

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 310



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 53

26 noiembrie 2010

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 1084/2010 al Comisiei din 25 noiembrie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 612/2009 de stabilire a normelor comune de aplicare a sistemului de restituiri la export pentru produsele agricole, în ceea ce privește echivalența în cadrul regimului de perfecționare activă** 1

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 1085/2010 al Comisiei din 25 noiembrie 2010 privind deschiderea și modul de gestionare a anumitor contingente tarifare anuale pentru importul de cartofi dulci, de manioc, de feculă de manioc și de alte produse care intră sub incidența codurilor NC 0714 90 11 și NC 0714 90 19 și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1000/2010** 3

- Regulamentul (UE) nr. 1086/2010 al Comisiei din 25 noiembrie 2010 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 7

- Regulamentul (UE) nr. 1087/2010 al Comisiei din 25 noiembrie 2010 de modificare a prețurilor reprezentative și a valorilor taxelor suplimentare de import pentru anumite produse din sectorul zahărului, stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 867/2010 pentru anul de comercializare 2010/11 ... 9

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2010/81/UE a Comisiei din 25 noiembrie 2010 de modificare a Directivei 91/414/CEE a Consiliului în ceea ce privește extinderea utilizării substanței active 2-fenil-fenol⁽¹⁾** 11

Preț: 3 EUR

(continuare în pagina următoare)

(¹) Text cu relevanță pentru SEE

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.

DECIZII

2010/714/UE:

- ★ Decizia Comisiei din 25 noiembrie 2010 de modificare a Deciziei 2004/4/CE de autorizare a statelor membre în vederea adoptării provizorii de măsuri urgente de protecție împotriva răspândirii *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith provenind din Egipt [notificată cu numărul C(2010) 8185] 14

2010/715/UE:

- ★ Decizia Comisiei din 25 noiembrie 2010 de autorizare a introducerii pe piață a fosfatului feros de amoniu ca ingredient alimentar nou în temeiul Regulamentului (CE) nr. 258/97 al Parlamentului European și al Consiliului [notificată cu numărul C(2010) 8191]..... 16

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Regulamentul nr. 64 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentele acestora care pot include: un pneu/o roată de rezervă pentru uz temporar, anvelope și/sau un sistem cu posibilitate de rulare pe jantă („run-flat”) și/sau un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri 18



II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 1084/2010 AL COMISIEI

din 25 noiembrie 2010

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 612/2009 de stabilire a normelor comune de aplicare a sistemului de restituiri la export pentru produsele agricole, în ceea ce privește echivalența în cadrul regimului de perfecționare activă

COMISIA EUROPEANĂ,

economic și un regim suspensiv care se încheie atunci când se atribuie o altă destinație vamală admisă mărfurilor plasate în acest regim sau produselor compensatoare plasate sub acest regim.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii 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”) (1), în special articolele 167 și 170, coroborate cu articolul 4,

întrucât:

(1) În temeiul articolului 12 alineatul (4) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 612/2009 al Comisiei (2), restituirile la export se acordă în cazul în care ingredientul sau ingredientele pentru care se solicită restituirea au avut inițial origine comunitară (din UE, în prezent) și/sau au fost în liberă circulație, astfel cum se prevede la alineatul (1) din articolul menționat, și nu mai sunt în regim de liberă circulație doar datorită faptului că au fost încorporate în alte produse. Această dispoziție se aplică atunci când produsele cu origine comunitară și/sau în liberă circulație sunt transformate în cadrul regimului de perfecționare activă stabilit la articolele 114-129 din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar (3).

(2) În conformitate cu articolul 84 alineatul (1) litera (b) și cu articolul 89 din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92, perfecționarea activă este un regim vamal cu impact

(3) Articolul 115 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 prevede că autoritățile vamale trebuie să permită să fie obținute produse compensatoare din mărfuri echivalente și ca produsele compensatoare obținute din mărfuri echivalente să fie exportate din Comunitate înainte de a importa mărfurile de import. Articolul 114 alineatul (2) litera (e) din regulamentul respectiv definește mărfurile echivalente ca fiind mărfuri comunitare care sunt utilizate în locul mărfurilor de import pentru fabricarea produselor compensatoare. În temeiul articolului 545 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar (4), mărfurile echivalente și produsele compensatoare provenite din acestea devin mărfuri necomunitare și mărfurile de import mărfuri comunitare odată ce este acceptată declarația de încheiere a regimului sau, când mărfurile de import sunt introduse pe piață înainte ca regimul să fie încheiat, acestea își schimbă statutul odată cu introducerea lor pe piață. În cazul exportului anticipat, produsele compensatoare devin mărfuri necomunitare odată cu acceptarea declarației de export, cu condiția ca mărfurile de import să fie plasate sub regim; mărfurile de import devin mărfuri comunitare odată cu plasarea lor sub regim.

(4) Având în vedere că, în temeiul normelor privind utilizarea mărfurilor echivalente, statutul vamal al mărfurilor de import se schimbă în statut comunitar, fapt prin care se încheie sau se va încheia regimul de perfecționare activă, mărfurile de import nu sunt

(1) JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

(2) JO L 186, 17.7.2009, p. 1.

(3) JO L 302, 19.10.1992, p. 1.

(4) JO L 253, 11.10.1993, p. 1.

supuse taxelor de import. În consecință, nivelul prețurilor în UE pentru mărfurile echivalente cu origine comunitară exportate este în acest caz compensat prin nivelul prețurilor de pe piața mondială al mărfurilor importate, astfel încât nu se justifică acoperirea printr-o restituire la export a diferenței dintre prețul pe piața mondială și prețul din UE pentru mărfurile exportate echivalente după cum se prevede la articolul 162 din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.

- (5) Din motive de claritate și de certitudine juridică, este necesar ca în Regulamentul (CE) nr. 612/2009 să se excludă în mod explicit acordarea de restituiri la export atunci când produsele sunt exportate în temeiul normelor privind utilizarea mărfurilor echivalente.
- (6) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 612/2009 trebuie modificat în consecință.

- (7) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a organizării comune a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

La articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 612/2009, se adaugă următorul paragraf:

„Restituirile nu se acordă pentru produsele care sunt utilizate ca mărfuri echivalente în sensul articolului 114 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea 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, 25 noiembrie 2010.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

REGULAMENTUL (UE) NR. 1085/2010 AL COMISIEI

din 25 noiembrie 2010

privind deschiderea și modul de gestionare a anumitor contingente tarifare anuale pentru importul de cartofi dulci, de manioc, de feculă de manioc și de alte produse care intră sub incidența codurilor NC 0714 90 11 și NC 0714 90 19 și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1000/2010

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii 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”) ⁽¹⁾, în special articolul 144 alineatul (1) și articolul 148, coroborate cu articolul 4,

întrucât:

- (1) Ca urmare a unor acorduri încheiate în cadrul negocierilor comerciale multilaterale ale Organizației Mondiale a Comerțului (OMC), Comisia a stabilit o listă „CXL-Comunități Europene” (denumită în continuare „lista CXL”) în care figurează toate concesiile acordate. Această listă impune Uniunii deschiderea anumitor contingente tarifare anuale pentru produsele care intră sub incidența codurilor NC 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 și 0714 90 19, originare din Indonezia, din Republica Populară Chineză (China), din alte părți contractante ale OMC, altele decât Thailanda, și din unele țări terțe care nu sunt membre ale OMC. În cadrul acestor contingente taxa vamală este limitată la 6 % *ad valorem*. Aceste contingente trebuie deschise multianual și gestionate de către Comisie.
- (2) Lista CXL impune, de asemenea, Uniunii deschiderea a două contingente tarifare scutite de taxe vamale pentru cartofii dulci care intră sub incidența codului NC 0714 20 90, în favoarea Chinei și a altor țări terțe, precum și a două contingente tarifare pentru fecula de manioc care intră sub incidența codului NC 1108 14 00, în favoarea altor țări terțe.
- (3) Acordul sub forma unui de schimb de scrisori privind consultările între Comunitatea Europeană și Regatul Thai-landei în temeiul articolului XXIII din GATT ⁽²⁾ (denumit în continuare „Acordul cu Thailanda”), aprobat prin Decizia 96/317/CE a Consiliului din 13 mai 1996, privind concluziile consultărilor cu Thailanda în temeiul articolului XXIII din GATT ⁽³⁾, prevede deschiderea unui contingent tarifar anual autonom suplimentar de 10 500 de tone de feculă de manioc, din care 10 000 tone se atribuie Thai-landei. Taxa aplicată este egală cu taxa națiunii celei mai favorizate (taxa NCMF) în vigoare, redusă cu 100 EUR pe tonă.

