificat ultima dată prin Decizia 2008/371/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 128, 16.5.2008, p. 8).

## ANEXĂ

## „ANEXĂ

**Valoarea totală a creditelor de angajament pentru 2007-2013, defalcarea anuală și suma minimă care trebuie alocată regiunilor care pot beneficia de obiectivul «Convergență» (\*)**

prețuri 2004 în EUR (**)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Valoarea totală pentru UE 25, plus Bulgaria și România	9 325 497 783	10 788 767 263	10 515 007 756	10 278 583 653	9 824 886 713	9 588 187 168	9 356 225 581	69 677 155 918
Suma minimă destinată regiunilor care pot beneficia de obiectivul «Convergență»								27 676 975 284

(\*) Înainte de modularea obligatorie și de alte transferuri de cheltuieli legate de piață și de plăți directe ale politicii agricole comune pentru dezvoltare rurală.  
(\*\*) Valorile sunt rotunjite la cel mai apropiat euro.

**Valoarea totală a creditelor de angajament pentru 2007-2013, defalcarea anuală și suma minimă care trebuie alocată regiunilor care pot beneficia de obiectivul «Convergență» (\*)**

prețuri actuale în EUR (**)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Valoarea totală pentru UE 25, plus Bulgaria și România	9 896 292 851	11 678 108 653	11 609 418 209	11 575 354 634	11 285 706 554	11 234 089 442	11 181 555 662	78 460 526 005
Suma minimă destinată regiunilor care pot beneficia de obiectivul «Convergență»								31 232 644 963

(\*) Înainte de modularea obligatorie și de alte transferuri de cheltuieli legate de piață și de plăți directe ale politicii agricole comune pentru dezvoltare rurală.  
(\*\*) Valorile sunt rotunjite la cel mai apropiat euro.

# COMISIE

## DECIZIA COMISIEI

din 7 iulie 2008

**de acordare a unei derogări producției de energie electrică din Austria de la aplicarea Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale**

[notificată cu numărul C(2008) 3382]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/585/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

(2) Cererea depusă de Republica Austria privește producția de energie electrică.

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

(3) Cererea este însoțită de o scrisoare din partea autorității naționale independente, E-Control (Energie-Control GmbH, organismul de reglementare a piețelor de energie electrică și gaz natural din Austria), care se limitează la o declarație conform căreia „... nu există obiecții cu privire la derogarea de la aplicarea legii privind achizițiile publice în domeniul producerii energiei electrice.”

având în vedere Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transportului și serviciilor poștale <sup>(1)</sup>, în special articolul 30 alineatele (4) și (6),

având în vedere cererea depusă de Republica Austria prin e-mail, la 10 ianuarie 2008,

(4) Articolul 30 din Directiva 2004/17/CE prevede că acele contracte destinate să permită desfășurarea unei activități din domeniul de aplicare a directivei nu fac obiectul directivei în cazul în care, în statul membru în care se desfășoară, activitatea respectivă este expusă direct concurenței pe piețe la care accesul nu este restricționat. Expunerea directă la concurență este evaluată pe baza unor criterii obiective, ținând seama de caracteristicile specifice ale sectorului în cauză. Accesul este considerat nerestricționat în cazul în care statul membru a implementat și a aplicat legislația comunitară pertinentă privind deschiderea parțială sau totală a unui anumit sector. Această legislație este menționată în anexa XI la Directiva 2004/17/CE. În cazul sectorului energiei electrice, aceasta este reprezentată de Directiva 96/92/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 decembrie 1996 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică <sup>(2)</sup>. Directiva 96/92/CE a fost înlocuită de Directiva 2003/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2003 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de abrogare a Directivei 96/92/CE <sup>(3)</sup>, care impune un grad și mai ridicat de deschidere a pieței.

după consultarea Comitetului consultativ pentru contracte de achiziții publice,

întrucât:

### I. CIRCUMSTANȚELE

(1) La 10 ianuarie 2008, Austria a transmis Comisiei, prin e-mail, o cerere în temeiul articolului 30 alineatul (4) din Directiva 2004/17/CE. Comisia a solicitat la 4 februarie 2008, prin e-mail, informații suplimentare pe care autoritățile austriece le-au transmis prin e-mail, la 29 februarie 2008, în urma unei prelungiri a termenului inițial.

<sup>(1)</sup> JO L 134, 30.4.2004, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 213/2008 al Comisiei (JO L 74, 15.3.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO L 27, 30.1.1997, p. 20.

<sup>(3)</sup> JO L 176, 15.7.2003, p. 37. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2008/3/CE (JO L 17, 22.1.2008, p. 6).

- (5) Austria a implementat și a aplicat atât Directiva 96/92/CE, cât și Directiva 2003/54/CE, optând pentru separarea juridică și funcțională a rețelilor de transport și distribuție, cu excepția întreprinderilor celor mai mici, care sunt exceptate de la obligația separării funcționale. În consecință, în conformitate cu articolul 30 alineatul (3) primul paragraf, este oportun ca accesul la piață să fie considerat nerestricționat.
- (6) Expunerea directă la concurență trebuie evaluată pe baza unor diferiți indicatori, dintre care niciunul nu este, în sine, decisiv. În ceea ce privește piețele vizate de prezenta decizie, cota principalilor actori pe o anumită piață constituie un criteriu care trebuie luat în considerare. Un alt criteriu este gradul de concentrare de pe aceste piețe. Ținând cont de caracteristicile piețelor în cauză, este necesară luarea în considerare a unor criterii suplimentare, cum ar fi funcționarea pieței de echilibrare, concurența la nivelul prețurilor și proporția clienților care își schimbă furnizorul.
- (7) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor în materie de concurență.

### III. EVALUAREA

- (8) Cererea depusă de Republica Austria privește producția de energie electrică în Austria.
- (9) Austria este împărțită în trei zone de echilibrare, iar una dintre aceste zone se confruntă cu puncte de congestie (zona de echilibrare APG, în care pot apărea congestii între zona Vienei și cea a orașului Graz, interconectate prin așa-numitul „*Steirmarkleitung*”). Prin urmare, se ridică întrebarea dacă piața geografică este mai mică decât piața națională<sup>(1)</sup>. Însă, conform informațiilor disponibile, efectele acestor congestii interne sunt neutralizate prin aplicarea unor măsuri tehnice, cum ar fi transformatoarele de fază pentru a controla capacitatea de transport. Pentru a stabili rețeaua, în rare cazuri poate fi necesară utilizarea unor centrale electrice suplimentare. Când producătorii din nordul Austriei sunt obligați să își reducă capacitatea de producție din cauza acestor puncte de congestie internă, fapt care se produce doar în mod excepțional, conform autorităților austriece, aceștia primesc despăgubiri din partea operatorului de rețea. În plus, nu există puncte de congestie între

această zonă și celelalte două zone de echilibrare din Austria și nici între zona de echilibrare APG și Germania. Prin urmare, conform informațiilor disponibile, punctele interne de congestie produc efecte nesemnificative asupra furnizării de energie electrică și a concurenței. Absența punctelor de congestie din conexiunile cu Germania a ridicat problema existenței unei piețe geografice care să acopere aceste două țări, iar Comisia a concluzionat că nu există o astfel de piață<sup>(2)</sup>. Prin urmare, pentru evaluarea condițiilor specificate la articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2004/17/CE, teritoriul Republicii Austria trebuie considerat drept piața relevantă, cu toate că nu poate fi privit izolat de țările înconjurătoare.

- (10) Comunicarea Comisiei către Consiliu și către Parlamentul European intitulată „Raport privind progresele realizate în ceea ce privește crearea unei piețe interne a gazelor naturale și a energiei electrice”<sup>(3)</sup>, denumit în continuare „Raportul din 2005”, afirmă că „multe dintre piețele naționale prezintă un nivel ridicat de concentrare a industriei, împiedicând-se astfel dezvoltarea unei concurențe efective”<sup>(4)</sup>. În consecință, se consideră că, în ceea ce privește producția de electricitate, „un indicator al nivelului de concurență pe piețele naționale este cota totală de piață a celor mai mari trei producători”<sup>(5)</sup>. Pentru 2006, documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 15 aprilie 2008, SEC(2008) 460<sup>(6)</sup>, precizează că cei mai mari trei producători au o cotă de piață de 52,2 %. Cu toate acestea, Austria are importuri și exporturi substanțiale de energie electrică, care în 2005 depășeau 17 500 GWh pentru exporturi și peste 20 000 GWh pentru importuri. Prin urmare, Austria este importator net, iar energia electrică importată reprezintă aproximativ o pătrime<sup>(7)</sup> din nevoile sale totale<sup>(8)</sup>, în special pentru sarcina de bază. Prin urmare, importurile de energie electrică din afara Austriei exercită un anumit grad de constrângere asupra comportamentului de stabilire a prețurilor adoptat de către principalii producători din Austria. În consecință, acești factori trebuie considerați ca indicatori ai unui anumit grad de expunere directă la concurență.
- (11) În plus, deși reprezintă o mică parte din volumul total de energie electrică produsă și/sau consumată într-un stat membru, funcționarea piețelor de echilibrare trebuie, de asemenea, privită ca un indicator suplimentar. De fapt, „orice agent economic de pe piață care nu-și poate

<sup>(1)</sup> A se vedea COM(2006) 851 final din 10.1.2007. Comunicarea Comisiei: Anchetă efectuată în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 în sectoarele europene ale gazului și energiei electrice, denumită în continuare „Raportul final”, anexa B punctul A1, 2.

<sup>(2)</sup> A se vedea Raportul final, anexa B punctul A2, 7.

<sup>(3)</sup> COM(2005) 568 final din 15.11.2005.

<sup>(4)</sup> Raportul din 2005, p. 2.

<sup>(5)</sup> Conform Raportului din 2005, p. 7.

<sup>(6)</sup> Tabelul 6 „Situția pieței en-gros 2006”, p. 12 din „Documentul de lucru al serviciilor Comisiei: document însoțitor al Raportului privind stadiul de creare a pieței interne a gazelor și energiei electrice”, COM(2008) 192 final din 15.4.2008.

<sup>(7)</sup> 23,5 %, în conformitate cu informațiile furnizate de autoritățile austriece.

<sup>(8)</sup> Cantitatea de energie electrică necesară pentru consumul intern și export.

adapta cu ușurință portofoliul de producție la caracteristicile clienților săi se poate găsi în situația de a fi expus la diferența dintre prețul cu care operatorul rețelei de transport (ORT) va vinde energie de echilibrare și prețul cu care va răscumpăra producția în exces. Aceste prețuri fie pot fi impuse ORT în mod direct de către autoritatea de reglementare, fie se poate recurge la un mecanism de piață prin care prețul se stabilește prin oferte din partea altor producători, în vederea reglementării producției acestora diminuând-o sau scăzând-o[...]. O dificultate majoră pentru micii actori de pe piață apare atunci când există riscul unei diferențe importante între prețul de cumpărare de la ORT și prețul de vânzare. Această situație apare în anumite state membre și poate acționa în detrimentul dezvoltării concurenței. Un decalaj major poate indica un nivel insuficient al concurenței pe piața de echilibrare, care poate fi dominată de unul sau mai mulți producători”<sup>(1)</sup>. Piața de echilibrare austriacă și principalele sale caracteristici – în special prețurile sale impuse de piață și decalajul<sup>(2)</sup> relativ mic între prețul de cumpărare de la ORT și prețul de vânzare – sunt de așa natură încât trebuie privite ca un indicator suplimentar al faptului că producția de energie electrică este expusă direct competiției.

- (12) Având în vedere caracteristicile produsului în cauză (electricitate) și insuficiența sau lipsa produselor sau a serviciile de substituție adecvate, concurența la nivelul prețului și stabilirea tarifelor capătă o importanță sporită la evaluarea nivelului concurenței de pe piețele energiei electrice. În ceea ce privește mării consumatori industriali (finali), care după toate probabilitățile își procură energia electrică direct de la furnizorii care sunt în același timp și producători, numărul de clienți care migrează către un alt furnizor este un indicator al concurenței reale la nivelul prețului și, indirect, „un indicator natural al eficienței concurenței. Acolo unde foarte puțini clienți aleg să își schimbe furnizorul, este probabil să existe o problemă în funcționarea pieței, chiar dacă avantajele obținute din posibilitatea de renegociere cu furnizorul istoric nu ar trebui ignorate”<sup>(3)</sup>. În plus, „existența unor prețuri reglementate pentru utilizatorii finali este în mod clar un factor hotărâtor pentru comportamentul clienților [...]. Deși menținerea unor controale poate fi justificată într-o perioadă de tranziție, acestea vor provoca din ce în ce mai multe distorsiuni pe măsură ce nevoia de investiții se face simțită”<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Document de lucru al serviciilor Comisiei, anexa tehnică la Raportul din 2005, SEC(2005) 1448, denumit în continuare „anexa tehnică”, p. 67-68.

<sup>(2)</sup> Conform Raportului final, punctul 993 tabelul 52, piața austriacă de echilibrare operează cu diferență de prețuri de 27, ceea ce o plasează în jumătatea de jos a clasamentului, având în vedere că diferența de prețuri în UE se situează între 0 și 79. Această analiză nu examinează intensitatea concurenței în cadrul pieței de echilibrare, ci efectele pe care funcționarea pieței de echilibrare le are asupra producției de energie electrică. Prin urmare, nu are nicio importanță dacă o diferență de preț mică este cauzată de concurență sau de un plafon al prețurilor impus de către autoritatea de reglementare, la fel cum nu are nicio importanță concentrația mare de pe piața de echilibrare.

<sup>(3)</sup> Raportul din 2005, p. 9.

<sup>(4)</sup> Anexa tehnică, p. 17.

- (13) Conform ultimelor informații disponibile, în Austria rata migrației către alți furnizori a clienților mari și foarte mari se ridică la 41,5 %<sup>(5)</sup>. Mai mult decât atât, în Austria nu există niciun control asupra prețului plătit de consumatorii finali<sup>(6)</sup>, ceea ce înseamnă că prețurile sunt fixate de către agenții economici înșiși și că acestea nu trebuie aprobate de nicio autoritate înainte de a fi puse în aplicare. Situația din Austria este, prin urmare, satisfăcătoare în ceea ce privește migrarea consumatorilor (finali) mari și foarte mari între diferiți furnizori și controlul asupra prețurilor la consumatorii (finali) și trebuie considerată ca fiind un indicator al expunerii directe la concurență.

#### IV. CONCLUZII

- (14) Având în vedere factorii examinați la considerentele 9-13, este oportun să se considere condițiile expunerii directe la concurență prevăzute la articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2004/17/CE ca fiind întrunite în sectorul energiei electrice în Austria.
- (15) În plus, întrucât condițiile pentru accesul nerestricționat la piață se consideră a fi îndeplinite, Directiva 2004/17/CE nu se aplică atunci când entitățile contractante atribuie contracte care să permită producția de energie electrică în Austria și nici atunci când aceste entități organizează concursuri în vederea exercitării unei astfel de activități în Austria.
- (16) Prezenta decizie are la bază situația de drept și de fapt din perioada ianuarie-februarie 2008, așa cum se prezintă ea din informațiile prezentate de Republica Austria, din Raportul din 2005 și din anexa tehnică la acesta, din comunicarea din 2007 și din documentul de lucru din 2007, cât și din Raportul final. Aceasta poate fi revizuită în cazul în care, în urma unor modificări semnificative ale situației de drept sau de fapt, condițiile de aplicabilitate a articolului 30 alineatul (1) din Directiva 2004/17/CE nu mai sunt întrunite,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Directiva 2004/17/CE nu se aplică contractelor atribuite de către autoritățile contractante în scopul desfășurării de activități de producție de energie electrică în Austria.

<sup>(5)</sup> A se vedea documentul intitulat: „Austria – Internal Market Fact Sheet” la adresa [http://ec.europa.eu/energy/energy\\_policy/doc/factsheets/market/market\\_at\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/doc/factsheets/market/market_at_en.pdf) și care folosește informații furnizate de Energie-Control GmbH, 2007.

<sup>(6)</sup> Anexa tehnică, p. 107.



*Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează Republicii Austria.

Adoptată la Bruxelles, 7 iulie 2008.

*Pentru Comisie*  
Charlie McCREEVY  
*Membru al Comisiei*

---

## ACTE ADOPTATE DE CĂTRE ORGANE CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Doar textele originale CEE/ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în ultima versiune a documentului de situație CEE/ONU TRANS/WP.29/343, disponibilă pe site-ul internet: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### **Regulamentul nr. 21 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentele interioare ale acestora**

Cuprinde întregul text valabil, până la:

Supliment 3 la seria 01 de modificări - Data intrării în vigoare: 31 ianuarie 2003

1. DOMENIUL DE APLICARE  
Prezentul regulament se aplică echipamentelor interioare ale autoturismelor în ceea ce privește:
  - 1.1 părțile interioare ale habitacului, altele decât oglinda sau oglinzile retrovizoare;
  - 1.2 dispunerea comenzilor;
  - 1.3 acoperișul sau acoperișul mobil, și
  - 1.4 spătarul și părțile din spate ale scaunelor.
  - 1.5 acționarea electrică a geamurilor, a trapelor de aerisire și a sistemelor de pereți despărțitori.
2. DEFINIȚII  
În sensul prezentului regulament:
  - 2.1. „*Omologarea vehiculului*” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește echipamentele interioare ale acestuia;
  - 2.2. „*Tip de vehicul*”, referitor la echipamentele interioare ale habitacului, înseamnă vehicule din categoria M1 care nu diferă în privința unor elemente esențiale cum ar fi:
    - 2.2.1. forma materialelor constitutive ale caroseriei habitacului;
    - 2.2.2. dispunerea comenzilor;
    - 2.2.3. funcționarea sistemului de protecție, dacă zona de referință din zona de impact a capului determinată în conformitate cu anexa VIII (evaluare dinamică) este aleasă de solicitant.
      - 2.2.3.1. Vehiculele care diferă numai prin funcționarea sistemului (sistemelor) de protecție aparțin aceluiași tip de vehicul dacă acestea oferă ocupanților o protecție egală sau superioară în comparație cu cea oferită de sistemul sau vehiculul prezentat serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testărilor de omologare.

- 2.3. „Zonă de referință” înseamnă zona de impact a capului definită în anexa I la prezentul regulament sau, la alegerea constructorului, în conformitate cu anexa VIII, cu excepția următoarelor suprafețe (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 2.3. și 2.3.1.):
- 2.3.1. suprafața delimitată de proiecția orizontală în față a unui cerc care circumscrie limitele exterioare ale comenzii de direcție, mărită cu o bandă periferică cu lățimea de 127 mm; această suprafață este limitată în partea de jos de planul orizontal tangențial marginii inferioare a comenzii de direcție, aceasta din urmă aflându-se în poziția de mers drept înainte (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 2.3. și 2.3.1.);
- 2.3.2. partea din suprafața tabloului de bord cuprinsă între marginea suprafeței menționate la punctul 2.3.1 de mai sus și partea interioară a celui mai apropiat perete lateral al vehiculului; această suprafață este limitată în partea de jos de planul orizontal tangențial marginii inferioare a comenzii de direcție; și (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 2.3. și 2.3.1.)
- 2.3.3. stâlpii laterali ai parbrizului (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 2.3. și 2.3.1.);
- 2.4. „Nivelul tabloului de bord” înseamnă linia definită de punctele de contact ale verticalelor tangente la tabloul de bord (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 2.4.);
- 2.5. „Acoperiș” înseamnă partea superioară a vehiculului care se întinde de la marginea superioară a parbrizului până la marginea superioară a lunetei și care este mărginită lateral de marginea superioară a pereților laterali (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 2.5);
- 2.6. „Linie de centură” înseamnă linia formată de conturul inferior transparent al geamurilor laterale ale vehiculului;
- 2.7. „Autoturism decapotabil” înseamnă un vehicul care, în anumite configurații, nu are niciun element structural de rezistență al caroseriei deasupra liniei de centură, cu excepția montanților față ai acoperișului și/sau a barelor de siguranță în caz de răsturnare și/sau a punctelor de ancorare ale centurii de siguranță (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 2.5. și 2.7.);
- 2.8. „Vehicul cu acoperiș mobil” înseamnă un vehicul la care numai acoperișul sau numai o parte a acestuia poate fi repliat înspre înapoi, poate fi deschis sau poate culisa, păstrând elementele structurale existente ale vehiculului de deasupra liniei de centură (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 2.5.);
- 2.9. „Scaun rabatabil (strapontină)” înseamnă un scaun auxiliar destinat utilizării ocazionale și care în mod normal este rabatat;
- 2.10. „Sistem de protecție” înseamnă echipamente interioare și dispozitive destinate reținerii ocupanților vehiculului;
- 2.11. „Tip de sistem de protecție” înseamnă o categorie de dispozitive de protecție care nu diferă în ceea ce privește următoarele aspecte esențiale:
- 2.11.1. tehnologia;
- 2.11.2. geometria;
- 2.11.3. materialele constitutive.