- (4) În prezent, Regulamentul (CE) nr. 2402/96 al Comisiei din 17 decembrie 1996 privind deschiderea și modul de gestionare a anumitor contingente tarifare anuale pentru cartofii dulci și feculele de manioc ⁽⁴⁾, precum și Regula-mentul (CE) nr. 27/2008 al Comisiei din 15 ianuarie 2008 privind deschiderea și modul de administrare a anumitor contingente tarifare anuale pentru produsele aferente codurilor NC 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 și 0714 90 19, originare din anumite țări terțe, altele decât Thailanda ⁽⁵⁾ stabilesc normele de aplicare referitoare la gestionarea tuturor contingentelor tarifare de import respective, denumite în continuare „contingentele”.
- (5) Aplicarea principiului „primul sosit, primul servit” a avut efecte pozitive în alte sectoare agricole și este oportun ca, în scopul simplificării administrative, aceste contingente să fie gestionate de acum înainte după metoda indicată la articolul 144 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007. Gestionarea trebuie să se efectueze în conformitate cu articolele 308a, 308b și cu articolul 308c alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar ⁽⁶⁾.
- (6) Având în vedere particularitățile legate de transferul de la un sistem de gestionare la altul, este necesar ca articolul 308c alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 2454/93 să nu se aplice pentru perioada contin-gentară cuprinsă între 1 ianuarie 2011 și 31 decembrie 2011.
- (7) În ceea ce privește cartofii dulci, este necesar să se facă deosebirea între cartofii dulci pentru consumul uman și celelalte produse; trebuie deci să se stabilească modul de prezentare și de ambalare a cartofilor dulci destinați utilizării menționate anterior și care intră sub incidența codului NC 0714 20 10, iar produsele care nu înde-plinesc cerințele de prezentare și de ambalare astfel stabilite trebuie considerate ca intrând sub incidența codului NC 0714 20 90.
- (8) Este necesar să se mențină un sistem de gestionare care să garanteze că numai produsele originare din Indonezia, China și Thailanda se pot importa în temeiul contin-gentelor alocate acestor țări. Este necesar să se precizeze tipul de document justificativ care trebuie prezentat pentru certificarea originii produselor care ar putea beneficia, conform principiului „primul sosit, primul servit”, de contingentele tarifare menționate anterior.

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 122, 22.5.1996, p. 16.⁽³⁾ JO L 122, 22.5.1996, p. 15.⁽⁴⁾ JO L 327, 18.12.1996, p. 14.⁽⁵⁾ JO L 13, 16.1.2008, p. 3.⁽⁶⁾ JO L 253, 11.10.1993, p. 1.

- (9) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 2402/96 și (CE) nr. 27/2008 trebuie abrogate și înlocuite cu un nou regulament. Este însă necesar ca regulamentele respective să rămână aplicabile în cazul licențelor de import eliberate pentru perioadele contingentare de import anterioare celor prevăzute de prezentul regulament.
- (10) Articolele 1, 2 și 3 din Regulamentul (UE) nr. 1000/2010 al Comisiei din 3 noiembrie 2010 de derogare de la Regulamentele (CE) nr. 2402/96, (CE) nr. 2058/96, (CE) nr. 2305/2003, (CE) nr. 969/2006, (CE) nr. 1918/2006, (CE) nr. 1964/2006, (CE) nr. 27/2008, (CE) nr. 1067/2008 și (CE) nr. 828/2009 în ceea ce privește datele de depunere a cererilor și de eliberare a licențelor de import în 2011 în cadrul contingentelor tarifare pentru cartofi dulci, feculă de manioc, manioc, cereale, orez, zahăr și ulei de măsline și de derogare de la Regulamentele (CE) nr. 382/2008, (CE) nr. 1518/2003, (CE) nr. 596/2004, (CE) nr. 633/2004 și (CE) nr. 951/2006 în ceea ce privește datele de eliberare a licențelor de export în 2011 în sectoarele cărnii de vită și mânzat, cărnii de porc, ouălor și cărnii de pasăre și pentru zahăr și izoglucoză peste cotă⁽¹⁾ nu mai sunt pertinente având în vedere faptul că aceste contingente sunt gestionate în prezent conform principiului „primul sosit, primul servit” menționat la articolul 144 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007. Prin urmare, articolele respective trebuie eliminate.
- (11) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a organizării comune a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Prezentul regulament deschide contingentele tarifare de import indicate în anexă. Contingentele menționate sunt gestionate pe baza unui an calendaristic, începând cu 1 ianuarie 2011.

Articolul 2

Contingentele indicate în anexă sunt gestionate în conformitate cu articolele 308a și 308b și cu articolul 308c alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93. Articolul 308c alineatele (2) și (3) din regulamentul respectiv nu se aplică pentru perioada

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

Adoptat la Bruxelles, 25 noiembrie 2010.

contingentară cuprinsă între 1 ianuarie 2011 și 31 decembrie 2011.

Articolul 3

Dreptul de a beneficia de contingentele tarifare cu numerele de ordine 09.0125, 09.0126 sau 09.0124 sau 09.0127 indicate în anexă pentru produse originare din Thailanda, din Indonezia sau, respectiv, din Republica Populară Chineză, este condiționat de prezentarea unui certificat de origine eliberat de autoritățile competente în conformitate cu articolele 55-65 din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93.

Articolul 4

(1) În sensul prezentului regulament, se consideră destinați consumului uman, în sensul codului NC 0714 20 10, cartofii dulci, proaspeți și întregi, care sunt prezentați în ambalaje directe în momentul efectuării formalităților vamale pentru punerea în liberă circulație.

(2) Dispozițiile prezentului regulament se aplică numai cartofilor dulci care nu sunt destinați consumului uman în sensul definiției de la alineatul (1).

(3) Pentru aplicarea prezentului regulament, produsele corespunzătoare codului NC ex 0714 10 98 sunt produse altele decât peletele obținute din făină și griș corespunzătoare codului NC 0714 10 98.

Articolul 5

Regulamentele (CE) nr. 2402/96 și (CE) nr. 27/2008 se abrogă. Cu toate acestea, regulamentele respective se aplică în continuare cu privire la licențele de import eliberate înainte de 1 ianuarie 2011 până la expirarea acestora.

Articolul 6

Articolele 1, 2 și 3 din Regulamentul (UE) nr. 1000/2010 se elimină.

Articolul 7

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

Se aplică de la 1 ianuarie 2011.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

⁽¹⁾ JO L 290, 6.11.2010, p. 26.