- 2.12. „*Geamuri acționate electric*” înseamnă geamuri care sunt închise utilizând sursa de energie electrică a vehiculului;
- 2.13. „*Trape de aerisire acționate electric*” înseamnă trape mobile în acoperișul vehiculului care sunt închise utilizând sursa de energie electrică a vehiculului, printr-o mișcare de culisare și/sau basculare, și care nu includ sistemele de acoperișuri decapotabile;
- 2.14. „*Sisteme de pereți despărțitori acționate electric*” înseamnă sisteme care împart habitacul unui autoturism în cel puțin două compartimente și care sunt închise utilizând sursa de energie electrică a vehiculului;
- 2.15. „*Deschizătură*” înseamnă o deschidere maximă neobstrucționată între marginea superioară sau marginea anterioară, în funcție de direcția de închidere, a unui geam, sistem despărțitor sau trape de aerisire acționate electric și structura vehiculului care formează marginea geamului, sistemului despărțitor sau trapei de aerisire, văzută din interiorul vehiculului sau, în cazul unui sistem despărțitor, văzută din partea din spate a habitacului.
- Pentru măsurarea unei deschizături, se introduce prin aceasta un baston de testare cilindric (fără forțare), în mod normal perpendicular pe marginea geamului, trapei de aerisire sau sistemului despărțitor și perpendicular pe direcția de închidere, în conformitate cu figura 1 din anexa IX, din interior către exteriorul vehiculului sau, după caz, din partea din spate a habitacului;
- 2.16. „*Cheie*”
- 2.16.1. „*Cheia de contact*” înseamnă dispozitivul care comandă alimentarea cu energie electrică necesară funcționării motorului vehiculului. Această definiție nu exclude dispozitivele nemecanice;
- 2.16.2. „*Cheia pentru circuitele electrice*” înseamnă dispozitivul care permite alimentarea cu energie electrică a circuitelor electrice ale vehiculului. Această cheie poate fi și cheia de contact. Această definiție nu exclude dispozitivele nemecanice.
- 2.17. „*Airbag*” înseamnă un dispozitiv instalat pentru a completa centurile de siguranță și sistemele de reținere în autovehicule, adică sistemele care, în caz de coliziune gravă a vehiculului, desfășoară automat o structură elastică destinată să limiteze, prin compresia gazului pe care-l conține, gravitatea contactelor uneia sau mai multor părți ale corpului unui ocupant al vehiculului cu interiorul habitacului;
- 2.18. „*Margine ascuțită*” este o margine din material rigid cu o rază de curbura mai mică de 2,5 mm, cu excepția proeminențelor mai mici de 3,2 mm, măsurate de la panou, în conformitate cu procedura descrisă la punctul 1 din anexa VI. În acest caz, raza de curbura minimă nu se aplică, cu condiția ca înălțimea proeminenței să nu fie mai mare de jumătate din lățimea sa și marginile acesteia să fie teșite (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 2.18.).

### 3. CEREREA DE OMOLOGARE

- 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la echipamentele sale interioare se înaintează de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.
- 3.2. Aceasta este însoțită de documentele menționate în continuare, în trei exemplare, și de următoarele informații:

descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2.2. de mai sus, însoțită de o fotografie sau de o vedere detaliată a habitacului. Se precizează numerele și/sau simbolurile de identificare a tipului de vehicul.

- 3.3. Trebuie prezentate serviciului tehnic responsabil cu testările de omologare:
- 3.3.1. la alegerea constructorului, fie un vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează a fi omologat, fie partea sau părțile vehiculului considerată (considerate) esențială (esențiale) pentru efectuarea controalelor și testărilor stabilite de prezentul regulament;
- 3.3.2. la cererea serviciului tehnic menționat, anumite piese și anumite eșantioane din materialele utilizate.
4. OMOLOGARE
- 4.1. Dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute la punctul 5 de mai jos, se acordă omologarea pentru acel tip de vehicul.
- 4.2. Se atribuie un număr de omologare fiecărui tip de vehicul omologat. Primele două cifre ale numărului (actualmente 01 corespunde seriilor 01 de modificări care au intrat în vigoare la 26 aprilie 1986) vor indica seriile de modificări cuprinzând cele mai recente modificări tehnice majore aduse la regulament în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu va atribui același număr unui alt tip de vehicul.
- 4.3. Omologarea, extinderea, refuzul, retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament sunt notificate părților semnatare ale acordului care pun în aplicare prezentul regulament prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
- 4.4. Pe fiecare vehicul conform cu un anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând din:
- 4.4.1. un cerc în care este înscrisă litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare, în dreapta cercului menționat la punctul 4.4.1. de mai sus.
- 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.4.1. nu trebuie repetat; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1. de mai sus.

<sup>(1)</sup> 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Iugoslavia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia și 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (vacant), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (vacant), 34 pentru Bulgaria, 35-36 (vacant), 37 pentru Turcia, 38-39 (vacant), 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (Omologările sunt acordate de statele membre, folosind simbolul CEE corespunzător), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia și 46 pentru Ucraina. Numerele următoare se atribuie altor țări, în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații, iar numerele astfel atribuite se comunică părților contractante la acord de către Secretarul General al Națiunilor Unite.

- 4.6. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și indelebilă.
- 4.7. Marca de omologare se aplică în apropierea plăcuței cu datele vehiculului aplicată de constructor sau pe aceasta.
- 4.8. Anexa III la prezentul regulament furnizează exemple de aplicare a mărcilor omologare.
5. CERINȚE
- 5.1. Echipamente interioare din față ale habitaculului aflate deasupra nivelului tabloului de bord în fața punctelor „H” ale scaunului din față, cu excepția portierelor laterale.
- 5.1.1. Zona de referință definită la punctul 2.3 de mai sus trebuie să nu conțină asperități periculoase sau margini ascuțite care pot crește riscul de lezare gravă a ocupanților. Dacă zona de impact a capului se determină conform anexei I, componentele menționate la punctele 5.1.2.-5.1.6. de mai jos se consideră satisfăcătoare dacă acestea respectă cerințele paragrafelor menționate. Dacă zona de impact a capului se determină conform anexei VIII, se aplică cerințele punctului 5.1.7. (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.1.1.).
- 5.1.2. Componentele vehiculului din zona de referință, cu excepția celor care nu fac parte din tabloul de bord și care sunt situate la mai puțin de 10 cm de suprafețe vitrate, trebuie să fie disipatoare de energie în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament. De asemenea, nu sunt luate în considerare acele componente din zona de referință care satisfac ambele cerințe de mai jos, dacă: (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.1.2.).
- 5.1.2.1. în cursul unei testări în conformitate cu cerințele anexei IV la prezentul regulament, pendulul ajunge în contact cu componente din afara zonei de referință; și
- 5.1.2.2. componentele supuse testării sunt situate la mai puțin de 10 cm distanță de componentele de contact din afara zonei de referință, această distanță fiind măsurată la suprafața zonei de referință;
- suporturile metalice nu vor avea margini proeminente.
- 5.1.3. Marginea inferioară a tabloului de bord se rotunjește la o rază de curbură de cel puțin 19 mm, cu excepția cazului în care aceasta respectă cerințele punctului 5.1.2 de mai sus (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.1.3.).
- 5.1.4. Comutatoarele, mânerele acționate prin tragere etc., confecționate din material rigid și care, măsurate conform metodei descrise în anexa VI, ies în afara panoului cu 3,2-9,5 mm, trebuie să aibă o secțiune transversală cu o arie de cel puțin 2 cm<sup>2</sup>, măsurată la 2,5 mm de la punctul cel mai proeminent, și trebuie să aibă margini rotunjite cu o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.1.4.).
- 5.1.5. Dacă aceste componente ies în afară cu mai mult de 9,5 mm de la suprafața tabloului de bord, acestea trebuie astfel proiectate și construite încât, sub efectul unei forțe longitudinale orizontale de 37,8 daN exercitate de un piston cu cap plat cu diametrul de cel mult 50 mm, fie să se retracteze în suprafața tabloului de bord până nu ies mai mult de 9,5 mm, fie să se detașeze; în cazul din urmă, nu trebuie să rămână nicio proeminență periculoasă mai mare de 9,5 mm; aria secțiunii transversale măsurată la cel mult 6,5 mm de la punctul de proeminență maximă nu va fi mai mică de 6,5 cm<sup>2</sup> (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.1.5.).

5.1.6. În cazul unei proeminențe care conține o parte confecționată dintr-un material nerigid cu o duritate mai mică de 50 Shore A fixată pe un suport rigid, cerințele punctelor 5.1.4. și 5.1.5. se aplică numai suportului rigid, sau se demonstrează prin testări suficiente, conform procedurii descrise în anexa IV, că materialul moale cu o duritate mai mică de 50 Shore A nu se va secționa astfel încât să intre în contact cu suportul în cursul testului de impact specificat. În acest caz cerințele referitoare la rază nu se aplică (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.1.6.).

5.1.7. Se aplică următoarele puncte:

5.1.7.1. Dacă sistemul de protecție al tipului de vehicul nu poate împiedica contactele capului ocupanților, descrise la punctul 1.2.1. din anexa VIII, cu tabloul de bord, și o zonă de referință dinamică este determinată conform anexei VIII, cerințele punctelor 5.1.2-5.1.6. se aplică numai componentelor aflate zona menționată.

Componentele situate în alte zone ale bordului, deasupra nivelului tabloului de bord, dacă pot fi contactate de o sferă cu diametrul de 165 mm, trebuie cel puțin să fie teșite.

5.1.7.2. Dacă sistemul de protecție al tipului de vehicul poate împiedica contactele capului ocupanților, descrise la punctul 1.2.1. din anexa VIII, cu tabloul de bord și, prin urmare, o zonă de referință nu poate fi determinată, cerințele punctelor 5.1.2-5.1.6. nu se aplică acestui tip de vehicul.

Componentele bordului aflate deasupra nivelului tabloului de bord, dacă pot fi contactate de o sferă cu diametrul de 165 mm, trebuie cel puțin să fie teșite.

5.2. Echipamentele interioare din față ale habitacului aflate sub nivelul tabloului de bord și în fața punctelor „H” ale scaunului din față, cu excepția portierelor laterale și a pedalelor.

5.2.1. Cu excepția pedalelor și a elementelor de fixare ale acestora, precum și a componentelor care nu pot veni în contact cu dispozitivul descris în anexa VII la prezentul regulament și utilizate conform procedurii descrise în anexa respectivă, componentele la care se referă punctul 5.2., cum ar fi comutatoarele, cheia de contact etc. trebuie să respecte cerințele punctelor 5.1.4-5.1.6 de mai sus.

5.2.2. Comanda pentru frâna de mână, dacă este montată pe tabloul de bord sau sub acesta, trebuie amplasată astfel încât, atunci când frâna de mână este în poziție de repaus, să nu existe posibilitatea ca, în eventualitatea unui impact frontal, ocupanții vehiculului să se lovească de această comandă. Dacă această condiție nu este satisfăcută, aria suprafeței comenzii trebuie să respecte cerințele punctului 5.3.2.3 de mai jos (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.2.2.).

5.2.3. Rafturile și alte componente similare trebuie proiectate și construite astfel încât suporturile acestora să nu prezinte în niciun caz margini proeminente și astfel încât acestea să îndeplinească una din următoarele condiții: (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.2.3.).

5.2.3.1. Componenta orientată către interiorul vehiculului trebuie să prezinte o suprafață cu o înălțime de cel puțin 25 mm, cu marginile rotunjite la o rază de curbură de cel puțin 3,2 mm. Această suprafață trebuie confecționată din sau acoperită cu un material disipator de energie definit în anexa IV la prezentul regulament și trebuie testată în conformitate cu această anexă, impactul fiind aplicat în direcție orizontală și longitudinală (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.2.3.1.).

- 5.2.3.2. Rafturile și alte componente similare, sub efectul unei forțe orizontale longitudinale de 37,8 daN, aplicată spre înainte de un cilindru având un diametru de 110 mm și axa verticală, trebuie să se detașeze, să se rupă, să se deformeze semnificativ sau să se retracteze fără să producă suprafețe periculoase pe marginea raftului. Forța trebuie direcționată către cea mai solidă parte a raftului sau a componentelor similare (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.2.3.2.).
- 5.2.4. În cazul în care elementele în cauză conțin o parte confecționată dintr-un material cu o duritate mai mică de 50 Shore A fixată pe un suport rigid, cerințele de mai sus, cu excepția cerințelor din anexa IV referitoare la absorbția de energie, se aplică numai suportului rigid, sau se demonstrează prin testări suficiente, conform procedurii descrise în anexa IV, că materialul moale cu o duritate mai mică de 50 Shore A nu se va secționa astfel încât să intre în contact cu suportul în cursul testului de impact specificat. În acest caz cerințele referitoare la rază nu se aplică.
- 5.3. Alte echipamente interioare ale habitacului situate în fața planului transversal care trece prin linia de referință a trunchiului manechinului amplasat pe scaunele situate cel mai în spate (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.).
- 5.3.1. Domeniul de aplicare
- Cerințele punctului 5.3.2 de mai jos se aplică mânerelor, manetelor și butoanelor de comandă și oricăror altor obiecte proeminente la care nu s-a făcut referire la punctele 5.1 și 5.2 de mai sus (a se vedea, de asemenea, punctul 5.3.2.2.).
- 5.3.2. Cerințe
- În cazul în care elementele prevăzute la punctul 5.3.1 de mai sus sunt astfel amplasate încât ocupanții vehiculului pot veni în contact cu acestea, ele trebuie să îndeplinească cerințele de la punctele 5.3.2.1-5.3.4. În cazul în care acestea pot fi atinse de o sferă cu un diametru de 165 mm și sunt situate deasupra punctului „H” cel mai de jos (vezi anexa V la prezentul regulament) al scaunelor din față și înaintea planului transversal al liniei de referință a trunchiului manechinului de pe scaunul cel mai din spate și în afara zonelor definite la punctele 2.3.1 și 2.3.2, aceste cerințe sunt considerate a fi îndeplinite în cazul în care: (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.2.)
- 5.3.2.1. suprafața acestora se termină cu margini rotunjite, ale căror raze de curbura sunt cel puțin 3,2 mm (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.2.1.);
- 5.3.2.2. manetele și butoanele de comandă sunt proiectate și construite astfel încât, sub efectul unei forțe longitudinale orizontale de 37,8 daN aplicată spre înainte, fie se reduce proeminența la mai puțin de 25 mm de la suprafața panoului, în poziția cea mai defavorabilă, fie aceste echipamente se detașează sau se îndoiesc: în cele două cazuri din urmă, nu trebuie să rămână proeminențe periculoase. Cu toate acestea, manetele de acționare a geamurilor pot să aibă o proeminență de 35 mm de la suprafața panoului (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.2.2.);
- 5.3.2.3. Comanda pentru frâna de mână, în poziție de repaus, și maneta schimbătorului de viteze, aflată în orice poziție de mers înainte, cu excepția cazurilor când acestea se află în zonele definite la punctele 2.3.1 și 2.3.2 și în zonele de sub planul orizontal care trece prin punctul „H” al scaunelor din față, trebuie să aibă o suprafață de cel puțin 6 cm<sup>2</sup>, măsurată în secțiune transversală perpendiculară pe direcția longitudinală și orizontală la cel mult 6,5 mm de la punctul cel mai proeminent, raza de curbura fiind cel puțin 3,2 mm (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.2.3.).



- 5.3.3. Cerințele de la punctul 5.3.2.3 nu se aplică comenzii frânei de mână montate pe podea; pentru astfel de comenzi, în cazul în care înălțimea oricărei părți în poziție de repaus se află deasupra unui plan orizontal care trece prin punctul „H” al scaunelor din față (a se vedea anexa V din prezentul regulament), comanda trebuie să aibă o arie de secțiune transversală de cel puțin 6,5 cm<sup>2</sup>, măsurată în plan orizontal la cel mult 6,5 mm de la punctul cel mai proeminent (măsurată pe direcție verticală). Raza de curbură nu trebuie să fie mai mică de 3,2 mm.
- 5.3.4. Celelalte elemente ale echipamentelor vehiculului care nu fac obiectul punctului de mai sus, cum ar fi șinele scaunelor, dispozitivele de reglare a părții orizontale sau verticale a scaunului, dispozitivele de rulare a centurilor de siguranță etc., nu fac obiectul niciunei reglementări dacă acestea sunt situate sub liniile orizontale care trec prin punctul „H” al fiecărui scaun din față, chiar dacă este probabil ca ocupantul să vină în contact cu astfel de elemente (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.4.).
- 5.3.4.1. Componentele montate în acoperiș, dar care nu fac parte din structura acoperișului, precum mânerele de viraj, plafonierele și parasolarele etc., trebuie să aibă o rază de curbură de cel puțin 3,2 mm. În plus, lățimea părților proeminente trebuie să aibă cel puțin dimensiunea proeminenței lor în jos; în mod alternativ, aceste părți proeminente trebuie să treacă testul de disipare a energiei în conformitate cu cerințele anexei IV (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.3.4.1.).
- 5.3.5. În cazul în care componentele de mai sus conțin o parte confecționată dintr-un material cu o duritate mai mică de 50 Shore A fixată pe un suport rigid, cerințele de mai sus se aplică numai suportului rigid, sau se demonstrează prin testări suficiente, conform procedurii descrise în anexa IV, că materialul moale cu o duritate mai mică de 50 Shore A nu se va secționa astfel încât să intre în contact cu suportul în cursul testului de impact specificat. În acest caz cerințele referitoare la rază nu se aplică.
- 5.3.6. În plus, geamurile și sistemele de pereți despărțitori acționate electric, precum și elementele de comandă ale acestora, trebuie să îndeplinească cerințele punctului 5.8 de mai jos.
- 5.4. Acoperiș (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.4.)
- 5.4.1. Domeniul de aplicare
- 5.4.1.1. Cerințele punctului 5.4.2 de mai jos se aplică feței interioare a acoperișului.
- 5.4.1.2. Cu toate acestea, ele nu se aplică părților din acoperiș care nu pot intra în contact cu o sferă cu diametrul de 165 mm.
- 5.4.2. Cerințe
- 5.4.2.1. Acea parte a feței interioare a acoperișului care este situată deasupra sau în fața ocupanților trebuie să nu prezinte asperități periculoase sau margini ascuțite, orientate spre spate sau în jos. Lățimea părților proeminente trebuie să aibă cel puțin dimensiunea proeminenței lor în jos, iar marginile trebuie să aibă o rază de curbură de cel puțin 5 mm. În special, armăturile și nervurile rigide, cu excepția ranforsărilor superioare ale suprafețelor vitrate și ale cadrelor portierelor, trebuie să nu prezinte proeminențe în jos mai mari de 19 mm (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.4.2.1.).
- 5.4.2.2. În cazul în care armăturile sau nervurile nu îndeplinesc cerințele punctului 5.4.2.1, acestea trebuie să treacă testul de disipare a energiei în conformitate cu cerințele anexei IV la prezentul regulament.
- 5.4.2.3. Sârmele metalice care întind căptușeala plafonului și ramele parasolarelor trebuie să aibă un diametru maxim de 5 mm sau să fie capabile să absoarbă energia, în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament. Elementele de fixare nerigide ale ramelor parasolarelor trebuie să îndeplinească cerințele punctului 5.3.4.1. de mai sus.