ANEXĂ

Fără a aduce atingere regulilor pentru interpretarea Nomenclaturii combinate, denumirea mărfurilor se consideră ca având numai o valoare indicativă. Domeniul de aplicare a contingentelor este determinat, în cadrul prezentei anexe, de domeniul de aplicare a codurilor NC în vigoare la data adoptării prezentului regulament.

| Număr de ordine | Coduri NC/Produs | Origine | Taxă vamală | Contingent tarifar anual (greutatea netă în tone) |
|-----------------|--|---|--|---|
| 09.0124 | 0714 20 90 Cartofi dulci destinați unei utilizări alta decât consumul uman | Republica Populară Chineză | Scutire de taxe | 600 000 |
| 09.0125 | 1108 14 00 Feculă de manioc | Thailanda | Taxa aplicată este egală cu taxa națiunii celei mai favorizate (taxa NCMF) în vigoare, redusă cu 100 EUR/tonă. | 10 000 |
| 09.0126 | 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Manioc și rădăcini de arorut și de salep și rădăcini și tuberculi similari, cu conținut ridicat de feculă | Indonezia | 6 % <i>ad valorem</i> | 825 000 |
| 09.0127 | 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Manioc și rădăcini de arorut și de salep și rădăcini și tuberculi similari, cu conținut ridicat de feculă | Republica Populară Chineză | 6 % <i>ad valorem</i> | 350 000 |
| 09.0128 | 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Manioc și rădăcini de arorut și de salep și rădăcini și tuberculi similari, cu conținut ridicat de feculă | Țări terțe membre OMC, cu excepția Republicii Populare Chineze, a Thailande și a Indoneziei | 6 % <i>ad valorem</i> | 145 590 |
| 09.0130 | 0714 10 91, 0714 90 11 Manioc și rădăcini de arorut și de salep și rădăcini și tuberculi similari, cu conținut ridicat de feculă | Țări terțe care nu sunt membre OMC | 6 % <i>ad valorem</i> | 2 000 |
| 09.0129 | 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Manioc și rădăcini de arorut și de salep și rădăcini și tuberculi similari, cu conținut ridicat de feculă | Țări terțe care nu sunt membre OMC | 6 % <i>ad valorem</i> | 30 000 |

| Număr de ordine | Coduri NC/Produs | Origine | Taxă vamală | Contingent tarifar anual (greutatea netă în tone) |
|-----------------|---|--|--|---|
| 09.0131 | 0714 20 90 Cartofi dulci destinați unei utilizări alta decât consumul uman | Țări terțe altele decât Republica Populară Chineză | Scutire de taxe | 5 000 |
| 09.0132 | 1108 14 00 Feculă de manioc | Toate țările terțe | Taxa aplicată este egală cu taxa națiunii celei mai favorizate (taxa NCMF) în vigoare, redusă cu 100 EUR/tonă. | 10 500 |

REGULAMENTUL (UE) NR. 1086/2010 AL COMISIEI**din 25 noiembrie 2010****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii 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) ⁽¹⁾,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 ⁽²⁾, 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 26 noiembrie 2010.

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

Adoptat la Bruxelles, 25 noiembrie 2010.

*Pentru Comisie,
pentru președinte*

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

ANEXĂ

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

(EUR/100 kg)

| Cod NC | Codul țărilor terțe ⁽¹⁾ | Valoare forfetară de import |
|---|------------------------------------|-----------------------------|
| 0702 00 00 | AL | 50,2 |
| | EC | 92,0 |
| | MA | 76,9 |
| | MK | 48,2 |
| | ZZ | 66,8 |
| 0707 00 05 | AL | 54,8 |
| | EG | 150,8 |
| | TR | 64,9 |
| | ZZ | 90,2 |
| 0709 90 70 | MA | 70,3 |
| | TR | 115,5 |
| | ZZ | 92,9 |
| 0805 20 10 | MA | 71,9 |
| | ZZ | 71,9 |
| 0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90 | HR | 60,7 |
| | IL | 72,5 |
| | MA | 61,9 |
| | TR | 61,4 |
| | UY | 58,6 |
| | ZZ | 63,0 |
| 0805 50 10 | AR | 65,2 |
| | MA | 68,0 |
| | TR | 62,7 |
| | UY | 57,1 |
| | ZA | 51,7 |
| | ZZ | 60,9 |
| 0808 10 80 | AR | 74,9 |
| | AU | 167,9 |
| | BR | 50,3 |
| | CA | 113,1 |
| | CL | 84,2 |
| | CN | 67,1 |
| | MK | 24,7 |
| | NZ | 139,2 |
| | US | 92,1 |
| | ZA | 114,5 |
| | ZZ | 92,8 |
| | 0808 20 50 | CL |
| CN | | 85,8 |
| ZZ | | 82,1 |

⁽¹⁾ 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 (UE) NR. 1087/2010 AL COMISIEI**din 25 noiembrie 2010****de modificare a prețurilor reprezentative și a valorilor taxelor suplimentare de import pentru anumite produse din sectorul zahărului, stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 867/2010 pentru anul de comercializare 2010/11**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii 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”) (1),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 951/2006 al Comisiei din 30 iunie 2006 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 318/2006 al Consiliului în ceea ce privește schimburile cu țările terțe în sectorul zahărului (2), în special articolul 36 alineatul (2) al doilea paragraf a doua teză,

întrucât:

- (1) Valorile prețurilor reprezentative și ale taxelor suplimentare aplicabile la importul de zahăr alb, de zahăr

brut și de anumite siropuri pentru anul de comercializare 2010/11 s-au stabilit prin Regulamentul (UE) nr. 867/2010 al Comisiei (3). Aceste prețuri și taxe au fost modificate ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 1083/2010 al Comisiei (4).

- (2) Având în vedere datele de care dispune în prezent Comisia, se impune modificarea valorilor respective, în conformitate cu normele și procedurile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 951/2006,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Prețurile reprezentative și taxele suplimentare aplicabile la importul produselor menționate la articolul 36 din Regulamentul (CE) nr. 951/2006, stabilite de Regulamentul (UE) nr. 867/2010 pentru anul de comercializare 2010/11, se modifică și figurează în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 26 noiembrie 2010.

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

Adoptat la Bruxelles, 25 noiembrie 2010.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

(1) JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

(2) JO L 178, 1.7.2006, p. 24.

(3) JO L 259, 1.10.2010, p. 3.

(4) JO L 309, 25.11.2010, p. 3.

ANEXĂ

Valori modificate ale prețurilor reprezentative și ale taxelor suplimentare de import pentru zahărul alb, zahărul brut și produsele înscrise la codul NC 1702 90 95 aplicabile începând cu 26 noiembrie 2010

(EUR)

| Codul NC | Valoarea prețului reprezentativ la 100 kg net din produsul în cauză | Valoarea taxei suplimentare la 100 kg net din produsul în cauză |
|---------------------------|---|---|
| 1701 11 10 ⁽¹⁾ | 58,48 | 0,00 |
| 1701 11 90 ⁽¹⁾ | 58,48 | 0,00 |
| 1701 12 10 ⁽¹⁾ | 58,48 | 0,00 |
| 1701 12 90 ⁽¹⁾ | 58,48 | 0,00 |
| 1701 91 00 ⁽²⁾ | 53,26 | 1,49 |
| 1701 99 10 ⁽²⁾ | 53,26 | 0,00 |
| 1701 99 90 ⁽²⁾ | 53,26 | 0,00 |
| 1702 90 95 ⁽³⁾ | 0,53 | 0,20 |

⁽¹⁾ Stabilire pentru calitatea standard, astfel cum este definită la punctul III din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.