- 5.5. Vehiculele cu acoperiș mobil (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.5.)
- 5.5.1. Cerințe
- 5.5.1.1. Următoarele cerințe și cele de la punctul 5.4 de mai sus se aplică vehiculelor cu acoperiș mobil atunci când acoperișul este în poziția închis.
- 5.5.1.2. În plus, dispozitivele de deschidere și acționare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 5.5.1.2., 5.5.1.2.1. și 5.5.1.2.2.):
- 5.5.1.2.1. să fie astfel proiectate și construite încât să evite pe cât posibil funcționarea accidentală sau inoportună (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 5.5.1.2., 5.5.1.2.1. și 5.5.1.2.2.);
- 5.5.1.2.2. suprafețele acestora trebuie să se termine cu margini rotunjite, razele de curbură fiind de cel puțin 5 mm; (a se vedea anexa X, notele explicative, punctele 5.5.1.2., 5.5.1.2.1. și 5.5.1.2.2.);
- 5.5.1.2.3. să fie amplasate, în poziție de repaus, în zone care nu pot intra în contact cu o sferă cu diametrul de 165 mm. Dacă această condiție nu poate fi satisfăcută, dispozitivele de deschidere și acționare trebuie, în poziție de repaus, fie să rămână retrase, fie să fie astfel proiectate și construite încât, sub efectul unei forțe de 37,8 daN aplicată în direcția de impact definită în anexa IV la prezentul regulament ca tangentă la traiectoria capului fals, fie se reduce proeminența descrisă în anexa VI la prezentul regulament la cel mult 25 mm față de suprafața pe care sunt montate dispozitivele, fie dispozitivele se detașează; în cel din urmă caz, trebuie să nu rămână proeminențe periculoase (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.5.1.2.3.).
- 5.5.2. În plus, trapele de aerisire acționate electric și dispozitivele de comandă ale acestora trebuie să îndeplinească cerințele punctului 5.8 de mai jos.
- 5.6. Vehicule decapotabile (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.6.)
- 5.6.1. În cazul vehiculelor decapotabile, numai părțile inferioare ale elementelor superioare ale barelor de siguranță în caz de răsturnare și partea superioară a cadrului parbrizului, în toate pozițiile de utilizare normală, trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul 5.4. Sistemul de tije rabatabile sau articulații utilizate la susținerea unui acoperiș nerigid trebuie, în cazul în care acestea sunt situate deasupra sau în fața pasagerilor, să nu prezinte asperități periculoase sau margini ascuțite, orientate spre spate sau în jos (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.6.1.).
- 5.7. Părțile din spate ale scaunelor fixate de vehicul
- 5.7.1. Cerințe
- 5.7.1.1. Suprafața părților din spate ale scaunelor trebuie să nu prezinte asperități periculoase sau margini ascuțite care pot crește riscul de lezare sau severitatea leziunilor ocupanților (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.7.1.1.).
- 5.7.1.2. Sub rezerva condițiilor prevăzute la punctele 5.7.1.2.1., 5.7.1.2.2, și 5.7.1.2.3 de mai jos, partea spătarului scaunului din față care se află în zona de impact a capului, descrisă în anexa I la prezentul regulament, trebuie să fie disipatoare de energie, conform prevederilor anexei IV la prezentul regulament. Pentru determinarea zonei de impact a capului scaunele din față trebuie, în cazul în care acestea sunt reglabile, să fie în poziția de conducere cea mai posterioară, cu spătarele înclinate sub un unghi cât mai apropiat de 25 °, dacă nu se precizează altfel de către constructor (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.7.1.2.).
- 5.7.1.2.1. În cazul scaunelor din față separate, zona de impact a capului pentru pasagerii din spate se extinde cu 10 cm de fiecare parte a liniei mediane a scaunului, în partea superioară a părții posterioare a spătarului.

- 5.7.1.2.1.1 În cazul scaunelor dotate cu tetieră, fiecare testare trebuie efectuată cu tetiera în poziția cea mai de jos și într-un punct situat pe linia verticală care trece prin centrul tetierei.
- 5.7.1.2.1.2 În cazul scaunelor proiectate pentru a fi montate pe mai multe tipuri de vehicule, zona de impact trebuie determinată la vehiculul a cărui poziție de conducere cea mai posterioară este, dintre toate tipurile de vehicule considerate, cea mai nefavorabilă; zona de impact determinată astfel va fi considerată adecvată și pentru celelalte tipuri.
- 5.7.1.2.2. În cazul banchetelor din față, zona de impact trebuie să fie extinsă între planurile longitudinale verticale situate la 10 cm în exterior față de linia mediană a fiecărui loc exterior prevăzut. Linia mediană a fiecărui loc exterior de pe banchetă trebuie să fie specificată de constructor.
- 5.7.1.2.3. În zona de impact a capului din afara limitelor prevăzute la punctele 5.7.1.2.1-5.7.1.2.2 inclusiv, structura cadrului scaunului se capitonează pentru a împiedica contactul direct al capului cu aceasta; și, în aceste zone structura trebuie să aibă o rază de curbură de cel puțin 5 mm. Aceste părți pot să satisfacă cerințele de disipare a energiei prevăzute în anexa IV la prezentul regulament (a se vedea anexa X, notele explicative, punctul 5.7.1.2.3.).
- 5.7.2. Aceste cerințe nu se aplică scaunelor care se află cel mai în spate, scaunelor orientate spre lateral sau spre spate, scaunelor aflate spate-în-spate sau scaunelor rabatabile (strapontinelor). În cazul în care zonele de impact ale scaunelor, tetierelor și suporturilor acestora conțin părți acoperite cu materiale cu o duritate mai mică de 50 Shore A, cerințele de mai sus, cu excepția celor care se referă la disiparea energiei descrise în anexa IV la prezentul regulament, se aplică numai părților rigide.
- 5.7.3. Cerințele punctului 5.7. sunt considerate satisfăcute în cazul părților din spate ale scaunelor care fac parte dintr-un tip de vehicul omologat conform Regulamentului nr. 17 (seria 03 de modificări sau serii ulterioare).
- 5.8. Acționarea electrică a geamurilor, a trapelor de aerisire și a sistemelor de pereți despărțitori
- 5.8.1. Cerințele de mai jos se aplică acționării electrice a geamurilor/trapelor de aerisire/sistemelor de pereți despărțitori în vederea reducerii la minimum a posibilității apariției leziunilor cauzate de utilizarea accidentală sau necorespunzătoare.
- 5.8.2. Cerințe privind exploatarea în condiții normale
- Cu excepția dispozițiilor de la punctul 5.8.3, geamurile/trapele de aerisire/sistemele de pereți despărțitori acționate electric pot fi închise cu respectarea uneia sau mai multora dintre următoarele condiții:
- 5.8.2.1. atunci când cheia de contact se află în contact, în orice poziție de utilizare sau într-o situație echivalentă în cazul dispozitivelor nemecanice;
- 5.8.2.2. atunci când cheia de contact a fost utilizată pentru activarea alimentării cu energie electrică a geamurilor/trapelor de aerisire/sistemelor de pereți despărțitori acționate electric;
- 5.8.2.3. prin forță musculară neasistată de sursa de energie electrică a vehiculului;
- 5.8.2.4. prin activarea continuă a unui sistem de închidere situat în exteriorul vehiculului;

- 5.8.2.5. în intervalul de timp dintre momentul în care contactul a fost întrerupt sau cheia de contact a fost scoasă din contact, sau o situație echivalentă în cazul dispozitivelor nemecanice, și momentul în care niciuna din portierele din față nu a fost deschisă suficient de mult ca să permită ieșirea ocupanților;
- 5.8.2.6. atunci când mișcarea de închidere a geamului, trapei de aerisire sau a sistemului de pereți despărțitori acționate electric începe de la o deschidere care nu depășește 4 mm;
- 5.8.2.7. atunci când geamul acționat electric al portierei unui vehicul care nu are cadru superior al portierei se închide automat ori de câte ori portiera respectivă este închisă. În acest caz, deschiderea maximă, astfel cum a fost definită la punctul 2.15, înainte de închiderea geamului, trebuie să nu depășească 12 mm.
- 5.8.2.8. Se permite închiderea de la distanță prin activarea continuă a unui dispozitiv de acționare la distanță, sub rezerva ca una din condițiile următoare să fie îndeplinită:
- 5.8.2.8.1. distanța de acționare dintre dispozitivul de acționare la distanță și vehicul să nu depășească 6 m;
- 5.8.2.8.2. distanța de acționare dintre dispozitivul de acționare la distanță și vehicul să nu depășească 11 m, cu condiția ca sistemul să necesite vizibilitate directă între dispozitiv și vehicul. Această condiție poate fi verificată prin plasarea unui obiect opac între dispozitivul de acționare la distanță și vehicul.
- 5.8.2.9. Se permite închiderea printr-o singură atingere de buton doar pentru geamul acționat electric de la portiera șoferului și pentru trapa de aerisire, și doar pe perioada în care cheia de contact este în poziția de funcționare a motorului. De asemenea, închiderea se permite atunci când motorul a fost oprit sau cheia de contact/cheia pentru circuitele electrice a fost scoasă, sau o situație echivalentă în cazul dispozitivelor nemecanice, dacă niciuna din portierele din față nu a fost deschisă suficient de mult ca să permită ieșirea ocupanților;
- 5.8.3. Cerințe privind inversarea automată a cursei
- 5.8.3.1. Niciuna din cerințele punctului 5.8.2 nu se aplică dacă geamul/trapa de aerisire/sistemul de pereți despărțitori acționate electric sunt dotate cu un dispozitiv de inversare automată a cursei.
- 5.8.3.1.1. Acest dispozitiv asigură inversarea cursei pentru geam/trapa de aerisire/sistemul de pereți despărțitori înainte de exercitarea unei forțe de strângere mai mare de 100 N în intervalul de deschidere de la 200 mm până la 4 mm deasupra marginii superioare a geamului/sistemului de pereți despărțitori acționate electric sau în fața marginii anterioare a unei trape culisante și la nivelul marginii mobile a unei trape basculante.
- 5.8.3.1.2. După o astfel de mișcare în cursă inversă, geamul sau trapa de aerisire sau sistemul de pereți despărțitori se deschide într-una din următoarele poziții:
- 5.8.3.1.2.1. o poziție care să permită introducerea unui baston semi-rigid cilindric cu diametrul de 200 mm, prin deschizătura respectivă, la același (aceleași) punct(e) de contact utilizat(e) pentru a determina comportamentul în cursă inversă de la punctul 5.8.3.1.1.;
- 5.8.3.1.2.2. o poziție care reprezintă cel puțin poziția inițială înainte de inițierea închiderii;
- 5.8.3.1.2.3. o poziție deschisă cu cel puțin 50 mm mai mult decât poziția din momentul în care a fost inițiată mișcarea în cursă inversă;
- 5.8.3.1.2.4. în cazul unei mișcări de basculare a unei trape de aerisire, deschiderea unghiulară maximă.

- 5.8.3.1.3. Pentru a verifica geamurile/trapele de aerisire/sistemele de pereți despărțitori acționate electric cu dispozitive de inversare a cursei conform punctului 5.8.3.1.1., se introduce prin deschidere un instrument de măsurare/un baston de testare, din interior către exteriorul vehiculului sau, în cazul unui sistem cu pereți despărțitori, din partea din spate a habitaculului, astfel încât suprafața cilindrică a bastonului să intre în contact cu fiecare parte a structurii vehiculului care formează marginea geamului/deschiderii trapei de aerisire/peretelui despărțitor. Raportul forță/deformare a instrumentului de măsurare trebuie să fie  $10 \pm 0,5$  N/mm. Pozițiile bastonului de testare (amplasată în mod normal perpendicular pe marginea geamului/trapei de aerisire/sistemului despărțitor și perpendicular pe direcția de închidere) sunt ilustrate în figura 1 din anexa IX la prezentul regulament. Poziția bastonului de testare față de margine și direcția de închidere trebuie păstrată pe toată durata testării.
- 5.8.4. Amplasarea și utilizarea comutatoarelor
- 5.8.4.1. Comutatoarele geamurilor/trapelor de aerisire/peretilor despărțitori acționate electric trebuie amplasate sau acționate astfel încât să se reducă la minimum riscul închiderii accidentale. Comutatoarele trebuie să necesite o acționare continuă pentru închidere, cu excepția cazurilor de la punctele 5.8.2.7, 5.8.2.9 sau 5.8.3.
- 5.8.4.2. Toate comutatoarele pentru geamurile din spate, trapa de aerisire și peretele despărțitor care sunt proiectate pentru a fi utilizate de ocupanții care se află în partea din spate a vehiculului trebuie să poată fi dezactivate printr-un comutator acționat de conducătorul vehiculului, amplasat în fața unui plan transversal vertical care trece prin punctele „R” ale scaunelor din față. Comutatorul acționat de conducătorul vehiculului nu este necesar dacă geamurile din spate, trapa de aerisire sau peretele despărțitor sunt echipate cu un dispozitiv de inversare automată a cursei. Dacă comutatorul acționat de conducătorul vehiculului este totuși prezent, acesta trebuie să nu dezactiveze dispozitivul de inversare automată a cursei sau să prevină coborârea sistemului de pereți despărțitori.
- Comutatorul acționat de conducătorul vehiculului este amplasat astfel încât să reducă la minimum orice posibilitate de manipulare accidentală. Acesta trebuie să fie identificat prin simbolul reprezentat în figura 2 din anexa IX la prezentul regulament sau printr-un simbol echivalent, de exemplu un simbol conform ISO 2575:1998 reprodus în figura 3 din anexa IX la prezentul regulament.
- 5.8.5. Dispozitive de protecție
- Toate dispozitivele de protecție utilizate pentru prevenirea deteriorării sursei de alimentare cu energie electrică în caz de supraîncărcare sau blocare trebuie să se reactiveze după încetarea supraîncărcării sau după decuplarea automată. După reactivarea dispozitivelor de protecție, mișcarea de închidere trebuie să nu reînceapă în lipsa unei acțiuni deliberate asupra dispozitivului de comandă.
- 5.8.6. Instrucțiuni prezentate în manualul utilizatorului
- 5.8.6.1. Manualul utilizatorului vehiculului trebuie să conțină instrucțiuni clare referitoare la geamul/trapa de aerisire/peretele despărțitor acționate electric, inclusiv:
- 5.8.6.1.1. explicarea consecințelor posibile (imobilizarea unor părți ale corpului în deschizătură);
- 5.8.6.1.2. utilizarea comutatorului acționat de conducătorul vehiculului;
- 5.8.6.1.3. un mesaj de „AVERTIZARE” indicând pericolele, în special cele pentru copii, în cazul utilizării necorespunzătoare/activării geamurilor/trapelor de aerisire/sistemelor de pereți despărțitori acționate electric. Aceste informații trebuie să precizeze responsabilitățile conducătorului auto, inclusiv instrucțiuni pentru ceilalți ocupanți și recomandarea de a părăsi vehiculul numai după ce cheia de contact/cheia pentru circuitele electrice a fost scoasă, sau o situație echivalentă în cazul dispozitivelor nemecanice;

- 5.8.6.1.4. un mesaj de „AVERTIZARE” indicând faptul că ar trebui să se acorde o atenție specială atunci când se utilizează sistemele de închidere la distanță (a se vedea punctul 5.8.2.8), de exemplu aceste sisteme să se acționeze doar atunci când cel care le utilizează are o vedere clară asupra vehiculului, pentru a se asigura că nimeni nu poate fi prins în deschizătura geamurilor/trapei de aerisire/sistemelor de pereți despărțitori acționate electric.
- 5.8.7. Dacă geamurile/trapa de aerisire/sistemele de pereți despărțitori acționate electric sunt instalate într-un vehicul care nu poate fi testat conform procedurilor de testare menționate mai sus, omologarea poate fi acordată în cazul în care constructorul poate demonstra că protecția ocupanților este echivalentă sau superioară.
- 5.9. Alte echipamente nespecificate
- 5.9.1. Cerințele de la punctul 5. se aplică echipamentelor care nu sunt menționate la punctele anterioare care, în sensul diferitelor cerințe de la punctele 5.1.-5.7. și în funcție de amplasarea acestora în vehicul, pot veni în contact cu ocupanții. În cazul în care aceste componente sunt confecționate dintr-un material cu o duritate mai mică de 50 Shore A, fixat pe un suport rigid, cerințele în cauză se aplică numai suportului rigid, sau se demonstrează prin testări suficiente, conform procedurii descrise în anexa IV, că materialul moale cu o duritate mai mică de 50 Shore A nu se va secționa în cursul testului de impact specificat. În acest caz, raza de curbură prevăzută se aplică numai suprafeței din material moale.
- 5.9.2. Pentru componente cum ar fi, de exemplu, consola centrală sau alte componente ale vehiculului care se încadrează la punctul 5.9.1., nu este necesară efectuarea unui test de disipare a energiei conform anexei IV pentru niciuna dintre componentele care poate intra în contact cu dispozitivul de la procedura prevăzută în anexa I dacă:
- în opinia serviciului tehnic, este improbabil ca această componentă să intre în contact cu capul ocupantului datorită sistemului (sistemelor) de reținere instalat(e) în vehicul, sau
- constructorul poate dovedi lipsa acestui contact utilizând, de exemplu, metoda descrisă în anexa VIII sau orice altă metodă echivalentă.
6. MODIFICĂRI ȘI PRELUNGIRI ALE OMOLOGĂRILOR PENTRU TIPURI DE VEHICULE
- 6.1. Orice modificare a tipului de vehicul trebuie comunicată serviciului administrativ care a omologat tipul de vehicul. Acest serviciu poate:
- 6.1.1. fie să considere că este improbabil ca modificările efectuate să aibă consecințe negative apreciabile și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele;
- 6.1.2. fie să solicite un nou raport de testare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testărilor.
- 6.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu specificarea modificărilor, se comunică prin procedura menționată la punctele 4.3. de mai sus părților acordului care aplică prezentul regulament.
- 6.3. Autoritatea competentă care eliberează prelungirea omologării trebuie să atribuie un număr de serie pentru prelungirea în cauză și să comunice acest număr celorlalte părți ale Acordului din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular de comunicare în conformitate cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 7.1. Fiecare vehicul care poartă o marcă de omologare în conformitate cu prezentul regulament trebuie să fie conform cu tipul de vehicul omologat.