⁽²⁾ Stabilire pentru calitatea standard, astfel cum este definită la punctul II din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.

⁽³⁾ Stabilire la 1 % de conținut de zaharoză.

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2010/81/UE A COMISIEI

din 25 noiembrie 2010

de modificare a Directivei 91/414/CEE a Consiliului în ceea ce privește extinderea utilizării substanței active 2-fenil-fenol

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 91/414/CEE a Consiliului din 15 iulie 1991 privind introducerea pe piață a produselor de uz fitosanitar ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Prin Directiva 2009/160/UE a Comisiei ⁽²⁾, substanța 2-fenil-fenol a fost inclusă ca substanță activă în anexa I la Directiva 91/414/CEE, cu dispoziția specială că statele membre pot autoriza numai utilizările ca fungicid aplicat ulterior recoltelor, în mediu închis, în interiorul camerei de stropire.
- (2) La 18 iunie 2010, pentru a înlătura restricția referitoare la utilizarea substanței în mediu închis, în interiorul camerei de stropire, notificatorul a transmis informații privind alte tehnici de aplicare, precum tratamentul cu ceară, tratamentul prin înmuiere și tratamentul cu perdea de spumă.
- (3) Spania, care a fost desemnată stat membru raportor prin Regulamentul (CE) nr. 2229/2004 al Comisiei ⁽³⁾, a evaluat informațiile suplimentare și, la 30 iulie 2010, a transmis Comisiei un act adițional la proiectul de raport de evaluare cu privire la 2-fenil-fenol, care a fost distribuit pentru observații celorlalte state membre și Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară (EFSA). În observațiile primite nu au fost indicate preocupări majore, iar celelalte state membre și EFSA nu au invocat niciun motiv care ar putea exclude extinderea utilizării. Proiectul de raport de evaluare împreună cu actul adițional respectiv a fost reanalizat de statele membre și de Comisie în cadrul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală și a fost finalizat la 28 octombrie 2010, sub forma raportului de reexaminare al Comisiei pentru 2-fenil-fenol.
- (4) Noile informații privind tehnicile de aplicare transmise de către notificator, precum și noua evaluare efectuată de statul membru raportor indică faptul că produsele de protecție a plantelor care conțin 2-fenil-fenol pot îndeplini, în general, condițiile stabilite la articolul 5 alineatul (1) literele (a) și (b) din Directiva 91/414/CEE, în special în ceea ce privește utilizările în mediu închis ca fungicid aplicat ulterior recoltelor, examinate și detaliate în raportul de reexaminare al Comisiei. În consecință, nu mai este necesar să se limiteze utilizarea substanței 2-fenil-fenol în mediu închis, în interiorul camerei de stropire, astfel cum se prevede în Directiva 91/414/CEE, modificată de Directiva 2009/160/UE.
- (5) Fără a aduce atingere acestei concluzii, este indicată obținerea de informații suplimentare privind anumite aspecte specifice. În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/414/CEE, includerea unei substanțe în anexa I poate face obiectul anumitor condiții. Prin urmare, ar trebui să i se solicite notificatorului să transmită informații suplimentare pentru a confirma nivelurile de reziduuri care se produc în urma tehnicilor de aplicare, altele decât aplicarea în interiorul camerei de stropire.
- (6) În plus, este indicat, de asemenea, să li se solicite statelor membre să acorde o atenție deosebită protecției operatorilor și a lucrătorilor și să se asigure că în condițiile de utilizare se prevede folosirea unui echipament de protecție individuală corespunzător.
- (7) Prin urmare, este necesar ca Directiva 91/414/CEE să fie modificată în consecință.
- (8) Măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexa I la Directiva 91/414/CEE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

⁽¹⁾ JO L 230, 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 338, 19.12.2009, p. 83.

⁽³⁾ JO L 379, 24.12.2004, p. 13.

Articolul 2

Statele membre adoptă și publică până la 31 decembrie 2010 cel târziu actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

Statele membre aplică aceste acte începând cu 1 ianuarie 2011.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 25 noiembrie 2010.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXĂ

În anexa I la Directiva 91/414/CEE, rândul 305 se înlocuiește cu următorul text:

| Nr. | Denumire comună, numere de identificare | Denumire IUPAC | Puritate (*) | Intrare în vigoare | Data expirării includerii | Dispoziții specifice |
|------|--|---------------------|--------------|--------------------|---------------------------|---|
| „305 | 2-fenil-fenol (inclusiv sărurile sale, cum ar fi sarea de sodiu) Nr. CAS 90-43-7 Nr. CIPAC 246 | <i>Bifenil-2-ol</i> | ≥ 998 g/kg | 1 ianuarie 2010 | 31 decembrie 2019 | <p>PARTEA A</p> <p>Sunt autorizate numai utilizările ca fungicid folosit după recoltare, în mediu închis.</p> <p>PARTEA B</p> <p>Pentru punerea în aplicare a principiilor uniforme prevăzute în anexa VI, se ține cont de concluziile raportului de reexaminare cu privire la 2-fenil-fenol, în special de apendicele I și II, astfel cum au fost finalizate în cadrul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală la 27 noiembrie 2009, astfel cum au fost modificate în cadrul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală la 28 octombrie 2010.</p> <p>În cadrul acestei evaluări generale, statele membre trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> — protecției operatorilor și a lucrătorilor și să se asigure că în condițiile de utilizare este prevăzută folosirea echipamentelor de protecție individuală corespunzătoare; — instituirii unor metode adecvate de gestionare a deșeurilor pentru tratamentul soluției de deșeurii rămase în urma aplicării, precum apa de spălare a sistemului de înmuiere și a altor sisteme de aplicare. Statele membre care permit eliminarea apelor reziduale în rețeaua de canalizare asigură evaluarea riscului local. <p>Statele membre în cauză se asigură că notificatorul transmite Comisiei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — informații suplimentare privind riscurile de depigmentare a pielii la lucrători și la consumatori din cauza unei eventuale expuneri la metabolitul 2-fenil-hidrochinonă (PHQ), prezent pe coaja citricelor; — informații suplimentare pentru a confirma că metoda analitică aplicată în studiile privind reziduurile cuantifică în mod corect reziduurile de 2-fenil-fenol, 2-fenil-hidrochinonă (PHQ) și conjugajii acestora. <p>Statele membre se asigură că notificatorul prezintă aceste informații Comisiei până la 31 decembrie 2011.</p> <p>În plus, statele membre în cauză se asigură că notificatorul transmite Comisiei informații suplimentare pentru a confirma nivelurile de reziduuri care se produc în urma tehnicilor de aplicare, altele decât aplicarea în interiorul camerei de stropire.</p> <p>Statele membre se asigură că notificatorul prezintă aceste informații Comisiei până la 31 decembrie 2012.”</p> |

(*) Detalii suplimentare privind identitatea și specificațiile substanței active pot fi consultate în raportul de reexaminare.

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 25 noiembrie 2010

de modificare a Deciziei 2004/4/CE de autorizare a statelor membre în vederea adoptării provizorii de măsuri urgente de protecție împotriva răspândirii *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith provenind din Egipt

[notificată cu numărul C(2010) 8185]

(2010/714/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2000/29/CE a Consiliului din 8 mai 2000 privind măsurile de protecție împotriva introducerii în Comunitate a unor organisme dăunătoare plantelor sau produselor vegetale și împotriva răspândirii lor în Comunitate ⁽¹⁾, în special articolul 16 alineatul (3),

întrucât:

(1) În conformitate cu Decizia 2004/4/CE a Comisiei ⁽²⁾, tuberculii de *Solanum tuberosum* L., originari din Egipt, nu pot fi, în principiu, introduși în Uniune. Conform unei posibilități de derogare de la decizia respectivă, introducerea în Uniune a unor astfel de tuberculi a fost permisă din „zone indemne”, făcând obiectul unor condiții speciale în anii anteriori, inclusiv anul de import 2009/2010.