- 7.2. Pentru a verifica conformitatea cu cerințele de la punctul 7.1 de mai sus, se prelevează din serie un vehicul care poartă marca de omologare în conformitate cu prezentul regulament.
- 7.3. Se consideră că producția este conformă cu cerințele prezentului regulament dacă sunt îndeplinite cerințele punctului 5 de mai sus.
8. SANȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 8.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerința prevăzută la punctul 7.1. de mai sus sau în cazul în care vehiculul nu trece verificările prevăzute la punctul 7. de mai sus.
- 8.2. În cazul în care o parte a acordului care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă este obligată să anunțe de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular de comunicare în conformitate cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
9. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care deținătorul omologării încetează definitiv producția unui tip de vehicul care face obiectul prezentului regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea care a acordat omologarea. După primirea comunicării în cauză, autoritatea respectivă trebuie să o comunice celorlalte părți ale acordului care aplică prezentul regulament prin intermediul unui formular de comunicare în conformitate cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
10. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA TESTĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile acordului care aplică prezentul regulament trebuie să comunice secretariatului Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testărilor de omologare și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și către care se trimit formularele care atestă omologarea sau refuzul ori retragerea omologării eliberate în alte țări.
-

## ANEXA I

**Determinarea zonei de impact a capului**

1. Zona de impact a capului cuprinde toate suprafețele nevitrate din interiorul unui vehicul care pot intra în contact static cu un cap sferic cu un diametru de 165 mm, parte integrantă a unui aparat de măsurare a cărui dimensiune de la punctul de pivotare a coapsei la vârful capului este reglabilă în mod continuu între 736 mm și 840 mm.
2. Zona menționată mai sus se determină utilizând procedura de mai jos sau echivalentul grafic al acesteia:
  - 2.1. Punctul de pivotare al aparatului de măsurare trebuie amplasat după cum urmează, pentru fiecare poziție de ședere specificată de constructor:
    - 2.1.1. în cazul scaunelor culisante:
      - 2.1.1.1. în punctul „H” (a se vedea anexa V), și
      - 2.1.1.2. într-un punct situat orizontal la 127 mm în fața punctului „H” și la o înălțime care rezultă din variația înălțimii punctului „H” cauzată de deplasarea înainte fie cu 127 mm, fie cu 19 mm (a se vedea anexa 1X, notele explicative pentru punctul 2.1.1.2. din anexa I).
    - 2.1.2. în cazul scaunelor neculisante:
      - 2.1.2.1. în punctul „H” al scaunului considerat.
  - 2.2. Toate punctele de contact situate în fața punctului „H” se determină pentru fiecare dimensiune de la punctul de pivotare la vârful capului care poate fi măsurată cu aparatul de măsurare în limita dimensiunilor interioare ale vehiculului (a se vedea anexa X, notele explicative pentru punctul 2.2. din anexa I).
    - 2.2.1. În cazul în care capul fals, al cărui braț este reglat la distanța minimă, se suprapune cu scaunul din față, pornind de la punctul „H” din spate, nu se stabilește niciun punct de contact pentru această operațiune specială.
  - 2.3. Cu aparatul de măsurare în poziție verticală, se determină punctele de contact posibile prin pivotarea aparatului înainte și în jos, descriind toate arcurile de cerc în planurile verticale, până la 90° de fiecare parte a planului vertical longitudinal al vehiculului care trece prin punctul „H”.
    - 2.3.1. Pentru determinarea punctelor de contact, lungimea brațului aparatului de măsurare nu se schimbă în timpul unei anumite operațiuni. Fiecare operațiune începe din poziție verticală.
3. Un „punct de contact” este un punct în care capul aparatului atinge o parte din interiorul vehiculului. Mișcarea maximă în jos este mișcarea în jos într-o poziție în care capul este tangențial pe un plan orizontal situat la 25,4 mm deasupra punctului „H”.



## ANEXA II

## COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: Denumirea administrației:

.....

.....

.....

cu privire la <sup>(2)</sup>: ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII  
 REFUZAREA OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

a unui tip de vehicul în ceea ce privește echipamentele sale interioare, conform Regulamentului nr. 21.

Nr. de omologare ..... Nr. de prelungire .....

1. Denumirea sau marca comercială a vehiculului .....
2. Tipul vehiculului .....
3. Denumirea și adresa constructorului .....
4. După caz, numele și adresa reprezentantului constructorului .....
5. Vehicul prezentat pentru omologare la data .....
6. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea testărilor de omologare .....
7. Data raportului de testare .....
8. Numărul raportului .....
9. Mențiuni: Tipul vehiculului (berlină, break) .....
10. Amplasarea mărcii de omologare .....
11. Omologare acordată/refuzată/prelungită/retrasă <sup>(2)</sup> .....
12. Motivul (motivele) prelungirii (după caz) .....
13. Locul .....
14. Data .....
15. Semnătura .....

Lista documentelor depuse la serviciul administrativ care a acordat omologarea este anexată la prezenta comunicare, documentele putând fi obținute la cerere.

<sup>(1)</sup> Numărul distinctiv al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile referitoare la omologare din regulament).

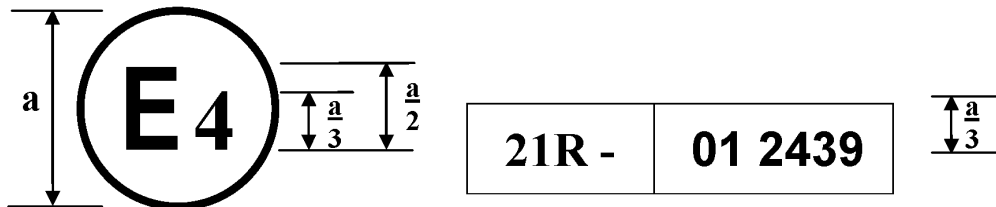
<sup>(2)</sup> A se tăia ceea ce nu se aplică.

## ANEXA III

## MODELE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

## MODELUL A

(A se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

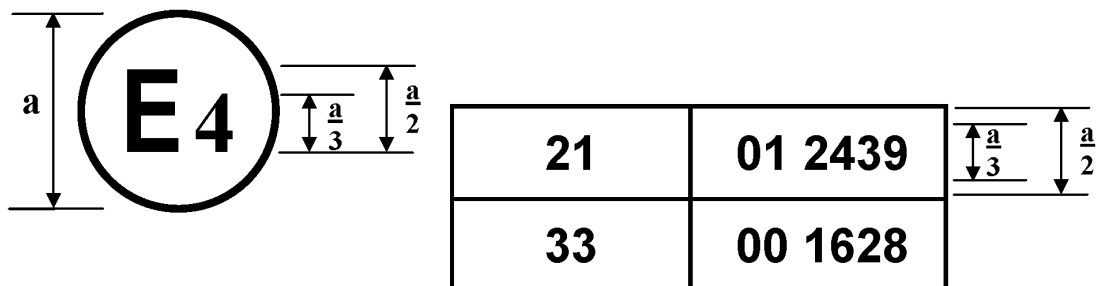


a = 8 mm min.

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat, în ceea ce privește echipamentele sale interioare, în Țările de Jos (E4), sub numărul 012439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 21, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.

## MODELUL B

(A se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



a = 8 mm min.

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4), în conformitate cu Regulamentele nr. 21 și 33 <sup>(1)</sup>. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate aceste omologări, Regulamentul nr. 21 a inclus seria 01 de modificări, iar Regulamentul nr. 33 a fost încă în forma sa originală.

<sup>(1)</sup> Cel de-al doilea număr este oferit doar ca exemplu.

## ANEXA IV

**Procedură de testare a materialelor disipatoare de energie**

1. PREGĂTIRE; APARATUL DE TESTARE; PROCEDURĂ
  - 1.1. **Pregătire**
    - 1.1.1. Componenta produsă din materiale disipatoare de energie se montează și se testează pe membrul structural de sprijin care trebuie instalat pe vehicul. Testul se efectuează, preferabil și atunci când este posibil, direct pe caroserie. Membrul structural, sau caroseria, se fixează ferm de bancul de testare astfel încât să nu se miște la impact.
    - 1.1.2. Totuși, la cererea constructorului, obiectul testat poate fi montat pe un echipament care simulează instalarea pe vehicul, cu condiția ca ansamblul care cuprinde componenta și echipamentul să aibă aceeași poziție geometrică, un grad de rigiditate care să nu fie mai mic și o capacitate de disipare a energiei care să nu fie mai mare decât a ansamblului real care cuprinde componenta și membrul structural de sprijin.
  - 1.2. **Aparatul de testare**
    - 1.2.1. Acest aparat constă într-un pendul a cărui pivot este sprijinit pe rulmenți cu bile și a cărui masă redusă<sup>(1)</sup>, în centrul de percuzie, este de 6,8 kg. Extremitatea inferioară a pendulului constă într-un cap fals rigid, cu diametrul de 165 mm, al cărei centru este identic cu centrul de percuzie al pendulului.
    - 1.2.2. Capul fals este dotat cu două accelerometre și un vitezometru, toate capabile să măsoare valorile pe direcția de impact.
  - 1.3. **Instrumentele de înregistrare**

Instrumentele de înregistrare utilizate sunt astfel alese încât măsurătorile să poată fi efectuate cu următoarele grade de precizie:

    - 1.3.1. **Accelerație:**

precizie =  $\pm 5\%$  din valoarea reală;

frecvența de răspuns = până la 1 000 Hz;

sensibilitatea transversală =  $> 5\%$  din cel mai mic punct de pe scală.
    - 1.3.2. **Viteză:**

precizie =  $\pm 2,5\%$  din valoarea reală;

sensibilitate = 0,5 km/h.
    - 1.3.3. **Înregistrarea timpului:**

instrumentele permit înregistrarea acțiunii pe toată durata ei, iar citirile se fac în maxim o miime de secundă;

începutul impactului la momentul primului contact între capul fals și componenta testată se notează pe înregistrările utilizate pentru analiza testului.
  - 1.4. **Procedura de testare (a se vedea anexa X, notele explicative pentru punctul 1.4 din anexa IV).**
    - 1.4.1. În orice punct de impact de pe suprafața de testat, direcția de impact este tangentă la traiectoria capului fals al aparatului de măsurare descris în anexa I.

<sup>(1)</sup> Relația dintre masa redusă „ $m_r$ ” a pendulului și masa totală „ $m$ ” a pendulului la o distanță „ $a$ ” între centrul de percuzie și axul de rotație și la o distanță „ $l$ ” între centrul de gravitație și axul de rotație este dat de formula:  $M_r = (m.l)/a$

- 1.4.1.1. Pentru testarea părților menționate la punctele 5.3.4.1 și 5.4.2.2 din prezentul regulament, brațul aparatului de măsurare se alungește până la realizarea contactului cu partea care urmează să fie luată în considerare, până la o limită de 1 000 mm între punctul de pivotare și polul capului aparatului. Cu toate acestea, orice armături și nervuri ale acoperișului menționate la punctul 5.4.2.2. care nu pot fi atinse se supun cerințelor punctului 5.4.2.1 din prezentul regulament, cu excepția celei referitoare la înălțimea proeminenței.
- 1.4.2. În cazul în care unghiul dintre direcția de impact și perpendiculara la suprafață în punctul de impact este  $5^\circ$  sau mai puțin, testul se efectuează astfel încât tangenta la traiectoria centrului de percuție al pendulului coincide cu direcția de impact. Capul fals lovește componenta de testat cu o viteză de 24,1 km/h sau, în cazul componentelor care acoperă un airbag neumflat, cu o viteză de 19,3 km/h; această viteză se obține fie chiar prin energia de propulsare, fie prin utilizarea unui dispozitiv suplimentar de propulsie.
- 1.4.3. În cazul în care unghiul dintre direcția de impact și perpendiculara la suprafață în punctul de impact este mai mare de  $5^\circ$ , testul se poate efectua astfel încât tangenta la traiectoria centrului de percuție al pendulului coincide cu perpendiculara pe punctul de impact. Viteza de testare se reduce în acest caz la valoarea componentei normale a vitezei prevăzute la punctul 1.4.2.

## 2. REZULTATE

- 2.1. În teste efectuate în conformitate cu procedurile de mai sus, decelerația capului fals nu depășește în mod continuu valoarea de 80 g mai mult de 3 milisecunde. Valoarea decelerației înregistrate este media citirilor de la cele două decelerometre.

## 3. PROCEDURI ECHIVALENTE

- 3.1. Proceduri de testare echivalente sunt permise, cu condiția ca rezultatele cerute la punctul 2 de mai sus să poată fi obținute.
  - 3.2. Responsabilitatea pentru demonstrarea echivalenței unei metode diferite de cea descrisă la punctul 1 revine persoanei care utilizează o astfel de metodă.
-

## ANEXA V

**Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului efectiv al trunchiului pentru pozițiile de ședere în vehiculele cu motor**

## 1. SCOP

Procedura descrisă în prezenta anexă este folosită pentru a stabili locul punctului „H” și unghiul efectiv al trunchiului pentru una sau mai multe poziții de ședere într-un vehicul cu motor și pentru a verifica relația dintre datele măsurate și specificațiile tehnice furnizate de constructorul vehiculului (<sup>1</sup>).

## 2. DEFINIȚII

În sensul prezentei anexă:

2.1. „Date de referință” înseamnă una sau mai multe dintre următoarele caracteristici ale unei poziții de ședere:

2.1.1. Punctul „H” și punctul „R”, precum și relația dintre acestea;

2.1.2. Unghiul efectiv al trunchiului și unghiul proiectat al trunchiului, precum și relația dintre acestea.

2.2. „Dispozitiv tridimensional pentru determinarea punctului H” (dispozitiv 3-D H) înseamnă dispozitivul folosit pentru determinarea punctelor „H” și a unghiurilor efective ale trunchiului. Acest dispozitiv este descris în appendicele 1 la prezenta anexă;

2.3. „Punctul H” înseamnă centrul de pivotare între trunchiul și coapsa dispozitivului 3-D H instalat pe scaunul vehiculului, în conformitate cu punctul 4 de mai jos. Punctul „H” este situat în centrul liniei mediane a dispozitivului, care se află între reperele punctului „H” situate pe fiecare parte a dispozitivului 3-D H. Punctul „H” corespunde teoretic punctului „R” (pentru toleranțe, a se vedea punctul 3.2.2 de mai jos). Odată determinat conform procedurii descrise la punctul 4, punctul „H” este considerat că este fix față de structura șezutului a scaunului și că se deplasează împreună cu aceasta atunci când scaunul este reglat;

2.4. „Punctul R” sau „punctul de ședere de referință” înseamnă un punct definit prin construcție de constructorul vehiculului pentru fiecare poziție de ședere și stabilit în raport cu sistemul de referință tridimensional;

2.5. „Linia trunchiului” înseamnă linia mediană a sondei dispozitivului 3-D H atunci când sonda se află în poziția cea mai posterioară;

2.6. „Unghi efectiv al trunchiului” reprezintă unghiul măsurat între o linie verticală care trece prin punctul „H” și linia trunchiului, folosind cvadrantul unghiului spatelui al dispozitivului 3-DH. Unghiul efectiv al trunchiului corespunde teoretic unghiului proiectat al trunchiului (pentru toleranțe, a se vedea punctul 3.2.2 de mai jos);

2.7. „Unghiul proiectat al trunchiului” înseamnă unghiul măsurat între o linie verticală prin punctul „R” și linia trunchiului aflat într-o poziție care corespunde poziției proiectate a spătarului, stabilită de constructorul vehiculului;

2.8. „Planul median al ocupantului” (C/LO) înseamnă planul median al dispozitivului 3-D H poziționat în fiecare poziție proiectată de ședere; el este reprezentat de coordonata punctului „H” pe axa „Y”. Pentru scaunele individuale, planul median al scaunului coincide cu planul median al ocupantului. Pentru alte scaune, planul median al ocupantului este specificat de către constructor;

2.9. „Sistemul de referință tridimensional” înseamnă un sistem astfel cum este descris în appendicele 2 din prezenta anexă;

2.10. „Puncte de reper” reprezintă repere fizice (găuri, suprafețe, semne sau creștături) pe caroseria vehiculului, astfel cum sunt definite de către constructor;

2.11. „Poziția vehiculului în care se efectuează măsurătorile” înseamnă poziția vehiculului definită de coordonatele punctelor de reper în sistemul de referință tridimensional.

(<sup>1</sup>) În orice poziție de ședere pe alte locuri decât cele din față, în care punctul „H” nu poate fi determinat folosind „dispozitivul tridimensional pentru determinarea punctului H” sau alte proceduri, punctul „R” indicat de constructor poate fi luat drept referință de autoritățile competente, dacă acestea consideră necesar.

3. CERINȚE
  - 3.1. Prezentarea datelor

Pentru fiecare poziție de ședere pentru care sunt solicitate date de referință necesare pentru a demonstra conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament trebuie prezentate, sub forma indicată în apendicele 3 la prezenta anexă, toate sau o selecție corespunzătoare următoarelor date:

    - 3.1.1. coordonatele punctului „R” în raport cu sistemul de referință tridimensional;
    - 3.1.2. unghiul proiectat al trunchiului;
    - 3.1.3. toate indicațiile necesare reglării scaunului (dacă este reglabil) până la poziția de măsurare stabilită la punctul 4.3 de mai jos.
  - 3.2. Relația dintre datele măsurate și specificațiile proiectate
    - 3.2.1. Coordonatele punctului „H” și valoarea unghiului efectiv al trunchiului obținute prin procedura stabilită la punctul 4 de mai jos se compară cu coordonatele punctului „R”, respectiv cu valoarea unghiului proiectat al trunchiului indicată de către constructorul vehiculului.
    - 3.2.2. Pozițiile relative ale punctelor „R” și „H” și relația dintre unghiul proiectat al trunchiului și unghiul efectiv al trunchiului se consideră satisfăcătoare pentru poziția de ședere în cauză dacă punctul „H”, astfel cum este definit prin coordonatele sale, se situează într-un pătrat cu latura de 50 mm, având laturi orizontale și verticale ale căror diagonale se intersectează în punctul „R” și dacă unghiul efectiv al trunchiului variază cu cel mult 5° față de unghiul proiectat al trunchiului.
    - 3.2.3. Dacă aceste condiții sunt întrunite, punctul R și unghiul proiectat al trunchiului se folosesc pentru a demonstra respectarea dispozițiilor prezentului regulament.
    - 3.2.4. Dacă punctul „H” sau unghiul efectiv al trunchiului nu îndeplinesc cerințele punctului 3.2.2 de mai sus, punctul „H” și unghiul efectiv al trunchiului se măsoară de încă două ori (în total de trei ori). Dacă rezultatele a două dintre aceste trei operații îndeplinesc cerințele, se aplică dispozițiile de la punctul 3.2.3 de mai sus.
    - 3.2.5. Dacă rezultatele a cel puțin două dintre cele trei operații descrise la punctul 3.2.4 de mai sus nu îndeplinesc cerințele punctului 3.2.2 de mai sus sau dacă nu pot fi verificate deoarece constructorul nu a pus la dispoziție informații referitoare la poziția punctului „R” sau la unghiul proiectat al trunchiului, centrul de greutate al celor trei puncte măsurate sau media celor trei unghiuri măsurate se folosesc și se consideră ca fiind aplicabile în toate cazurile în care punctul „R” sau unghiul proiectat al trunchiului sunt menționate în prezentul regulament.
4. PROCEDURĂ PENTRU DETERMINAREA PUNCTULUI „H” ȘI A UNGHIULUI EFECTIV AL TRUNCHIULUI (a se vedea anexa X, notele explicative pentru punctul 4 al anexei V)
  - 4.1. Vehiculul trebuie preconditionat la o temperatură de  $20 \pm 10$  °C, la alegerea constructorului, pentru a se asigura faptul că materialul scaunului ajunge la temperatura camerei. Dacă scaunul care urmează a fi verificat nu a mai fost utilizat niciodată, pe acesta se va așeza o persoană sau un dispozitiv de 70-80 kg, de două ori timp de câte un minut, pentru a flecta șezutul și spătarul scaunului. La cererea constructorului, toate ansamblurile de scaune rămân neîncărcate timp de minimum 30 de minute înainte de instalarea dispozitivului 3-D H.
  - 4.2. Vehiculul trebuie să fie în poziția în care se efectuează măsurătorile definite la punctul 2.11 de mai sus.
  - 4.3. Dacă este reglabil, scaunul se reglează mai întâi în cea mai posterioară poziție normală de conducere, conform indicațiilor constructorului vehiculului, luând în considerare doar reglarea longitudinală a scaunului, excluzând cursa scaunului utilizată în alte scopuri decât pozițiile normale de conducere. Dacă există alte moduri de reglare a scaunelor (vertical, unghiular, al spătarului etc.), în acest caz acestea se reglează în poziția specificată de constructorul vehiculului. Pentru scaunele cu suspensie, poziția verticală se fixează rigid, corespunzător unei poziții normale de conducere specificată de constructor.