(2) În cursul anului de import 2009/2010, s-a înregistrat în Uniune o singură interceptare de *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith.

(3) Astfel cum a solicitat Egiptul și ținând seama de informațiile pe care le-a furnizat, Comisia a stabilit că riscul de răspândire a *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith legat de introducerea în Uniune a tuberculilor de *Solanum tuberosum* L. provenind din „zone indemne” din Egipt este suficient de atenuat, dacă sunt respectate condițiile specifice indicate în Decizia 2004/4/CE.

(4) Prin urmare, introducerea în Uniune a tuberculilor de *Solanum tuberosum* L. provenind din „zone indemne” din Egipt ar trebui autorizată pentru anul de import 2010/2011.

(5) În temeiul Deciziei 2004/4/CE, aceasta din urmă trebuie reexaminată până la 30 septembrie 2010. Ținând seama de constatările de mai sus, ar trebui prelungit termenul pentru reexaminare.

(6) Prin urmare, Decizia 2004/4/CE ar trebui modificată în consecință.

(7) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului fitosanitar permanent,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia 2004/4/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 alineatul (1), „2009/2010” se înlocuiește cu „2010/2011”.

2. La articolul 4, „31 august 2010” se înlocuiește cu „31 august 2011”.

3. La articolul 7, „30 septembrie 2010” se înlocuiește cu „30 septembrie 2011”.

⁽¹⁾ JO L 169, 10.7.2000, p. 1.

⁽²⁾ JO L 2, 6.1.2004, p. 50.

4. Anexa se modifică după cum urmează:

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

(a) la punctul 1 litera (b) punctul (iii), „2009/2010” se înlocuiește cu „2010/2011”;

Adoptată la Bruxelles, 25 noiembrie 2010.

(b) la punctul 1 litera (b) punctul (iii) a doua liniuță, „1 ianuarie 2010” se înlocuiește cu „1 ianuarie 2011”;

(c) la punctul 1 litera (b) punctul (xii), „1 ianuarie 2010” se înlocuiește cu „1 ianuarie 2011”.

Pentru Comisie

John DALLI

Membru al Comisiei

DECIZIA COMISIEI

din 25 noiembrie 2010

de autorizare a introducerii pe piață a fosfatului feros de amoniu ca ingredient alimentar nou în temeiul Regulamentului (CE) nr. 258/97 al Parlamentului European și al Consiliului

[notificată cu numărul C(2010) 8191]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(2010/715/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 258/97 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 ianuarie 1997 privind alimentele și ingredientele alimentare noi⁽¹⁾, în special articolul 7,

întrucât:

- (1) La 21 octombrie 2008, societatea Cantox Health Sciences International, acționând în numele societății Nestec Ltd., a înaintat autorităților competente din Irlanda o cerere de introducere pe piață a fosfatului feros de amoniu ca ingredient alimentar nou.
- (2) La 20 noiembrie 2008, organismul competent de evaluare a produselor alimentare din Irlanda a emis raportul de evaluare inițială. În raport, organismul a concluzionat că este necesară o evaluare suplimentară.
- (3) La 23 decembrie 2008, Comisia a informat toate statele membre cu privire la această cerere. La 28 aprilie 2009, Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA) a fost solicitată să realizeze evaluarea.
- (4) La 14 aprilie 2010, în urma unei cereri din partea Comisiei, EFSA a adoptat un aviz⁽²⁾ privind siguranța fosfatului feros de amoniu ca sursă de fier, adăugat în scopuri nutriționale la produsele alimentare destinate publicului în general (inclusiv suplimente alimentare) și la produsele alimentare destinate unei alimentații speciale. În avizul său, EFSA a concluzionat că fosfatul feros de amoniu nu prezintă riscuri privind siguranța, la nivelurile de utilizare propuse, cu condiția să nu se depășească limitele superioare de siguranță pentru fier.
- (5) Regulamentul (CE) nr. 953/2009 al Comisiei din 13 octombrie 2009 privind substanțele care pot fi adăugate cu anumite scopuri nutriționale în produsele alimentare destinate unei alimentații speciale⁽³⁾, Directiva 2002/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 iunie 2002 referitoare la apropierea

legislațiilor statelor membre privind suplimentele alimentare⁽⁴⁾ și/sau Regulamentul (CE) nr. 1925/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 privind adaosul de vitamine și minerale, precum și de anumite substanțe de alt tip în produsele alimentare⁽⁵⁾ prevăd dispoziții specifice pentru utilizarea vitaminelor, a mineralelor și a altor substanțe în produsele alimentare. Utilizarea fosfatului feros de amoniu ar trebui autorizată fără a aduce atingere cerințelor din aceste acte legislative.

- (6) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Fosfatul feros de amoniu ca sursă de fier, astfel cum se menționează în anexă, poate fi introdus pe piața Uniunii ca ingredient alimentar nou, care se va utiliza în produsele alimentare, fără a aduce atingere dispozițiilor specifice din Regulamentul (CE) nr. 953/2009, din Directiva 2002/46/CE și/sau din Regulamentul (CE) nr. 1925/2006.

Articolul 2

„Fosfat feros de amoniu” este denumirea ingredientului alimentar nou autorizat prin prezenta decizie, de pe eticheta produsului alimentar care îl conține.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează societății Nestec Ltd., Avenue Nestlé 55, CH-1800 Vevey, Elveția.

Adoptată la Bruxelles, 25 noiembrie 2010.

Pentru Comisie

John DALLI

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 43, 14.2.1997, p. 1.⁽²⁾ EFSA Journal 2010; 8(5): 1584.⁽³⁾ JO L 269, 14.10.2009, p. 9.⁽⁴⁾ JO L 183, 12.7.2002, p. 51.⁽⁵⁾ JO L 404, 30.12.2006, p. 26.

ANEXĂ

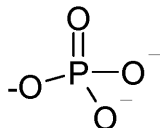
SPECIFICAȚII ALE FOSFATULUI FEROS DE AMONIU

Descriere: Fosfatul feros de amoniu este o pulbere fină gri/verde, practic insolubilă în apă și solubilă în acizi minerali diluați.

Nr. CAS: 10101-60-7

Formula chimică: FeNH_4PO_4

Formula structurală: NH_4^+
 Fe^{2+}



Caracteristici chimice ale fosfatului feros de amoniu:

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| pH-ul unei suspensii de 5 % în apă | între 6,8 și 7,8 |
| Fier (total) | cel puțin 28 % |
| Fier (II) | între 22 % și 30 % (g/g) |
| Fier (III) | cel mult 7 % (g/g) |
| Amoniac | între 5 % și 9 % (g/g) |
| Apă | cel mult 3 % |

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului internațional public. Statutul și data intrării în vigoare a prezentului regulament trebuie verificate în ultima versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamentul nr. 64 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentele acestora care pot include: un pneu/o roată de rezervă pentru uz temporar, anvelope și/sau un sistem cu posibilitate de rulare pe jantă („run-flat”) și/sau un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri

Include toate textele valabile până la:

Seria 02 de modificări – Data intrării în vigoare: 19 august 2010

Rectificarea 1 la seria 02 de amendamente – Data intrării în vigoare: 19 august 2010

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniu de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații și încercări
6. Informații suplimentare
7. Modificări și prelungiri ale omologării de tip a vehiculului
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative
12. Dispoziții tranzitorii

ANEXE

Anexa 1 – Comunicare privind omologarea (refuzul, extinderea sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției) unui tip de vehicul cu privire la echipamentele acestuia, în conformitate cu Regulamentul nr. 64

Anexa 2 – Dispuneri ale mărcilor de omologare

Anexa 3 – Încercarea de frânare și de deviere la vehicule prevăzute cu unități pentru uz temporar

Anexa 4 – Cerințe privind încercarea sistemului de avertizare pentru rulare pe jantă (RFWS)

Anexa 5 – Încercările sistemelor de monitorizare a presiunii din pneuri (TPMS)

1. DOMENIU DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică omologării vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ ⁽¹⁾ echipate cu:

- (a) pneu/roată de rezervă pentru uz temporar; și/sau
- (b) anvelope și/sau un sistem cu posibilitate de rulare pe jantă; și/sau
- (c) un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri ⁽²⁾.