- 4.4. Suprafața poziției de ședere cu care intră în contact dispozitivul 3-D H se acoperă cu o muselină de bumbac, cu dimensiuni suficiente și textură adecvată, descrisă ca o țesătură de bumbac uniformă având 18,9 fire pe cm și cântărind 0,228 kg/m<sup>2</sup> sau ca un material tricotat sau nețesut cu caracteristici echivalente. Dacă testul se efectuează cu un scaun aflat în exteriorul vehiculului, podeaua pe care este așezat scaunul trebuie să aibă aceleași caracteristici esențiale <sup>(1)</sup> ca și podeaua vehiculului căruia îi este destinat scaunul.
- 4.5. Ansamblul șezut și spătar al dispozitivului 3-D H se plasează în așa fel încât planul median al ocupantului (C/LO) să coincidă cu planul median al dispozitivului 3-D H. La cererea constructorului, dispozitivul 3-D H poate fi deplasat spre interior față de C/LO dacă dispozitivul 3-D H este situat atât de mult în afară încât marginea scaunului nu permite aducerea la orizontală a dispozitivului 3-D H.
- 4.6. Ansamblurile labelor picioarelor și gambelor se atașează la ansamblul suportului de ședere, fie în mod individual, fie folosind bara T și ansamblul pentru gambă. Linia care trece prin reperul punctului „H” este paralelă cu solul și perpendiculară pe planul median longitudinal al scaunului.
- 4.7. Pozițiile labelor picioarelor și gambelor dispozitivului 3-D H se reglează astfel:
- 4.7.1. Pozițiile de ședere specificate: șoferul și pasagerul exterior din față
- 4.7.1.1. Atât ansamblurile labelor picioarelor și cât și cel al gambelor se deplasează înainte astfel încât etichetele picioarelor să aibă o poziție naturală pe podea, chiar între pedale dacă este necesar. Dacă este posibil, laba piciorului stâng trebuie așezată la aproximativ aceeași distanță de partea stângă a planului median al dispozitivului 3-D H la care se află laba piciorului drept de partea dreaptă. Nivelul cu ajutorul căreia se verifică orientarea transversală a dispozitivului 3-D H se aduce la orizontală prin reglarea suportului de ședere, dacă este necesar, sau prin reglarea ansamblurilor labelor picioarelor și gambelor spre înapoi. Linia care trece prin reperul punctului „H” se menține perpendiculară pe planul median longitudinal al scaunului.
- 4.7.1.2. Dacă gamba stângă nu poate fi menținută paralelă cu gamba dreaptă, iar laba piciorului stâng nu poate fi susținută de structură, se mișcă laba piciorului stâng până când este susținută. Alinierea reperelor se menține.
- 4.7.2. Pozițiile de ședere specificate: lateral posterior
- Pentru scaunele din spate sau pentru cele auxiliare, picioarele sunt așezate conform specificațiilor constructorului. Dacă etichetele picioarelor se sprijină pe părți ale podelei situate la niveluri diferite, laba piciorului care intră prima în contact cu scaunul din față servește ca referință, iar cealaltă labă a piciorului se așează astfel încât nivelul care determină orientarea transversală a scaunului dispozitivului să indice orizontală.
- 4.7.3. Alte poziții de ședere specificate:
- Se urmează procedura generală indicată la punctul 4.7.1 de mai sus, cu excepția faptului că etichetele picioarelor se așează conform specificațiilor constructorului vehiculului.
- 4.8. Se aplică greutatea pe coapse și gambe, iar dispozitivul 3-D H se aduce la orizontală.
- 4.9. Suportul de spate se înclină înainte până la prima oprire, iar dispozitivul 3-D H se trage dinspre spătarul scaunului cu ajutorul barei T. Dispozitivul 3-D H se rezonează pe scaun cu ajutorul uneia din următoarele metode:
- 4.9.1. Dacă dispozitivul 3-D H tinde să alunece înapoi, se folosește următoarea procedură: Se permite dispozitivului 3-D H să alunece înapoi până când nu mai este necesară aplicarea pe bara T a unei sarcini limitante a mișcării pe orizontală aplicată spre înainte, adică până când suportul de ședere intră în contact cu spătarul scaunului. Dacă este nevoie, se rezonează gambele.
- 4.9.2. Dacă dispozitivul 3-D H nu tinde să alunece înapoi, se folosește următoarea procedură: se împinge dispozitivul 3-D H spre înapoi aplicând pe bara T o sarcină orizontală spre înapoi până când suportul de ședere intră în contact cu spătarul scaunului (a se vedea figura 2 din apendicele 1 din prezenta anexă).

<sup>(1)</sup> Unghi de înclinare, diferența de înălțime dată de suportul scaunului, textura suprafeței etc.

- 4.10. Se aplică o sarcină de  $100 \pm 10$  N asupra ansamblului suportului de spate al dispozitivului 3-D H la intersecția cvadrantului unghiului șoldului cu locașul barei T. Direcția de aplicare a sarcinii se menține de-a lungul unei linii care trece prin intersecția menționată anterior spre un punct chiar deasupra locașului barei corespunzătoare coapselor (a se vedea figura 2 din apendicele 1 din prezenta anexă). În continuare, suportul de spate se re poziționează cu grijă în contact cu spătarul scaunului. Pe întreg parcursul restului procedurii trebuie să se procedeze cu grijă, pentru a preveni alunecarea înainte a dispozitivului 3-D H.
- 4.11. Se aplică greutatea pentru fesele dreaptă și stângă, iar apoi, alternativ, cele opt greutatea pentru trunchi. Dispozitivul 3-D H se menține la orizontală.
- 4.12. Suportul de spate se înclină înainte pentru a elibera presiunea asupra spătarului scaunului. Dispozitivul 3-D H se balansează dintr-o parte în alta pe un arc de  $10^\circ$  ( $5^\circ$  de fiecare parte a planului median vertical) în trei cicluri complete pentru a elibera orice frecare acumulată între dispozitivul 3-D H și scaun.

În timpul acțiunii de balansare, bara T a dispozitivului 3-D H poate tinde să se deplaseze față de alinierea orizontală și verticală specificată. De aceea, bara T trebuie înfrânată prin aplicarea unei sarcini laterale corespunzătoare în timpul mișcărilor de balansare. Înfrânarea barei T și balansarea dispozitivului 3-D H trebuie făcute cu atenție pentru a evita aplicarea unor sarcini exterioare necorespunzătoare pe direcția verticală sau pe direcția înainte-înapoi.

Labele picioarelor dispozitivului 3-D H nu trebuie să fie înfrânate sau fixate în timpul acestei etape. Dacă acestea își schimbă poziția, ar trebui lăsate pentru moment în acea poziție.

Suportul de spate se re poziționează cu grijă pe spătarul scaunului și se verifică dacă cele două nivele sunt în poziția zero. Dacă în timpul operației de balansare a dispozitivului 3-D H labele picioarelor și-au schimbat poziția, acestea trebuie re poziționate după cum urmează:

Se ridică alternativ și cât mai puțin posibil fiecare labă a piciorului de la podea până când acestea nu se mai mișcă. În timpul acestei ridicări, tălpile sunt libere să se rotească; și nu se aplică nicio sarcină pe direcția laterală sau înainte. Atunci când fiecare labă a piciorului este re așezată în poziția de jos, călcâiul trebuie să fie în contact cu structura proiectată în acest scop.

Se verifică dacă nivelul lateral este în poziția zero; dacă este necesar, se aplică o sarcină laterală pe partea superioară a suportului de spate, suficientă pentru a aduce suportul de ședere al dispozitivului 3-D H la orizontală pe scaun.

- 4.13. Ținând bara T pentru a preveni alunecarea înainte a dispozitivului 3-D H pe perna scaunului, se procedează după cum urmează:
- (a) se re poziționează suportul de spate pe spătarul scaunului;
  - (b) se aplică și se îndepărtează alternativ o sarcină orizontală spre înapoi și care nu depășește 25 N, asupra barei unghiului spatelui, la o înălțime care corespunde cu aproximație centrului greutatea trunchiului până când cvadrantul unghiului șoldului indică atingerea unei poziții stabile după îndepărtarea sarcinii. Se procedează cu grijă pentru a asigura evitarea aplicării unor sarcini exterioare orientate în jos sau lateral asupra dispozitivului 3-D H. Dacă o nouă aducere la orizontală a dispozitivului 3-D H este necesară, se rotește înainte suportul de spate, se reia procedura de aducere la orizontală și se repetă procedura de la punctul 4.12.
- 4.14. Se efectuează toate măsurătorile:
- 4.14.1. Coordonatele punctului „H” se măsoară în raport cu sistemul tridimensional de referință.
- 4.14.2. Unghiul efectiv al trunchiului se citește pe cvadrantul unghiului spatelui al dispozitivului 3-D H cu sonda în poziția cea mai înapoi.
- 4.15. Dacă se dorește o re instalare a dispozitivului 3-DH, ansamblul scaunului nu trebuie să fie supus vreunei sarcini timp de cel puțin 30 de minute înainte de re instalare. Dispozitivul 3-D H nu trebuie lăsat pe ansamblul scaunului sub acțiunea unei sarcini o perioadă mai mare decât timpul necesar efectuării testului.
- 4.16. Dacă scaunele de pe același rând pot fi considerate similare (banchetă, scaune identice etc.), pentru fiecare rând de scaune se determină doar un singur punct „H” și doar un singur „unghi efectiv al trunchiului”, dispozitivul 3-D H descris în apendicele 1 din prezenta anexă fiind poziționat într-un loc considerat reprezentativ pentru rândul în cauză. Acest loc este:
- 4.16.1. în cazul rândului din față, scaunul conducătorului auto;
- 4.16.2. în cazul rândului sau rândurilor din spate, un scaun de la margine.



## Apendice 1

Descrierea dispozitivului tridimensional pentru determinarea punctului „H”<sup>(1)</sup>

(dispozitivul 3-D H)

## 1. Suportul de spate și suportul de ședere

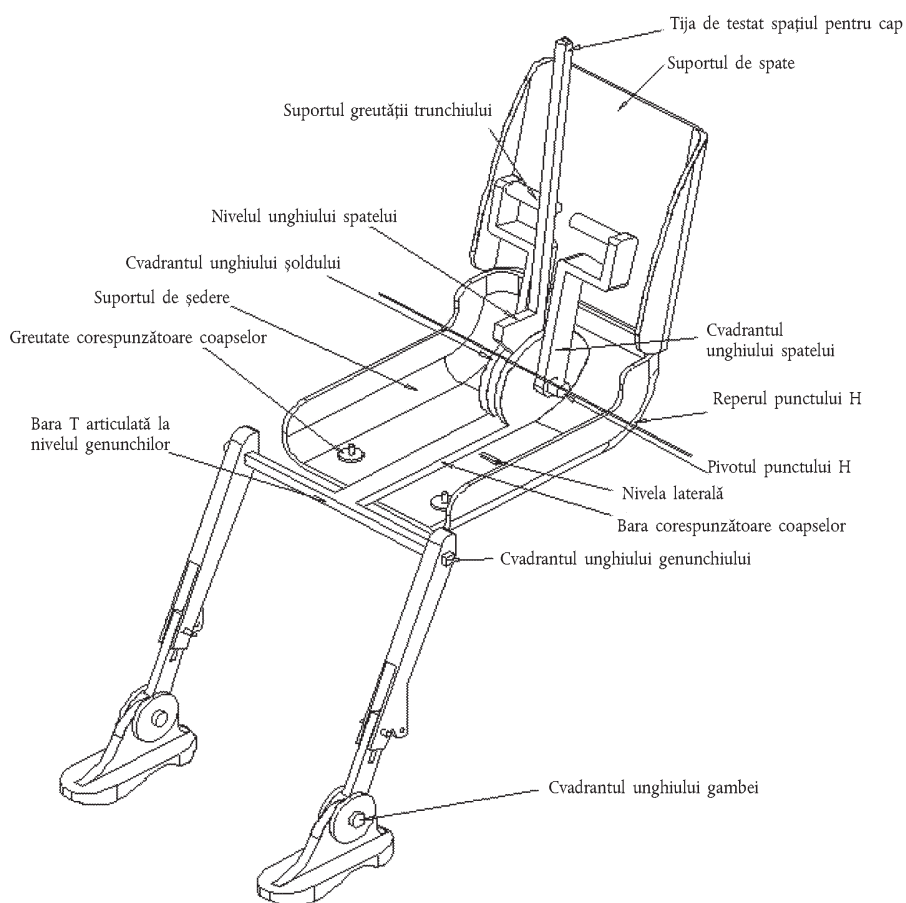
Suportul de spate și suportul de ședere sunt construite din plastic armat și metal; ele simulează trunchiul și coapsele unui om și sunt articulate mecanic în punctul „H”. Pentru măsurarea unghiului efectiv al trunchiului, la sonda articulată în punctul „H” este fixat un cvadrant. O bară ajustabilă reprezentând coapsele, atașată la suportul de ședere, stabilește linia mediană corespunzătoare coapselor și servește ca linie de referință pentru cvadrantul unghiului șoldului.

## 2. Elementele corespunzătoare corpului și picioarelor

Segmentele gambelor sunt conectate la ansamblul suportului de ședere prin capetele barei T corespunzătoare genunchilor, care sunt extensii laterale ale barei ajustabile corespunzătoare coapselor. În segmentele gambelor se încorporează cvadrant pentru măsurarea unghiurilor genunchilor. Ansamblurile pantofilor și labelor picioarelor sunt calibrate pentru măsurarea unghiului labelor picioarelor. Două nivele orientează dispozitivul în spațiu. Greutățile corespunzătoare elementelor corpului sunt amplasate în centrele de greutate corespunzătoare pentru a determina asupra scaunului o sarcină echivalentă cu cea a unui bărbat de 76 kg. Toate articulațiile dispozitivului 3-D H trebuie verificate pentru a se asigura mișcarea liberă fără frecări semnificative.

Figura 1

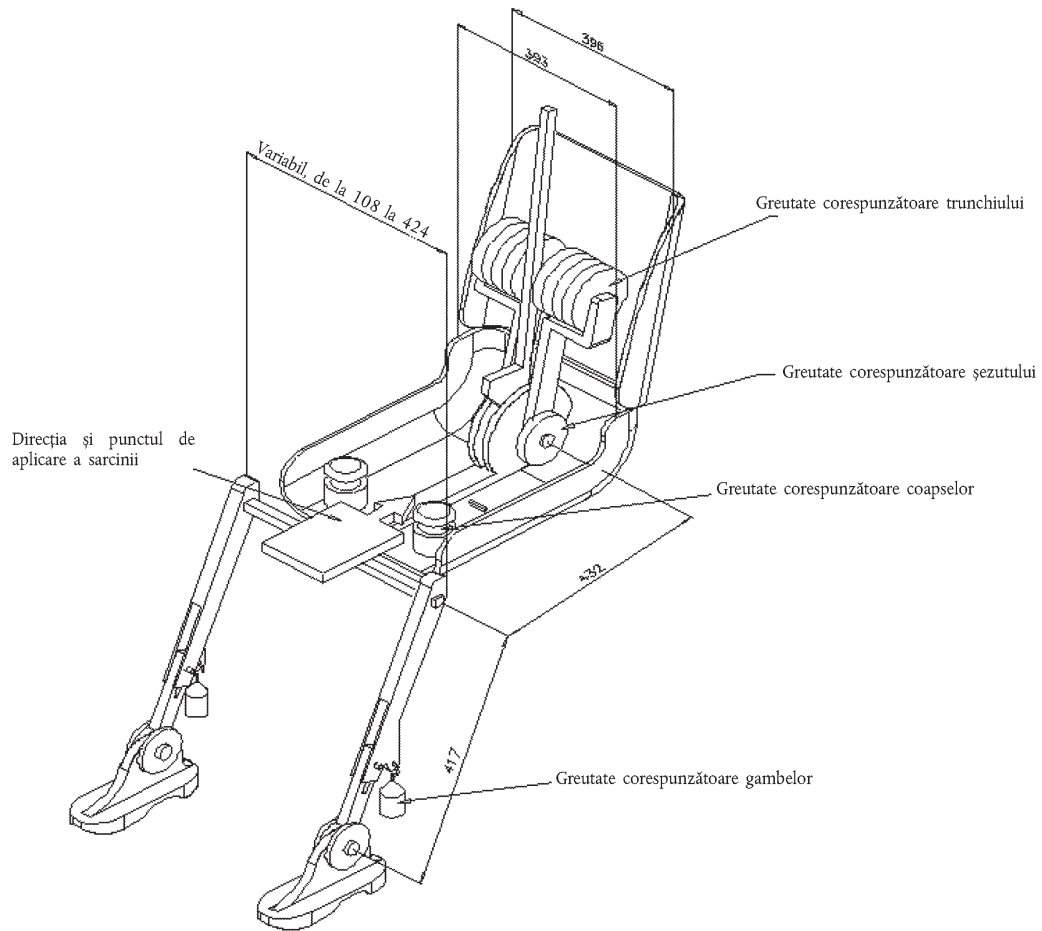
## Denumirea elementelor dispozitivului 3-D H



<sup>(1)</sup> Pentru detalii legate de construcția dispozitivului 3-D H, a se vedea Society of Automobile Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.  
Dispozitivul corespunde celui descris în standardul ISO 6549-1980.

Figura 2

## Dimensiunile elementelor dispozitivului 3-D H și distribuția sarcinilor

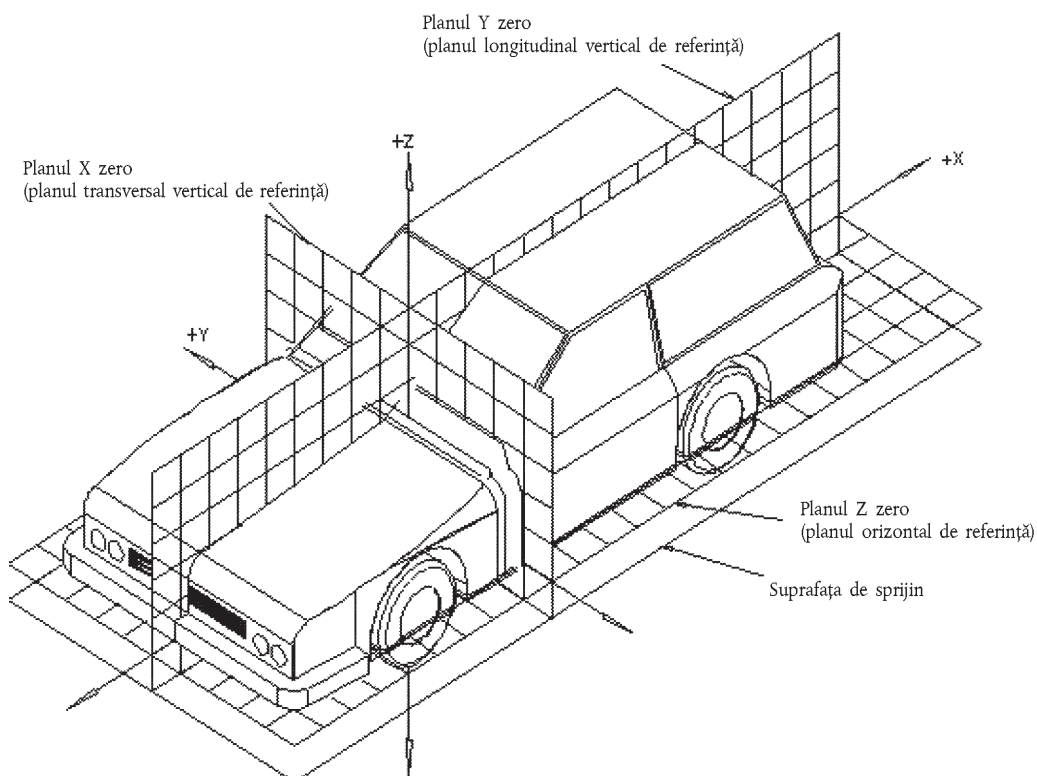


## Apendice 2

**Sistemul de referință tridimensional**

1. Sistemul de referință tridimensional este definit de trei planuri ortogonale stabilite de constructorul vehiculului (vezi figura) <sup>(1)</sup>.
2. Poziția vehiculului în care se efectuează măsurătorile este stabilită prin așezarea vehiculului pe suprafața de susținere astfel încât coordonatele punctelor de reper să corespundă valorilor indicate de către constructor.
3. Coordonatele punctelor „R” și „H” sunt stabilite în raport cu punctele de reper definite de constructorul vehiculului.

Figură

**Sistemul de referință tridimensional**

<sup>(1)</sup> Sistemul de referință corespunde Standardului ISO 4130, 1978.

## Apendice 3

## Date de referință privind pozițiile de ședere

## 1. Codificarea datelor de referință

Datele de referință sunt enumerate consecutiv pentru fiecare poziție de ședere. Pozițiile de ședere sunt identificate printr-un cod format din două caractere. Primul caracter este o cifră arabă și desemnează rândul de scaune, numărând din fața spre spatele vehiculului. Al doilea caracter este o majusculă care desemnează locația poziției de ședere într-un rând, privind pe direcția de deplasare înainte a vehiculului; se folosesc următoarele litere:

L = stânga

C = centru

R = dreapta

## 2. Descrierea poziției vehiculului în care se efectuează măsurătorile:

## 2.1. Coordonatele punctelor de reper

X .....

Y .....

Z .....

## 3. Lista datelor de referință:

3.1. Poziția de ședere: .....

## 3.1.1. Coordonatele punctului „R”

X .....

Y .....

Z .....

3.1.2. Unghiul proiectat al trunchiului: .....

## 3.1.3. Specificații pentru reglarea scaunului (!):

orizontal: .....

vertical: .....

unghiular: .....

unghiul trunchiului: .....

Notă: Datele de referință pentru alte poziții se enumeră ca punctele 3.2, 3.3, etc.

(!) Tăiați ceea ce nu se aplică.

## ANEXA VI

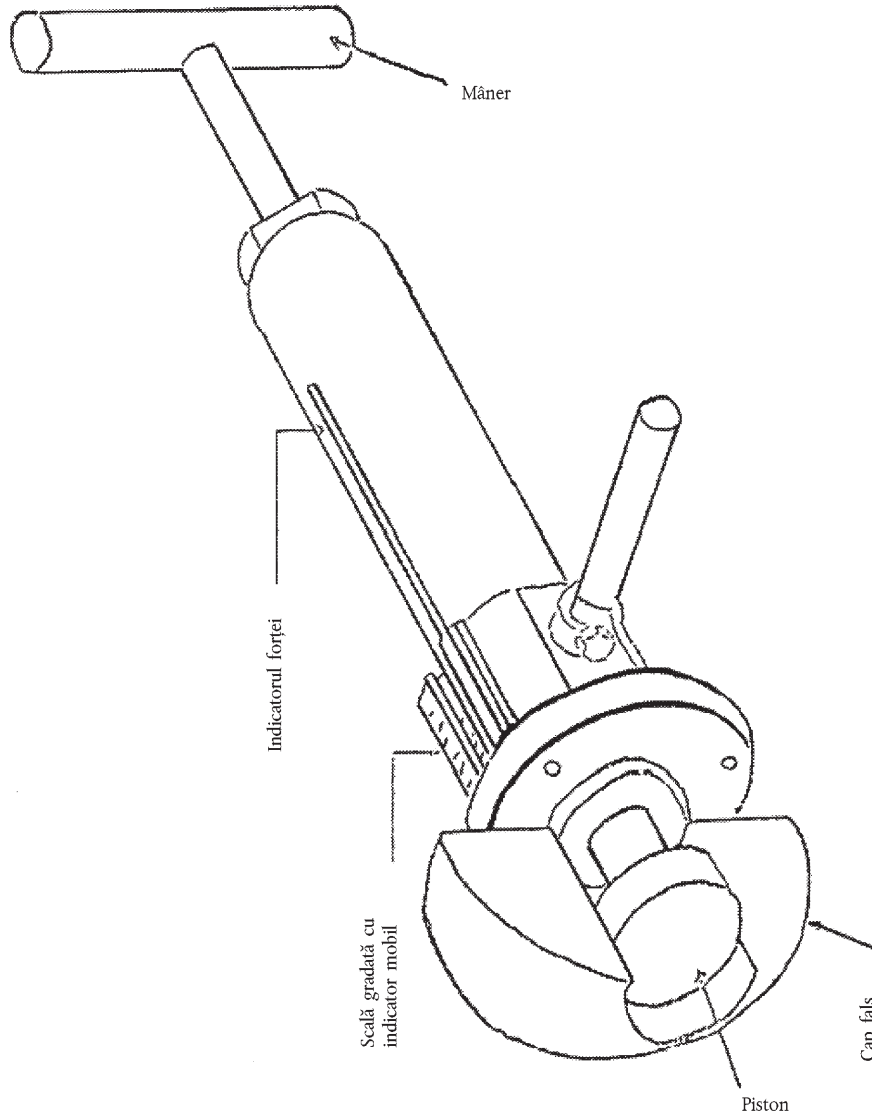
**Metoda de măsurare a proeminențelor**

1. Pentru a determina măsura în care un element determină o proeminență față de panoul pe care este montat, de-a lungul elementului luat în considerare se deplasează o sferă cu diametrul de 165 mm, care se menține în contact cu acesta începând cu prima poziție în care au realizat contactul. Valoarea proeminențelor este variația cea mai mare din toate variațiile posibile „y”, variații măsurate din centrul sferei perpendicular la panou, și variația „x”, măsurată din centrul sferei perpendicular la panou.
- 1.1. În cazul în care panourile și elementele, etc., sunt acoperite cu materiale cu duritate mai mică de 50 Shore A, procedura de măsurare a proeminențelor descrisă mai sus se aplică numai după îndepărtarea acestor materiale.
2. Proeminența comutatoarelor, mânerelor acționate prin tragere, etc., situate în zonele de referință se măsoară utilizând aparatul de testare și procedura descrisă mai jos:
  - 2.1. Aparat
    - 2.1.1. Aparatul de măsurare a proeminențelor se compune dintr-un cap fals emisferic cu diametrul de 165 de mm, în care există un piston culisant cu diametrul de 50 de mm.
    - 2.1.2. Pozițiile relative ale capătului plat al pistonului și marginea capului fals se indică pe o scală pe care un indicator mobil înregistrează valoarea maximă măsurată care se obține atunci când aparatul este îndepărtat de elementul testat. Distanța minimă măsurabilă este 30 de mm; scala se gradează din jumătate în jumătate de milimetru pentru a face posibilă măsurarea proeminențelor în cauză.
    - 2.1.3. Procedura de etalonare:
      - 2.1.3.1. Aparatul se așează pe o suprafață plană astfel încât axul său să fie perpendicular pe suprafața respectivă. Cu capătul plat al pistonului în contact cu suprafața, scala se poziționează la zero.
      - 2.1.3.2. Între capătul plat al pistonului și suprafața de susținere se inserează un suport de 10 mm. E necesară o verificare pentru a se asigura că indicatorul mobil înregistrează această măsurătoare.
    - 2.1.4. Aparatul de măsurare a proeminențelor este ilustrat în figura apendicelui din prezenta anexă.
  - 2.2. Procedura de testare
    - 2.2.1. Prin retragerea pistonului se formează o cavitate în interiorul capului fals, iar indicatorul mobil se poziționează lângă piston.
    - 2.2.2. Aparatul se aplică pe proeminența de măsurat astfel încât capul fals să fie în contact cu o zonă înconjurătoare cu suprafață maximă, cu o forță care nu depășește 2 daN.
    - 2.2.3. Pistonul se împinge spre înainte până când vine în contact cu proeminența de măsurat, iar valoarea proeminenței se observă pe scală.
    - 2.2.4. Capul fals se ajustează pentru putea obține valoarea maximă a proeminenței. Această valoare se înregistrează.
    - 2.2.5. Dacă două sau mai multe comenzi sunt situate suficient de aproape încât pistonul sau capul fals vin simultan în contact cu ele, se procedează în felul următor:
      - 2.2.5.1. Comenzi multiple, toate putând fi cuprinse în cavitatea capului fals; se tratează ca și cum ar constitui o singură proeminență.
      - 2.2.5.2. Dacă alte comenzi împiedică testarea normală prin contactul lor cu capul fals, ele se îndepărtează, iar testul se efectuează fără ele. Ele pot fi reinstalate ulterior și testate la rândul lor, împreună cu alte comenzi care au fost îndepărtate pentru a facilita procedura.

Apendice

Figură

Aparat de măsurare a proeminențelor



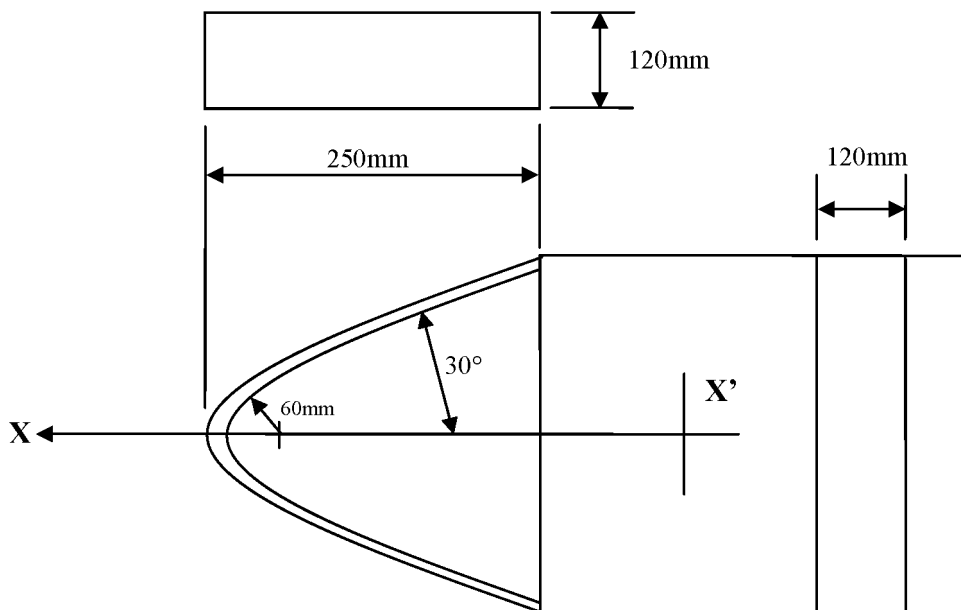
## ANEXA VII

**Aparat și procedură de aplicare a punctului 5.2.1. din prezentul regulament I**

Acele părți (comutatoare, mânere acționate prin tragere, etc.) care pot fi atinse în cursul utilizării aparatului conform procedurii de mai jos se consideră că pot veni în contact cu genunchii unui ocupant. Elementele de comandă acționate cu piciorul sunt considerate pedale.

**1. Aparat**

## 1.1. Diagrama aparatului

**2. Procedură**

Aparatul poate fi așezat în orice poziție aflată sub panoul de comandă astfel încât:

- 2.1. planul  $XX'$  rămâne paralel cu planul longitudinal median al vehiculului;
- 2.2. axa  $X$  poate fi rotită de o parte și de cealaltă a orizontalei, formând unghiuri de până la  $30^\circ$ .
3. În cursul efectuării testării de mai sus, toate materialele cu o duritate mai mică de 50 Shore A se îndepărtează.

## ANEXA VIII

**Determinarea dinamică a zonei de impact a capului**

1. Determinarea dinamică a zonei de impact a capului cu referire la sistemul de protecție
- 1.1. Solicitantul poate dovedi printr-o procedură diferită de cea descrisă în anexa I și acceptată de serviciul tehnic responsabil de efectuarea testărilor că o zonă de impact a capului determinată dinamic este relevantă pentru acest tip de vehicul.
  - 1.2. O metodă potrivită pentru dovedirea unei zone de impact a capului determinată dinamic poate fi una din următoarele:
    - 1.2.1. Teste de impact cu vehicule

pentru a determina secvența mișcării ocupanților raportat la sistemul de protecție instalat în tipul de vehicul, în condițiile unui impact frontal în intervalul  $\pm 30^\circ$  cu un obstacol rigid fix la o viteză de impact de cel puțin 48,3 km/h. În mod normal, ar fi suficient să se efectueze teste la  $0^\circ$ ,  $+30^\circ$  și  $-30^\circ$ .

Zona de impact a capului determinată dinamic trebuie evaluată pentru ocupanții reprezentați de manechinele de adulți din tipurile reprezentând percentila 5 pentru femei, percentila 50 pentru bărbați și percentila 95 pentru bărbați, fiecare dintre acestea fiind plasate în locurile lor recomandate de ședere înainte de test astfel cum au fost definite de constructor, sau
    - 1.2.2. Testele cu platforme culisante

Secvența mișcărilor se investighează sub efectul diagramei decelerație-timp, după cum este prezentat în anexa VIII din Regulamentul nr. 16 (variația vitezei fiind 50 km/h), respectând familia de manechine descrisă mai sus și determinând o direcție de deplasare înainte a manechinelor respective corespunzătoare mișcării manechinelor în cursul testelor de impact frontal real în conformitate cu punctul 1.2.1.

Direcția deplasării înainte a manechinelor este considerată satisfăcătoare dacă linia mediană a obiectului testat, în mod normal o caroserie, acoperă intervalul  $\pm 18^\circ$  față de linia mediană longitudinală a platformei culisante. În mod normal, ar fi suficient să se efectueze teste la  $0^\circ$ ,  $+18^\circ$  și  $-18^\circ$ , sau
    - 1.2.3. Testul impactului simulat

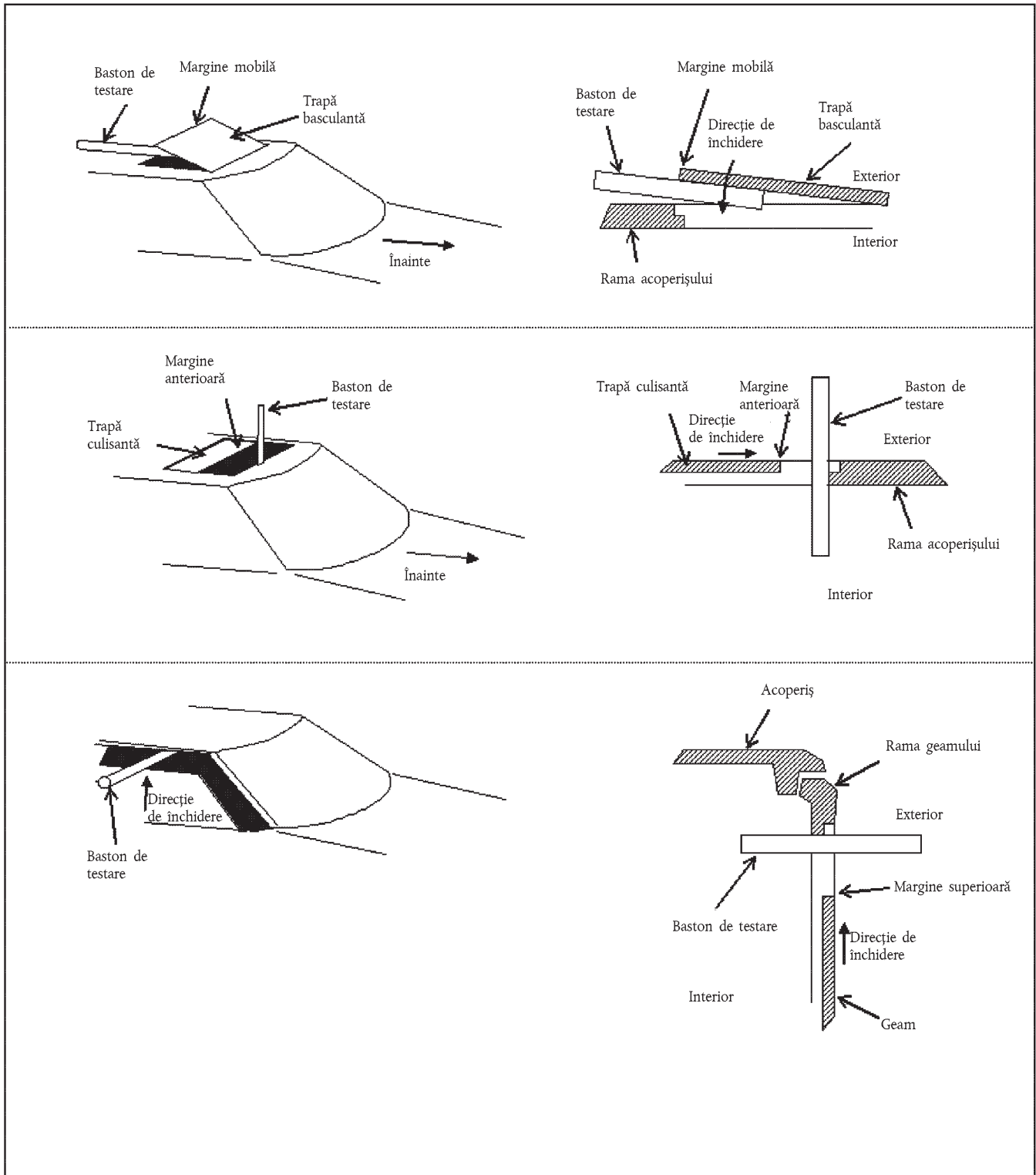
Secvența de mișcări a ocupanților, reprezentați de familia de manechine descrisă la punctul 1.2.1. de mai sus, se investighează după cum este descris la punctele 1.2.1. sau 1.2.2. de mai sus. Metoda simulării se validează prin cel puțin 3 situații de impact, după cum este descris la punctele 1.2.1. sau 1.2.2. de mai sus.
  2. Zona de impact a capului determinată dinamic include toate zonele de pe tabloul de bord care pot veni în contact cu capul ocupanților care sunt reținuți prin utilizarea sistemului de protecție instalat pe tipul respectiv de vehicul.
  3. Dacă tipul respectiv de vehicul poate fi echipat cu sisteme de protecție diferite este suficient a se investiga sistemul de protecție care are performanța minimă. Totuși, sistemele de protecție care pot fi dezactivate de conducător sau de ocupant trebuie reglate conform recomandărilor și indicațiilor constructorului descrise în manualul utilizatorului.

Dacă constructorul prevede posibilitatea dezactivării permanente a unei părți a sistemului de protecție, atunci această parte trebuie reglată în configurația „dezactivat”.
  4. Constructorul sau reprezentantul său este îndreptățit să prezinte calcule, simulări, date referitoare la testări sau rezultate din testări care dovedesc în măsură suficientă zona de impact a capului determinată dinamic.