În sensul prezentului regulament, pneurile/roțile de rezervă sub formă de anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă sau sistem „run-flat” în stare complet dezumflată trebuie considerate roți de rezervă pentru uz temporar, astfel cum sunt descrise la punctul 2.10 din regulament.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

- 2.1. „Omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul cu privire la pneul/roata de rezervă pentru uz temporar.
- 2.2. „Tip de vehicul” înseamnă o categorie de vehicule care nu diferă semnificativ în privința unor caracteristici esențiale, precum:
 - 2.2.1. „Tipul de vehicul cu privire la pneul/roata de rezervă pentru uz temporar”:
 - 2.2.1.1. sarcinile maxime pe axele vehiculului descrise la punctul 2.12;
 - 2.2.1.2. caracteristicile pneului/roții de rezervă pentru uz temporar;
 - 2.2.1.3. tipul de tracțiune (față, spate, integrală);
 - 2.2.1.4. suspensia;
 - 2.2.1.5. sistemul de frânare;
 - 2.2.1.6. dimensiunea roții/pneului;
 - 2.2.1.7. deviația roții.
 - 2.2.2. „Tipul de vehicul cu privire la sistemul de monitorizare a presiunii din pneuri”:
 - 2.2.2.1. marca sau denumirea comercială a constructorului;
 - 2.2.2.2. caracteristicile vehiculului care influențează semnificativ performanțele sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri;
 - 2.2.2.3. tipul și modelul sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri.
- 2.3. „Roată” înseamnă o roată completă alcătuită din jantă și discul roții;
 - 2.3.1. „indicele de mărime al roții” înseamnă un ansamblu de date care cuprinde cel puțin diametrul nominal, lățimea nominală și a profilului jantei;
 - 2.3.2. prin „deviația roții” se înțelege distanța între planul de prindere pe butuc și axa jantei.

⁽¹⁾ Conform definiției din anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (documentul TRANS/WP.29/78/Rev.1/Modif. 2, astfel cum a fost modificat prin Modif. 4).

⁽²⁾ Pentru vehiculele din categoriile M₁ cu masa maximă de până la 3 500 kg și N₁, în ambele cazuri cu toate axele echipate cu anvelope simple.

- 2.4. „Anvelopă” înseamnă o anvelopă pneumatică, constând dintr-o învelitoare din cauciuc ranforsat prevăzută cu sau care formează împreună cu roata pe care este montată o cameră închisă continuă, perfect rotundă, conținând un gaz (de obicei aer) sau un gaz amestecat cu lichid care în mod normal este destinat utilizării la o presiune mai mare decât presiunea atmosferică. Aceasta poate fi:
- 2.4.1. „anvelopă normală”, adecvată pentru toate condițiile normale de utilizare pe șosea;
- 2.4.2. „anvelopă de rezervă pentru uz temporar”, o anvelopă proiectată special să difere de o anvelopă normală, care este destinată a fi utilizată doar temporar, în condiții de conducere restrictive;
- 2.4.3. termenul „anvelopă cu posibilitate de rulare pe jantă” („run flat”) sau „anvelopă independentă” („self supporting”) descrie o structură de anvelopă pneumatică prevăzută cu orice soluții tehnice (de exemplu, flancuri ranforsate etc.) care permit anvelopei instalate pe roata corespunzătoare și în absența oricărei componente suplimentare să furnizeze vehicului cel puțin funcțiile de bază ale anvelopei, la o viteză de 80 km/h (50 mph) și pe o distanță de 80 km în modul de rulare pe jantă;
- 2.4.4. termenul „sistem run flat” sau „sistem cu mobilitate extinsă” descrie un ansamblu de componente specificate, dependente din punct de vedere funcțional, incluzând o anvelopă, care, împreună, furnizează performanța specificată care asigură vehicului funcțiile de bază ale anvelopei, cel puțin la o viteză de 80 km/h (50 mph) și pe o distanță de 80 km la funcționarea în modul de rulare pe jantă.
- 2.5. „Modul de rulare pe jantă” descrie starea anvelopei, care își păstrează, în general, integritatea structurală, funcționând la o presiune de umflare cuprinsă între 0 și 70 kPa.
- 2.6. „Funcția de bază a anvelopei” înseamnă capacitatea normală a unei anvelope umflate de a susține o sarcină dată până la o viteză dată și de a transmite forțele de comandă, direcție și frânare terenului pe care rulează.
- 2.7. „Indicele de mărime al anvelopei” înseamnă o combinație de cifre care identifică în mod unic dimensiunea geometrică a anvelopei, cuprinzând lățimea nominală a secțiunii, raportul nominal de aspect și diametrul nominal. Definițiile exacte ale acestor caracteristici se regăsesc în Regulamentul nr. 30.
- 2.8. „Structura anvelopei” înseamnă caracteristicile tehnice ale carcasi anvelopei. Aceasta poate fi cu pliu înclinat (diagonal sau transversal), cu centură înclinată, radial sau cu posibilitate de rulare pe jantă, astfel cum este descris în Regulamentul nr. 30.
- 2.9. „Roată de rezervă standard” înseamnă ansamblul format din roată și pneu identic din punct de vedere al indicelui de mărime, al deviației roții și structurii anvelopei cu cel montat în aceeași poziție pe ax și cu modelul sau versiunea de roți prevăzute pe vehicul pentru funcționare normală. Roata include capacul roții, confecționat dintr-un material diferit, de exemplu oțel în loc de aliaj de aluminiu, care poate fi fixat cu alt tip de șuruburi și piulițe, dar care este identic cu capacele roților destinate funcționării normale.
- 2.10. „Pneu/roată de rezervă pentru uz temporar” înseamnă un ansamblu roată-pneu diferit de cel definit ca „roată de rezervă standard” la punctul 2.9. Ansamblul pneu/roată de rezervă pentru uz temporar poate fi de mai multe tipuri, după cum urmează:
- 2.10.1. Tipul 1
- un ansamblu în care anvelopa este o anvelopă de rezervă pentru uz temporar, astfel cum este definită la punctul 2.4.2;
- 2.10.2. Tipul 2
- un ansamblu în care roata are o deviație diferită față de cea a roții montate în aceeași poziție pe ax și care este destinată funcționării normale a vehicului;
- 2.10.3. Tipul 3
- un ansamblu în care anvelopa are o structură diferită de cea a roții montate în aceeași poziție pe ax și care este destinată funcționării normale a vehicului;

2.10.4. Tipul 4

un ansamblu în care anvelopa este o anvelopă normală, astfel cum este definită la punctul 2.4.1, dar indicele de mărime al roții, al anvelopei sau al ambelor diferă de indicele de mărime al roții sau anvelopei montate în aceeași poziție pe ax și care este destinată funcționării normale a vehiculului;

2.10.5. Tipul 5

un ansamblu în care roata și anvelopa, astfel cum sunt definite la punctul 2.4.3 sau la punctul 2.4.4, sunt montate pe vehicul pentru utilizare rutieră normală de lungă durată, dar care, în caz de urgență, sunt utilizate complet dezumflate.