## ANEXA IX

## Poziția tipică a bastonului cilindric de testare în deschizătura din acoperiș și în deschizăturile de la nivelul ferestrelor



Exemple de simboluri pentru comutatoarele controlate de conducător

Figura 2

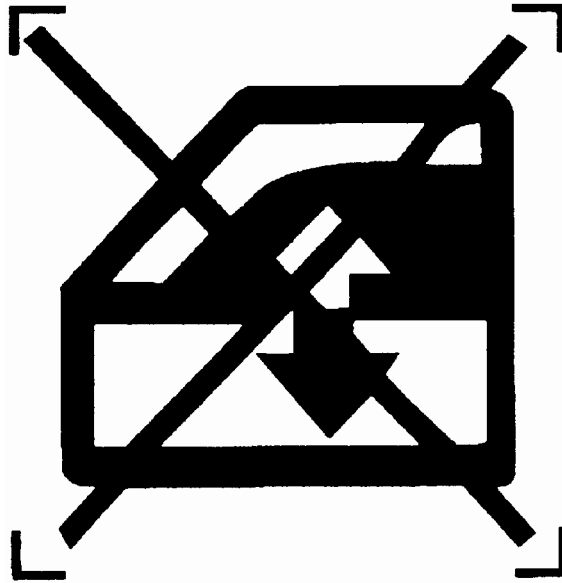
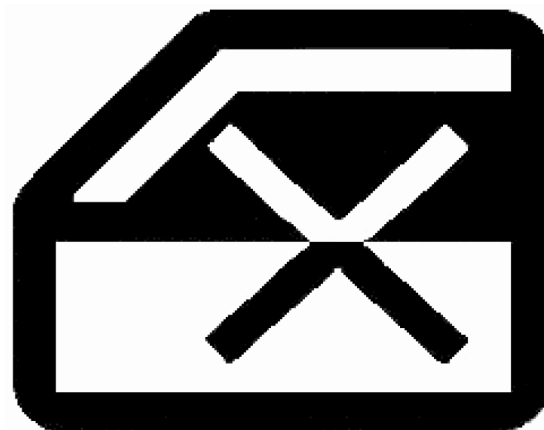


Figura 3

(ISO 2575:1998)



## ANEXA X

## Note explicative

*Punctul 2.3.*

Zona de referință este determinată fără oglinda retrovizoare. Testul disipării energiei se realizează fără oglinda retrovizoare. Pendulul nu trebuie să lovească suportul oglinzii.

*Punctele 2.3. și 2.3.1.*

Zona exceptată dinapoia volanului, definită în conformitate cu aceste puncte, este valabilă și pentru zona de impact a capului pasagerilor din față.

În cazul volanelor reglabile, zona exceptată în final se limitează la suprafața comună a zonelor exceptate pentru fiecare poziție de conducere pe care o poate avea volanul.

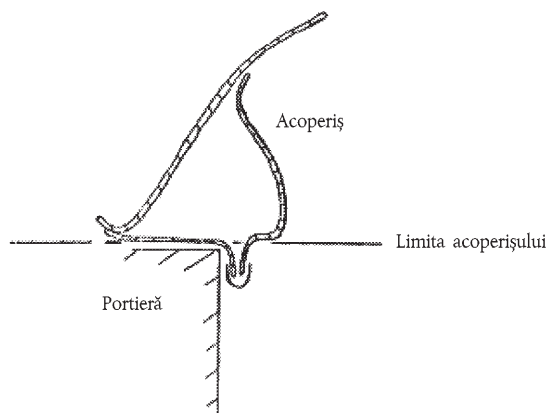
În cazul în care se poate opta între diferite volane, zona exceptată se stabilește prin utilizarea celui mai puțin favorabil volan cu diametrul cel mai mic.

*Punctul 2.4.*

Nivelul tabloului de bord se întinde pe întreaga lățime a habitacului și este definit de cele mai posterioare puncte de contact ale unei linii verticale cu suprafața tabloului de bord când linia este deplasată pe lățimea vehiculului. În cazul în care apar simultan două sau mai multe puncte de contact, pentru a stabili nivelul tabloului de bord se utilizează punctul de contact cel mai inferior. În cazul consolelor, dacă nu este posibil să se stabilească nivelul tabloului de bord prin raportare la punctele de contact ale unei linii verticale, nivelul tabloului de bord este acolo unde o linie orizontală situată la 25,4 mm deasupra punctului „H” al scaunelor din față intersectează consola.

*Punctul 2.5.*

Pe părțile laterale ale vehiculului, acoperișul începe de la marginea superioară a deschiderii corespunzătoare portierei. În mod normal, limitele laterale ale acoperișului sunt reprezentate de contururile formate de marginea inferioară (vedere laterală) a părții superioare din caroserie vizibilă după deschiderea portierei. În cazul geamurilor, limita laterală a acoperișului este reprezentată de linia transparentă continuă (punctul de pătrundere al geamurilor laterale). La nivelul stâlpilor de susținere, limita laterală a acoperișului trece prin linia de legătură dintre liniile transparente. Definiția de la punctul 2.5 este valabilă și pentru orice deschidere de la nivelul acoperișului, în poziția închis, a unui vehicul definit ca la punctele 2.7 sau 2.8. În vederea efectuării măsurărilor, rebordurile orientate în jos se ignoră. Acestea se consideră ca făcând parte din peretele lateral al vehiculului.

*Punctul 2.7.*

Un geam posterior nedemontabil se consideră ca fiind un element structural rigid.

Automobilele care dispun de geamuri posterioare fixe din material rigid se consideră ca fiind automobile cu acoperiș mobil astfel cum sunt definite la punctul 2.8.

**Punctul 2.18.**

În cazul existenței unui gol între marginea unui material rigid și panou, această margine se rotunjește la o rază minimă de curbură în funcție de golul menționat în tabelul din nota explicativă de la punctul 5.1.1. Această mențiune se aplică și în cazul în care înălțimea proeminenței, determinată în conformitate cu procedura descrisă la punctul 1 din anexa VI, este egală sau mai mică decât 3,2 mm.

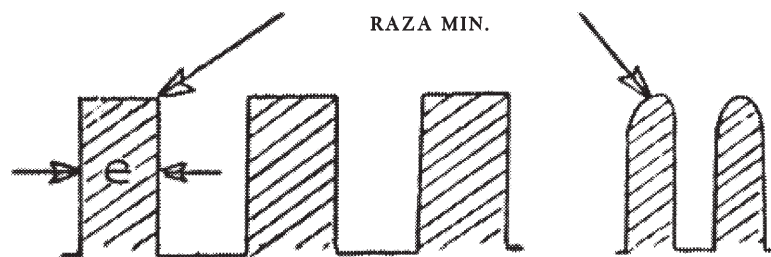
Dacă golul este localizat într-o zonă unde trebuie efectuat un test de impact pentru cap, marginile cu care se poate realiza un contact în cursul testului (testelor) ca urmare a deplasării părților se protejează cu o rază minimă de 2,5 mm.

**Punctul 5.1.1**

O margine ascuțită este o margine din material rigid cu o rază de curbură mai mică de 2,5 mm, cu excepția proeminențelor mai mici de 3,2 mm, măsurate de la panou. În acest caz, dacă înălțimea proeminenței nu este mai mare de jumătate din lățimea sa, iar marginile acesteia sunt teșite, raza de curbură minimă nu se aplică.

Grilajele sunt considerate a fi în conformitate cu reglementările în cazul în care îndeplinesc cerințele minime din tabel următor:

Gol între elemente [mm]	Elemente plate		Elemente rotunjite raza min. [mm]
	e/min. [mm]	raza min. [mm]	
0-10	1,5	0,25	0,5
10-15	2,0	0,33	0,75
15-20	3,0	0,50	1,25

**Punctul 5.1.2**

În timpul testului, se determină dacă părți din zona de impact destinate consolidării pot fi deplasate sau propulsate în afară, astfel încât să mărească riscurile pentru pasageri sau gravitatea leziunilor.

**Punctul 5.1.3**

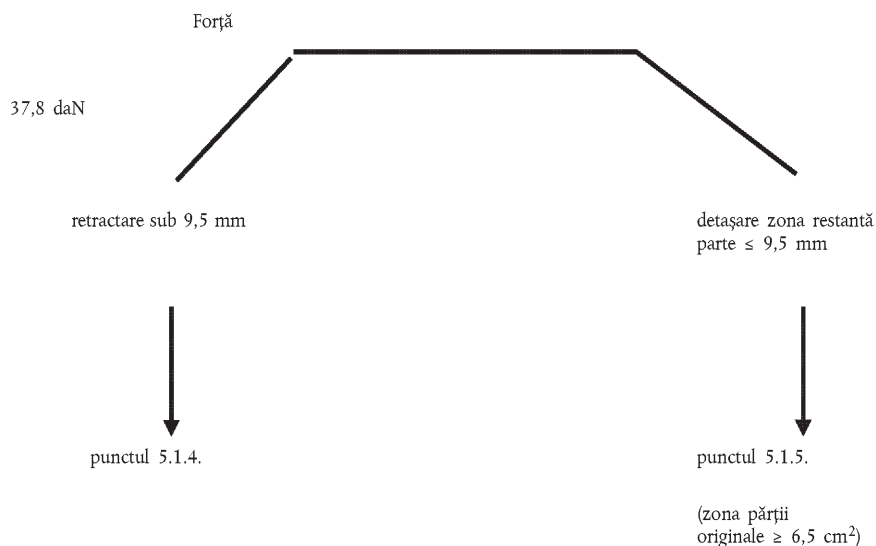
Aceste două concepte (nivelul și marginea inferioară a tabloului de bord) pot fi diferite. Totuși, acest punct este inclus în punctul 5.1. (... deasupra nivelului tabloului de bord ...) și, de aceea, este aplicabil doar acolo unde aceste două concepte sunt combinate. În cazul în care cele două concepte nu sunt combinate, și anume, dacă marginea inferioară a tabloului de bord este situată sub nivelul tabloului de bord, el va fi luat în considerare în conformitate cu punctul 5.3.2.1 prin trimitere la punctul 5.8.

**Punctul 5.1.4**

Dacă un mâner acționat prin tragere sau un buton are o lățime egală sau mai mare de 50 de mm și este localizat într-o zonă astfel încât dacă ar fi mai mic de 50 de mm în lățime, valoarea proeminenței sale maxime ar fi determinată prin utilizarea capului fals al aparatului de la anexa VI, punctul 2. Valoarea proeminenței maxime se determină în conformitate cu anexa VI, punctul 1. Și anume, prin utilizarea unei sfere cu diametrul de 165 de mm și determinarea variației maxime a înălțimii axei „y”. Suprafața secțiunii transversale se măsoară într-un plan paralel cu suprafața pe care este montată componenta.

**Punctul 5.1.5**

Punctele 5.1.4 și 5.1.5 se completează reciproc; prima teză de la punctul 5.1.5. (și anume, o forță de retractare sau de detașare de 37,8 daN) se aplică, iar apoi punctul 5.1.4 în cazul retractării până la nivelul unei proeminențe între 3,2 și 9,5 mm sau, în cazul detașării, ultimele două teze de la punctul 5.1.5. (aria de secțiune transversală este măsurată înainte ca forța să fie exercitată). Cu toate acestea, în cazul în care din considerente practice trebuie aplicat punctul 5.1.4 (retractare sub 9,5 mm și peste 3,2 mm), ar putea fi mai convenabil, la latitudinea constructorului, să se verifice specificațiile punctului 5.1.4 înaintea exercitării forței de 37,8 daN specificată la punctul 5.1.5.

**Punctul 5.1.6**

Întrucât în prezența materialelor moi cerințele se aplică numai suportului rigid, proeminența se măsoară numai pentru suportul rigid.

Măsurarea durtății Shore se realizează pe eșantioane ale obiectului testat. În cazul în care, datorită caracteristicilor materialului, este imposibil să se efectueze măsurarea durtății prin procedura Shore A, pentru evaluare se utilizează măsurători comparabile.

**Punctul 5.2.1**

Pedalele, tijele lor și mecanismele lor de pivotare nemijlocite, dar nu și suportul metalic care le înconjoară, nu sunt luate în considerare.

Cheia de contact este considerată că satisface cerințele prezentului punct dacă partea proeminentă a mânerului este compusă dintr-un material cu duritate Shore A între 60 și 80 și are o grosime de cel puțin 5 mm sau este acoperită cu un astfel de material, cu grosime de minim 2 mm pe întreaga suprafață.

**Punctul 5.2.2**

Criteriul de stabilire a faptului că frâna de mână poate fi atinsă constă în utilizarea:

capului simulat specificat în anexa I, în cazul în care frâna de mână este amplasată deasupra sau la nivelul tabloului de bord (a se testa în conformitate cu punctul 5.1. și în interiorul zonei de impact);

genunchiului specificat în anexa VII, în cazul în care frâna de mână este amplasată sub nivelul tabloului de bord (în acest caz maneta se testează în conformitate cu punctul 5.3.2.3).

**Punctul 5.2.3**

Specificațiile tehnice descrise la punctul 5.2.3 se aplică și rafturilor, precum și acelor elemente ale consolelor care sunt situate sub nivelul tabloului de bord, între scaunele din față, cu condiția ca acestea să fie amplasate în fața punctului „H”. În cazul în care o cavitate este închisă, aceasta este tratată ca și compartiment de depozitare și nu face obiectul acestor specificații.

#### Punctul 5.2.3.1

Dimensiunile specificate se referă la suprafață înainte de adăugarea de material cu duritate Shore A mai mică de 50 (a se vedea punctul 5.2.4). Testele de disipare a energiei se realizează în conformitate cu anexa IV.

#### Punctul 5.2.3.2

În cazul în care un raft se detașează sau se rupe, nu trebuie să rezulte niciun element periculos; aceasta se aplică nu numai ramei, ci și altor margini orientate spre interiorul habitacului ca rezultat al forței aplicate.

Partea cea mai solidă a raftului se consideră a fi adiacentă unui element de fixare. De asemenea, „deformare substanțială” înseamnă că, sub efectul forței aplicate, deflecția raftului, măsurată de la punctul inițial de contact cu cilindrul de testare, trebuie să fie o pliere sau o deformare vizibilă cu ochiul liber. Deformarea elastică este admisibilă.

Lungimea cilindrilor de testare este de cel puțin 50 mm.

#### Punctul 5.3.

„Alte părți” include elemente precum închizătoarele geamului, punctele de ancorare superioară ale centurii de siguranță și alte elemente situate în spațiul pentru picioare și de partea portierelor, cu excepția cazului în care aceste elemente au fost tratate anterior sau sunt exceptate în text.

#### Punctul 5.3.2

Spațiul dintre torpedo și tabloul de bord localizat deasupra marginii inferioare a tabloului de bord nu face obiectul specificațiilor de la punctul 5.3.

#### Punctul 5.3.2.1

Raza de minimum 3,2 mm se aplică tuturor elementelor care pot fi atinse și care fac obiectul punctului 5.3 pentru toate pozițiile de utilizare.

Ca excepții, compartimentele de depozitare se iau în considerare doar în poziția închis; centurile de siguranță ale scaunelor vor fi în mod normal luate în considerare doar în poziția de utilizare, dar orice element care are o poziție de așezare fixă respectă de asemenea cerința razei de 3,2 mm în poziția de așezare respectivă.

#### Punctul 5.3.2.2

Suprafața de referință se determină prin aplicarea dispozitivului descris la punctul 2. din anexa VI cu o forță de 2 daN. În cazul în care acest lucru nu este posibil, metoda descrisă la punctul 1. din anexa VI, se utilizează cu o forță de 2 daN.

Evaluarea proeminențelor periculoase este la latitudinea autorităților responsabile de efectuarea testelor.

Forța de 37,8 daN se aplică chiar dacă proeminența originală este mai mică de 35 sau 25 mm, după caz. Proeminența se măsoară în timpul aplicării sarcinii.

Forța orizontală, longitudinală, de 37,8 daN, se aplică în mod normal cu ajutorul unui piston cu cap plat, cu diametru maximum de 50 mm dar, atunci când acest lucru nu este posibil, se poate utiliza o metodă echivalentă; de exemplu, prin înlăturarea obstacolelor.

În condițiile unui design modern al portierelor, mânerul geamurilor este uneori înconjurat de o formă a panoului portierei. Este adesea dificil sau imposibil pentru un ocupant să atingă mânerul cu genunchii. Este la latitudinea serviciilor tehnice să decidă în acest caz, cu acordul constructorului, dacă este sau nu cazul să fie efectuate testele de împingere, astfel cum au fost descrise, sau nu.

#### Punctul 5.3.2.3

Partea cea mai proeminentă a manetei schimbătorului de viteze este cea parte a părții de prindere sau a mânerului care vine prima în contact cu un plan transversal vertical deplasat într-o direcție longitudinală orizontală. În cazul în care orice element al manetei schimbătorului de viteze sau al frânei de mână este situat deasupra nivelului punctului „H”, atunci cea manetă va fi considerată a fi în întregime situată deasupra nivelului punctului „H”.

*Punctul 5.3.4*

În cazul în care planul (planurile) orizontal (orizontale) care trece (trec) prin punctul „H” al celor mai de jos părți ale scaunelor din față și din spate nu coincid, se determină un plan vertical perpendicular pe axa longitudinală a vehiculului, care trece prin punctul „H” al scaunului din față. Zona exceptată este luată în considerare separat, atât pentru partea din față cât și pentru partea din spate a habitaculului, în funcție de punctele lor „H” respective și până la planul vertical definit mai sus.

*Punctul 5.3.4.1*

Parasolarele reglabile se iau în considerare în toate pozițiile de utilizare. Ramele parasolarelor nu sunt considerate suporturi rigide (vezi punctul 5.3.5).

*Punctul 5.4.*

Atunci când acoperișul este testat pentru a se măsura acele proeminențe și elemente care pot veni în contact cu o sferă cu diametrul de 165 mm, căptușeala plafonului trebuie îndepărtată. Atunci când se evaluează razele specificate, se iau în considerare proporțiile și proprietățile atribuibile materialelor căptușelii plafonului. Zona de testare a acoperișului se întinde în fața și deasupra planului transversal delimitat de linia de referință a trunchiului manechinului amplasat pe scaunul cel mai din spate.

*Punctul 5.4.2.1*

(A se vedea punctul 5.1.1 pentru definiția „marginilor ascuțite”).

Proeminența îndreptată în jos se măsoară perpendicular pe acoperiș, în conformitate cu punctul 1 din anexa VI.

Lățimea elementului proeminent se măsoară în unghi drept față de linia proeminenței. În mod particular, armăturile și nervurile rigide ale acoperișului nu vor avea proeminențe mai mari de 19 mm în afara suprafeței interioare a acoperișului.

*Punctul 5.5.*

Orice nervuri ale acoperișurilor mobile trebuie să îndeplinească cerințele punctului 5.4 în cazul în care acestea pot fi atinse de o sferă cu diametrul de 165 mm;

*Punctele 5.5.1.2., 5.5.1.2.1., 5.5.1.2.2.*

Atunci când sunt în poziție de repaus și cu acoperișul închis, dispozitivele de deschidere și de acționare trebuie să îndeplinească toate condițiile specificate.

*Punctul 5.5.1.2.3.*

Forța de 37,8 daN se aplică chiar dacă proeminența originală este de 25 mm sau mai mică. Proeminența se măsoară în timpul aplicării forței.

Forța de 37,8 daN aplicată pe direcția de impact, definită în anexa IV ca tangenta la traiectoria capului fals, se aplică în mod normal cu ajutorul unui piston cu cap plat cu diametrul de maximum 50 mm, dar în cazul în care acest lucru nu este posibil se poate utiliza o metodă echivalentă; de exemplu, prin înlăturarea obstacolelor.

Prin „poziție de repaus” se înțelege poziția dispozitivului de acționare când acesta este în poziția „încuiat”.

*Punctul 5.6.*

Cadrul acoperișurilor decapotabile nu reprezintă o bară de siguranță în caz de răsturnare.

*Punctul 5.6.1*

Partea superioară a cadrului parbrizului începe deasupra conturului transparent al parbrizului.

*Punctul 5.7.1.1*

A se vedea punctul 5.1.1 pentru definiția „marginii ascuțite”.