2.11. „Masa maximă” înseamnă masa maximă a vehiculului declarată de către constructor ca fiind permisă din punct de vedere tehnic (această masă poate fi mai mare decât „masa maximă permisă” stabilită de către administrația națională).

2.12. „Sarcina maximă pe osie” înseamnă valoarea maximă declarată de către constructorul vehiculului a forței verticale totale între suprafețele de contact ale anvelopelor sau căilor de rulare de pe o punte și sol și care rezultă din partea de masă a vehiculului suportată pe osie; această sarcină poate fi mai mare decât „sarcina pe osie permisă” stabilită de către administrația națională. Suma sarcinilor pe osie poate fi mai mare decât valoarea corespunzătoare masei totale a vehiculului.

2.13. „Sistem de avertizare run-flat” descrie un sistem care informează conducătorul auto despre faptul că o roată funcționează în modul de rulare pe jantă.

2.14. „Sistem de monitorizare a presiunii în pneuri” înseamnă un sistem cu care este echipat un vehicul, capabil să evalueze presiunea de umflare în pneuri sau variația presiunii în timp și să transmită informația corespunzătoare utilizatorului în timpul mersului.

2.15. „Presiunea de umflare la rece a pneului” înseamnă presiunea pneului la temperatura ambientală, în lipsa oricărei acumulări de presiune din cauza uzurii pneului.

2.16. „Presiunea de umflare la rece recomandată (P_{rec})” înseamnă presiunea pe care constructorul vehiculului o recomandă pentru fiecare poziție de roată, pentru condițiile de operare intenționate (de exemplu, viteză și sarcină) ale vehiculului dat, astfel cum se indică pe plăcuța vehiculului și/sau în manualul proprietarului de vehicul.

2.17. „Presiunea de operare (P_{cald})” înseamnă presiunea de umflare pentru fiecare poziție a pneului, obținută prin ridicarea presiunii la rece (P_{rec}) prin efecte termice în timpul utilizării vehiculului.

2.18. „Presiunea de încercare ($P_{incercare}$)” este presiunea reală a anvelopei (anvelopelor) selectată pentru fiecare poziție a pneului după dezumflare pe durata procedurii de încercare.

2.19. „Tip de sistem de monitorizare a presiunii în pneuri” înseamnă sistemele care nu diferă în mod semnificativ în privința unor aspecte esențiale precum:

(a) principiul de operare;

(b) orice componentă care ar putea avea o influență semnificativă asupra performanțelor sistemului, astfel cum se specifică la punctul 5.3 din prezentul regulament.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la echiparea acestuia cu:

(a) un pneu/o roată de rezervă pentru uz temporar (inclusiv, dacă este cazul, un sistem de avertizare „run-flat”); și/sau

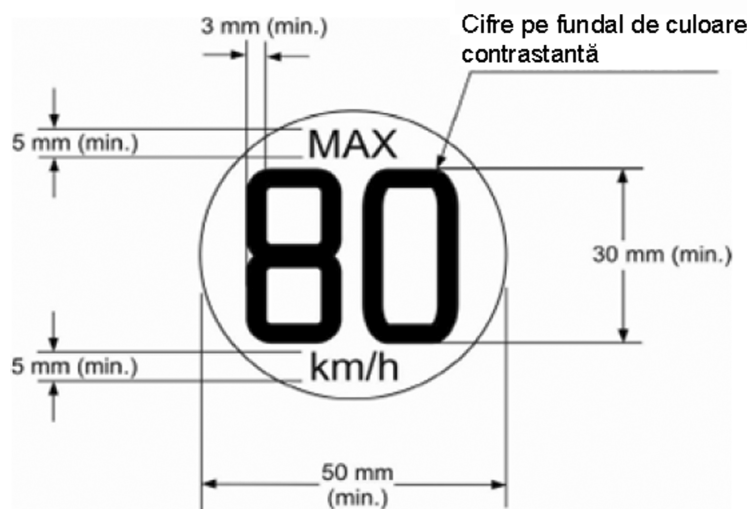
(b) un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri

este depusă de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.

- 3.2. Cererea de omologare este însoțită de o descriere în triplu exemplar a tipului de vehicul cu privire la aspectele menționate în anexa 1 la prezentul regulament.
- 3.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează a fi supus omologării este prezentat autorității de omologare de tip sau serviciului tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare.
- 3.4. Departamentul administrativ trebuie să verifice dacă există condiții corespunzătoare pentru asigurarea efectuării unui control eficient al conformității producției înainte de a fi acordată omologarea de tip.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. În cazul în care vehiculul supus omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește toate cerințele de la punctul 5 de mai jos, se acordă omologarea acelui tip de vehicul.
- 4.1.1. Omologarea unui vehicul în ceea ce privește prevederile referitoare la roata de rezervă pentru uz temporar se acordă numai atunci când vehiculul îndeplinește cerințele de la punctele 5.1 și 5.2.
- 4.1.2. Omologarea unui vehicul exclusiv în ceea ce privește prevederile referitoare la sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri se acordă numai dacă vehiculul îndeplinește cerințele de la punctul 5.3.
- 4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestuia (în cazul de față 02, corespunzând seriei 02 de modificări) indică seria de modificări care cuprinde cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul. Cu toate acestea, versiunile aceluiași model, clasificate în categorii diferite în funcție de criteriile de la punctul 2.2, pot face obiectul aceleiași omologări de tip, cu condiția ca rezultatele încercărilor descrise la punctele 5.2 și 5.3 să nu prezinte diferențe majore.
- 4.3. Omologarea, extinderea sau refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
- 4.4. Pe fiecare vehicul conform cu tipul vehiculului omologat în temeiul prezentului regulament se va aplica, într-un mod vizibil și într-un loc ușor accesibil precizat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din:
- 4.4.1. un cerc în interiorul căruia este înscrisă litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de:
- 4.4.2.1. litera „R”, în cazul vehiculelor omologate doar în conformitate cu punctul 4.1.1;
- 4.4.2.2. litera „P”, în cazul vehiculelor omologate doar în conformitate cu punctul 4.1.2;

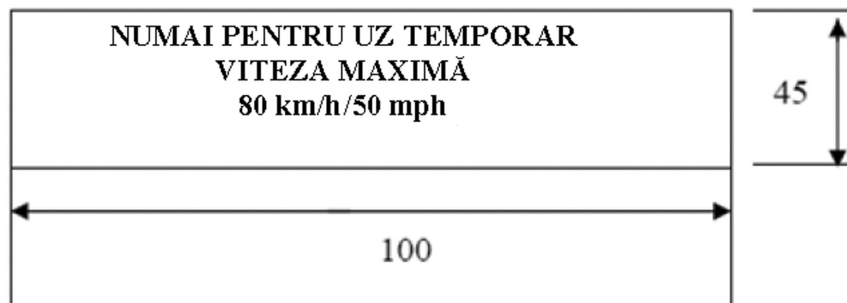
⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 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, 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 (vacant), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (vacant), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt acordate de statele membre utilizând simbolul CEE respectiv), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Republica Sud Africană, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaysia, 53 pentru Thailanda, 54 și 55 (vacante), 56 pentru Muntenegru, 57 (vacant) și 58 pentru Tunisia. Numerele următoare vor fi atribuite altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea reglementărilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologării acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite vor fi comunicate părților contractante ale Acordului de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