*Punctul 5.7.1.2*

Pentru a defini zona de impact a capului cu spătarul scaunelor din față, orice structură necesară pentru a sprijini spătarul scaunului este considerată o componentă a acestui spătar de scaun.

*Punctul 5.7.1.2.3.*

Căptușeala structurii cadrului scaunului trebuie să nu prezinte asperități periculoase și margini ascuțite care pot mări riscul unor lezări grave a ocupanților.

ANEXA I

#### **Stabilirea zonei de impact a capului**

*Punctul 2.1.1.2*

Alegerea uneia dintre cele două proceduri pentru stabilirea înălțimii se lasă la latitudinea constructorului.

*Punctul 2.2.*

La determinarea punctelor de contact, lungimea brațului aparatului de măsurare nu se schimbă în timpul unei anumite operațiuni. Fiecare operațiune începe din poziție verticală.

*Punctul 3.*

Dimensiunea de 25,4 mm reprezintă distanța dintre un plan orizontal care trece prin punctul „H” și tangenta orizontală la conturul cel mai de jos al capului fals.

ANEXA IV

#### **Procedură pentru testarea materialelor disipatoare de energie**

*Punctul 1.4.*

Ruperea oricărei componente în cursul testului de disipare a energiei, a se vedea nota de la paragraful 5.1.2.

ANEXA V

#### **Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului efectiv al trunchiului pentru pozițiile de ședere în vehiculele cu motor**

*Punctul 4.*

Dacă este necesar, pentru a determina punctul „H” al oricărui scaun, se înlătură alte scaune.

---



## III

(Acte adoptate în temeiul Tratatului UE)

## ACTE ADOPTATE ÎN TEMEIUL TITLULUI V DIN TRATATUL UE

## POZIȚIA COMUNĂ 2008/586/PESC A CONSILIULUI

din 15 iulie 2008

**de actualizare a Poziției comune 2001/931/PESC privind aplicarea unor măsuri specifice pentru combaterea terorismului și de abrogare a Poziției comune 2007/871/PESC**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolele 15 și 34,

întrucât:

(1) La 27 decembrie 2001, Consiliul a adoptat Poziția comună 2001/931/PESC privind aplicarea de măsuri specifice pentru combaterea terorismului <sup>(1)</sup>.

(2) La 20 decembrie 2007, Consiliul a adoptat Poziția comună 2007/871/PESC de actualizare a Poziției comune 2001/931/PESC <sup>(2)</sup>.

(3) În conformitate cu Poziția comună 2001/931/PESC, Consiliul a efectuat o reexaminare integrală a listei persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Poziția comună 2007/871/PESC.

(4) În cazul unui grup, Consiliul a luat în considerare faptul că noi informații au fost aduse la cunoștința sa, care justifică includerea grupului pe listă.

(5) Consiliul a stabilit că o persoană ar trebui eliminată de pe lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Poziția comună 2001/931/PESC.

(6) În urma respectivei reexaminări, Consiliul a concluzionat că, cu excepția persoanei menționate în considerentul 5, celelalte persoane, grupuri și entități enumerate în anexa la Poziția comună 2007/871/PESC <sup>(3)</sup> au fost implicate în acte de terorism în înțelesul articolului 1 alineatele (2) și (3) din Poziția comună 2001/931/PESC, că s-a luat o decizie cu privire la acestea de către o autoritate competentă în înțelesul articolului 1 alineatul (4) din poziția comună respectivă și că acestea ar trebui să fie supuse în continuare măsurilor restrictive specifice prevăzute în respectiva poziție comună.

(7) Lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Poziția comună 2001/931/PESC ar trebui să fie actualizată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA POZIȚIE COMUNĂ:

*Articolul 1*

Lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică Poziția comună 2001/931/PESC este cea prevăzută în anexa la prezenta poziție comună.

*Articolul 2*

Poziția comună 2007/871/PESC se abrogă.

*Articolul 3*

Prezenta poziție comună produce efecte de la data adoptării.

<sup>(1)</sup> JO L 344, 28.12.2001, p. 93.

<sup>(2)</sup> JO L 340, 22.12.2007, p. 109. Poziție comună modificată ultima dată prin Poziția comună 2008/347/PESC (JO L 116, 30.4.2008, p. 55).

<sup>(3)</sup> Poziție comună modificată prin Poziția comună 2008/346/PESC a Consiliului din 29 aprilie 2008 (JO L 116, 30.4.2008, p. 53).

*Articolul 4*

Prezenta poziție comună se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 15 iulie 2008.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
M. BARNIER

---

## ANEXĂ

**Lista persoanelor fizice, grupărilor și entităților la care face referire articolul 1 <sup>(1)</sup>**

## 1. PERSOANE FIZICE:

1. ABOU, Rabah Naami (cunoscut și sub numele de Naami Hamza; Mihoubi Faycal; Fellah Ahmed; Dafri Rèmei Lahdi), născut la 1 februarie 1966 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
2. ABOUD, Maisi (cunoscut și sub numele de Abderrahman Elvețian), născut la 17 octombrie 1964 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
3. \* ALBERDI URANGA, Itziar, născut la 7 octombrie 1963 la Durango, Biscay, (Spania), carte de identitate cu nr. 78.865.693 – activist „E.T.A”
4. \* ALBISU IRIARTE, Miguel, născut la 7 iunie 1961 la San Sebastián, Guipuzcoa, (Spania), carte de identitate cu numărul 15.954.596 – activist „E.T.A.”, membru al „Gestoras Pro-amnistia”
5. AL-MUGHASSIL, Ahmad Ibrahim (cunoscut și sub numele de ABU OMRAN; AL-MUGHASSIL, Ahmed Ibrahim), născut la 26 iunie 1967 la Qatif-Bab al Shamal (Arabia Saudită), cetățean saudit
6. AL-NASSER, Abdelkarim Hussein Mohamed, născut la Al Ihsa (Arabia Saudită), cetățean saudit
7. AL YACCOUB, Ibrahim Salih Mohammed, născut la 16 octombrie 1966 la Tarut (Arabia Saudită), cetățean saudit
8. \* APAOLAZA SANCHO, Ivan, născut la 10 noiembrie 1971 la Beasain, Guipuzcoa, (Spania), carte de identitate cu nr. 44.129.178 – activist „E.T.A.”, membru al „K. Madrid”
9. ARIOUA, Azzedine, născut la 20 noiembrie 1960 la Constantine (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
10. ARIOUA, Kamel (cunoscut și sub numele de Lamine Kamel), născut la 18 august 1969 la Constantine (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
11. ASLI, Mohamed (cunoscut și sub numele de Dahmane Mohamed), născut la 13 mai 1975 la Ain Taya (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
12. ASLI, Rabah, născut la 13 mai 1975 la Ain Taya (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
13. \* ARZALIUS TAPIA, Eusebio născut la 8 noiembrie 1957 la Regil, Guipuzcoa, (Spania), carte de identitate cu nr. 15.927.207 – activist „E.T.A”
14. ATWA, Ali (cunoscut și sub numele de BOUSLIM, Ammar Mansour; SALIM, Hassan Rostom), Liban, născut în 1960 în Liban, cetățean libanez
15. BOUYERI, Mohammed (cunoscut și sub numele de: Abu ZOBAIR; SOBIAR; Abu ZOUBAIR), născut la 8 martie 1978 la Amsterdam (Țările de Jos) – membru al „Hofstadgroep”
16. DARIB, Nourredine (cunoscut și sub numele de: Carreto; Zitoun Mourad), născut la 1 februarie 1972 în Algeria – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
17. DJABALI, Abderrahmane (cunoscut și sub numele de Touil), născut la 1 iunie 1970 în Algeria – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
18. \* ECHEBERRIA SIMARRO, Leire, născut la 20 decembrie 1977 la Basauri, Bizcay, (Spania), carte de identitate cu nr. 45.625.646 – activist „E.T.A”
19. \* ECHEGARAY ACHIRICA, Alfonso, născut la 10 ianuarie 1958 la Plencia, Bizcay, (Spania), carte de identitate cu nr. 16.027.051 – activist „E.T.A”
20. EL FATMI, Nouredine (cunoscut și sub numele de Nouriddin EL FATMI; Nouriddine EL FATMI, Nouredine EL FATMI, Abu AL KA'E KA'E; Abu QAE QAE; FOUAD; FZAD; Nabil EL FATMI; Ben MOHAMMED; Ben Mohand BEN LARBI; Ben Driss Muhand IBN LARBI; Abu TAHAR; EGGIE), născut la 15 august 1982 la Midar (Maroc), pașaport (Maroc) cu nr. N829139 – membru al „Hofstadgroep”

<sup>(1)</sup> Persoanele, grupările și entitățile marcate cu un \* fac doar obiectul aplicării articolului 4 din Poziția Comună 2001/931/PESC.

21. EL-HOORIE, Ali Saed Bin Ali (cunoscut și sub numele de AL-HOURI, Ali Saed Bin Ali, EL-HOURI, Ali Saed Bin Ali), născut la 10 iulie 1965 sau 11 iulie 1965 la El Dibabiya (Arabia Saudită); cetățean saudit
22. FAHAS, Sofiane Yacine, născut la 10 septembrie 1971 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
23. \* GOGASCOECHEA ARRONATEGUI, Eneko, născut la 29 aprilie 1967 la Guernica, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 44.556.097 – activist „E.T.A”
24. \* IPARRAGUIRRE GUENECHEA, Ma Soledad, născut la 25 aprilie 1961 la Escoriaza, Navarra, (Spania) carte de identitate cu nr. 16.255.819 – activist „E.T.A”
25. IZZ-AL-DIN, Hasan (cunoscut și sub numele de GARBAYA, Ahmed, SA-ID, SALWWAN, Samir), Liban, născut în anul 1963 în Liban, cetățean libanez
26. LASSASSI, Saber (cunoscut și sub numele de Mimiche), născut la 30 noiembrie 1970 la Constantine (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
27. MOHAMMED, Khalid Shaikh (cunoscut și sub numele de ALI, Salem; BIN KHALID, Fahd Bin Adballah; HENIN, Ashraf Refaat Nabith; WADOOD, Khalid Adbul), născut la 14 aprilie 1965 sau 1 martie 1964 în Pakistan, pașaport cu nr. 488555
28. MOKTARI, Fateh (cunoscut și sub numele de Ferdi Omar), născut la 26 decembrie 1974 la Hussein Dey (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
29. \* MORCILLO TORRES, Gracia, născut la 15 martie 1967 la San Sebastián, Guipúzcoa, (Spania) carte de identitate cu nr. 72.439.052 – activist „E.T.A”, membru al „Kas”/„Ekin”
30. \* NARVÁEZ GOÑI, Juan Jesús, născut la 23 februarie 1961 la Pamplona, Navarra, (Spania) carte de identitate cu nr. 15.841.101 – activist „E.T.A”
31. NOUARA, Farid, născut la 25 noiembrie 1973 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
32. \* ORBE SEVILLANO, Zigor, născut la 22 septembrie 1975 la Basauri, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 45.622.851 – activist „E.T.A”, membru al „Jarrai-Haika-Segi”
33. \* PALACIOS ALDAY, Gorka, născut la 17 octombrie 1974 la Baracaldo, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 30.654.356 – activist „E.T.A”, membru al „K. Madrid”
34. \* PEREZ ARAMBURU, Jon Iñaki, născut la 18 septembrie 1964 la San Sebastián, Guipúzcoa, (Spania) carte de identitate cu nr. 15.976.521 – activist „E.T.A”, membru al „Jarrai-Haika-Segi”
35. \* QUINTANA ZORROZUA, Asier, născut la 27 februarie 1968 la Bilbao, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 30.609.430 – activist „E.T.A”; membru al „K. Madrid”
36. RESSOUS, Hoari (cunoscut și sub numele de Hallasa Farid), născut la 11 septembrie 1968 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
37. \* RUBENACH ROIG, Juan Luis, născut la 18 septembrie 1963 la Bilbao, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 18.197.545 – activist „E.T.A”; membru al „K. Madrid”
38. SEDKAOUI, Noureddine (cunoscut și sub numele de Nounou), născut la 23 iunie 1963 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
39. SELMANI, Abdelghani (cunoscut și sub numele de Gano), născut la 14 iunie 1974 la Alger (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
40. SENOUCI, Sofiane, născut la 15 aprilie 1971 la Hussein Dey (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
41. SISON, Jose Maria (cunoscut și sub numele de Armando Liwanag, Joma), născut la 8 februarie 1939 la Cabugao (Filipine) – persoană care joacă un rol-cheie în „Partidul Comunist din Filipine”, inclusiv în „NPA”
42. TINGUALI, Mohammed (cunoscut și sub numele de Mouh di Kouba), născut la 21 aprilie 1964 la Blida (Algeria) – membru al „al-Takfir” și „al-Hijra”
43. \* URANGA ARTOLA, Kemen, născut la 25 mai 1969 la Ondarroa, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 30.627.290 – activist „E.T.A”, membru al „Herri Batasuna”/„Euskal Herritarrok”/„Batasuna”
44. \* VALLEJO FRANCO, Iñigo născut la 21 mai 1976 la Bilbao, Biscay, (Spania) carte de identitate cu nr. 29.036.694 – activist „E.T.A”

45. \* VILA MICHELENA, Fermín născut la 12 martie 1970 la Irún, Guipúzcoa, (Spania) carte de identitate cu nr. 15.254.214 – activist; membru al Kas/Ekin
46. WALTERS, Jason Theodore James (cunoscut și sub numele de Abdullah; David), născut la 6 martie 1985 la Amersfoort (Țările de Jos), pașaport (Țările de Jos) cu nr. NE8146378 (membru al „Hofstadgroep”)

## 2. GRUPĂRI ȘI ENTITĂȚI

1. „Organizația Abu Nidal” – „OAN”, (cunoscută și sub denumirea de „Consiliul Revoluționar al mișcării Al Fatah”, „Brigăzile Revoluționare Arabe”, „Septembrie Negru” și „Organizația Revoluționară a Musulmanilor Socialiști”)
2. „Brigada Martirilor Al-Aqsa”
3. „Al-Aqsa e.V.”
4. „Al-Takfir” și „Al-Hijra”
5. \* „Cooperativa Artigiana Fuoco ed Affini – Occasionalmente Spettacolare” („Cooperativa artizanală foc și produse similare – ocazional spectaculos”)
6. \* „Nuclei Armati per il Comunismo” („Unitățile Armate pentru Comunism”)
7. „Aum Shinrikyo” (cunoscută și sub denumirea de „AUM”, „AUM Adevărul Suprem”, „Aleph”)
8. „Babbar Khalsa”
9. \* „Cellula Contro Capitale, Carcere i suoi Carcerieri e le sue Celle” – „CCCCC” („Celula Împotriva Capitalului, Închisorii, Gardienilor și a Celulelor de închisoare”)
10. „Partidul Comunist din Filipine”, inclusiv „Noua Armată Populară” – „NAP”, Filipine, care are legături cu SISON, Jose Maria (cunoscut și sub numele de Armando Liwanag, Joma, persoană care joacă un rol-cheie în „Partidul Comunist din Filipine”, inclusiv în „NPA”)
11. \* „Armata Republicană Irlandeză pentru Continuitate” – „ARIC”
12. \* „EPANASTATIKOS AGONAS” – („Lupta revoluționară”)
13. \* „Euskadi Ta Askatasuna”/„Tierra Vasca y Libertad” – „E.T.A” „Pământul Basc și Libertate” – următoarele organizații fac parte din grupul terorist „E.T.A”: „K.a.s.”, „Xaki”, „Ekin”, „Jarrai-Haika-Segi”, „Gestoras pro-amnistia”, „Askatasuna”, „Batasuna” (cunoscută și sub denumirea de „Herri Batasuna”, „Euskal Herritarrok”)
14. „Gama’a al-Islamiyya” (cunoscută și sub denumirea de „Al-Gama’a al- Islamiyya”) („Grupul Islamic” – „IG”)
15. „İslami Büyük Doğu Akıncılar Cephesi” – „IBDA-C” („Marele Front de Est Islamic al Războinicilor”)
16. \* „Grupos de Resistencia Antifascista Primero de Octubre” – „G.R.A.P.O.” („Grupurile de Rezistență Antifascistă Întâi Octombrie”)
17. „Hamas”, inclusiv „Hamas-Izz al-Din al-Qassem”
18. „Hizbul Mujahideen” – „HM”
19. „Hofstadgroep”
20. „Fundația Pământul Sfânt pentru Ajutor și Dezvoltare”
21. „Federația Internațională a Tineretului Sikh” – „FITS”
22. \* „Solidarietà Internazionale” („Solidaritatea Internațională”)
23. „Kahane Chai” (cunoscută și sub denumirea de „Kach”)
24. „Forța Khalistan Zindabad” – „KZF”

25. „Partidul Muncitoresc din Kurdistan” – „PKK” (cunoscut și sub denumirea de „KADEK”; „KONGRA-GEL”)
  26. „Tigrii Eliberării din Tamil Eelam” – „TITE”
  27. \* „Forța Voluntarilor Loiali” – „FVL”
  28. „Organizația Mujahedinilor-e Khalq” – „MEK” sau „MKO”, cu excluderea „Consiliului Național pentru Rezistență din Iran” – „CNRI” (cunoscută și sub denumirea de „Armata Națională de Eliberare din Iran” – „ANE” (aripa militantă a „MEK”), „Mujahedinii Poporului din Iran” – „MPI”, „Societatea Studenților Musulmani Iranieni”)
  29. „Ejercito de Liberacion Nacional” („Armata de Eliberare Națională”)
  30. \* „Orange Volunteers” – „OV”
  31. „Frontul pentru Eliberarea Palestinei” – „FEP”
  32. „Jihadul Islamic Palestinian” – „JIP”
  33. „Frontul Popular pentru Eliberarea Palestinei” – „FPEP”
  34. „Frontul Popular pentru Eliberarea Palestinei” – Comandamentul General (cunoscut și sub denumirea de „FPEP – Comandamentul General”)
  35. \* „Real IRA”
  36. \* „Brigate Rosse per la Costruzione del Partito Comunista Combattente” („Brigăzile Roșii pentru Construcția Partidului Comunist Luptător”)
  37. \* „Apărătorii Măinii Roșii” – „AMR”
  38. „Fuerzas armadas revolucionarias de Colombia” – „FARC” („Forțele Armate Revoluționare din Columbia”)
  39. \* „Epanastatiki Pirines” („Revolutionary Nuclei”)
  40. \* „Dekati Evdomi Noemvri” („Organizația Revoluționară 17 Noiembrie”)
  41. „Devrimci Halk Kurtuluş Partisi-Cephesi” – „DHKP/C” [cunoscută și sub denumirea de: „Devrimci Sol” („Stânga Revoluționară”), „Dev Sol”] („Armata/Frontul/Partidul de Eliberare Revoluționară Populară”)
  42. „Sendero Luminoso” – „CL” („Calea Luminoasă”)
  43. „Stichting Al Aqsa” (cunoscută și sub denumirea de „Stichting Al Aqsa Țările de Jos”, „Al Aqsa Țările de Jos”)
  44. „Teyrbazen Azadiya Kurdistan” – „TAK” (cunoscută și sub denumirea de: „Șoimii Eliberării din Kurdistan”, „Vulturii Eliberării din Kurdistan”)
  45. \* „Brigata XX Luglio” („Brigada Douăzeci Iulie”)
  46. \* „Ulster Defence Association/Ulster Freedom Fighters” („Asociația pentru Apărarea Ulsterului/Luptătorii pentru Libertatea Ulsterului”) – „AAU/LLU”
  47. „Autodefensas Unidas de Colombia” – „AUC” („Forțele Unite/Grupul de Autoapărare din Columbia”)
  48. \* „Federazione Anarchica Informale” – „F.A.I.” („Federația Anarhistă Neoficială”)
-