- 4.4.2.3. literele „RP”, în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu punctele 4.1.1 și 4.1.2;
- 4.4.3. o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a marcajelor prevăzute la punctele 4.4.1 și 4.4.2.
- 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuiu sau mai multor regulamente anexate la acord, simbolul menționat la punctul 4.4.1 nu trebuie repetat în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament; în acest caz, numărul regulamentului și numărul de omologare, precum 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.
- 4.6. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și de neșters.
- 4.7. Marca de omologare se aplică pe plăcuța cu date a vehiculului aplicată de fabricant sau în apropierea acesteia.
- 4.8. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
5. SPECIFICAȚII ȘI ÎNCERCĂRI
- 5.1. **Generalități**
- 5.1.1. Pneurile destinate utilizării ca parte a unei roți de rezervă pentru uz temporar, astfel cum sunt descrise la punctul 2.10, sunt omologate în conformitate cu Regulamentul nr. 30.
- 5.1.2. Pentru vehiculele care au cel puțin patru roți, capacitatea portantă a pneului/roții de rezervă pentru uz temporar va fi cel puțin egală cu jumătate din cea mai mare sarcină maximă pe osie a vehiculului; dacă utilizarea roții de rezervă este limitată la o anumită osie menționată în instrucțiunile de la punctul 6 de mai jos, capacitatea sa portantă va fi cel puțin egală cu jumătate din sarcina maximă pe acea osie.
- 5.1.3. Regimul de viteză proiectat pentru roata de rezervă pentru uz temporar va fi cel puțin 120 km/h pentru tipurile 1, 2 și 3.
- 5.1.4. Roata de rezervă pentru uz temporar trebuie să prezinte următoarele caracteristici:
- 5.1.4.1. Un simbol de avertizare privind viteza maximă de 80 km/h configurat în conformitate cu diagrama de mai jos este afișat permanent pe fața exterioară a roții, într-o poziție vizibilă.



În cazul vehiculelor destinate vânzării în țări în care se utilizează unitățile de măsură imperiale, un simbol suplimentar de avertizare, identic cu cel descris anterior, cu excepția numărului „80” care se înlocuiește cu „50” și a unității de măsură „km/h” care se înlocuiește cu „mph”, este afișat permanent pe fața exterioară a roții, într-o poziție vizibilă.

Alternativ, un simbol unic de avertizare configurat în conformitate cu diagrama de mai jos este afișat permanent pe suprafața exterioară a roții, într-o poziție vizibilă.



Înălțimea minimă a majusculelor va fi de 5 mm, iar cea a numerelor „80” și „50” de 20 mm, elementele care formează fiecare caracter al numărului având grosimea de cel puțin 3 mm. Minusculele vor avea cel puțin înălțimea unui rând de 5 mm. Întregul text se încadrează într-un chenar, pe un fond de culoare contrastantă.

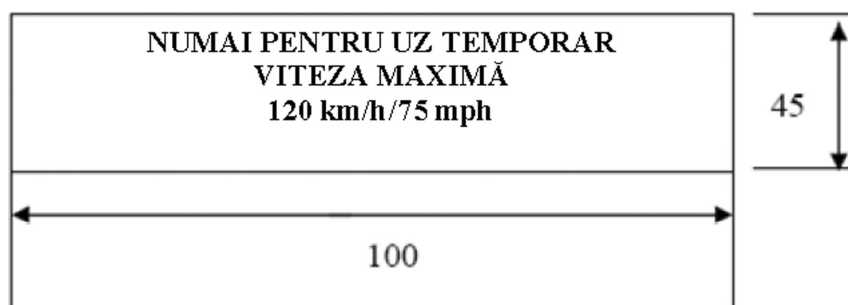
Cerințele prezentului paragraf se aplică doar tipurilor 1, 2 și 3 de roți de rezervă pentru uz temporar, astfel cum sunt definite la punctele 2.10.1, 2.10.2 și 2.10.3.

- 5.1.4.1.1. Un simbol de avertizare pentru viteza maxima de 120 km/h, configurat conform diagramei de mai jos, este afișat permanent pe fața exterioară a roții, într-o poziție vizibilă.



În cazul vehiculelor destinate vânzării în țări în care se utilizează unitățile de măsură imperiale, un simbol suplimentar de avertizare, identic cu cel descris anterior, cu excepția numărului „120” care se înlocuiește cu „75” și a unității de măsură „km/h” care se înlocuiește cu „mph”, este afișat permanent pe fața exterioară a roții, într-o poziție vizibilă.

Alternativ, un simbol unic de avertizare configurat în conformitate cu diagrama de mai jos este afișat permanent pe suprafața exterioară a roții, într-o poziție vizibilă.



Înălțimea minimă a majusculor va fi de 5 mm, iar cea a numerelor „120” și „75” de 20 mm, elementele care formează fiecare caracter al numărului având grosimea de cel puțin 3 mm. Minusculele vor avea cel puțin înălțimea unui rând de 5 mm. Întregul text se încadrează într-un chenar, pe un fond de culoare contrastantă.

Cerințele prezentului paragraf se aplică numai tipului 4 de roți de rezervă pentru uz temporar, astfel cum este definit la punctul 2.10.4, și care este destinat a fi utilizat pe categoria de vehicule M₁.

- 5.1.4.2. Atunci când roata de rezervă pentru uz temporar este montată pe vehicul, suprafața roții și/sau a anvelopei îndreptată spre exterior va avea o culoare distinctă sau un motiv decorativ colorat care să difere de culoarea (culorile) roților de rezervă standard. Dacă se poate atașa un capac la roata de rezervă pentru uz temporar, culoarea sau motivul decorativ distinctiv nu trebuie obturat(ă) de capacul roții.
- 5.1.5. Cu excepția anvelopelor cu posibilitate de rulare pe jantă/independente sau a sistemelor „run-flat”/cu mobilitate extinsă, este permisă echiparea vehiculului cu o singură roată de rezervă pentru uz temporar.
- 5.1.6. În cazul vehiculelor echipate cu anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă/independente sau cu sistem „run-flat”/cu mobilitate extinsă, vehiculul trebuie, de asemenea, să fie echipat cu un sistem de avertizare „run-flat” (descriș la punctul 2.13) capabil să funcționeze într-un regim de viteză de la 40 km/h până la viteza maximă proiectată a vehiculului și care să îndeplinească cerințele de la punctele 5.1.6.1-5.1.6.6. Totuși, dacă vehiculul este echipat cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri care îndeplinește cerințele de la punctul 5.3, echiparea suplimentară cu un sistem de avertizare „run-flat” nu mai este necesară.
- 5.1.6.1. Avertizarea se realizează cu ajutorul unui semnal de avertizare optic de culoare galbenă.
- 5.1.6.2. Dispozitivul de avertizare este activat atunci când contactul de aprindere (pornire) este în poziție „pornit” (on/run) (lampă de control).
- 5.1.6.3. Conducătorul este atenționat prin dispozitivul de avertizare menționat la punctul 5.1.6.1 care este activat cel târziu atunci când sesizează că o anvelopă este în modul de rulare pe jantă.
- 5.1.6.4. Conducătorul este atenționat cu privire la defecțiunile electrice sau anomaliiile senzorului care afectează sistemul de avertizare „run-flat”, inclusiv defectarea sursei electrice, a alimentării sau transmisiei semnalului de ieșire prin intermediul unui semnal optic de culoare galbenă indicând rularea pe jantă. În cazul în care dispozitivul de avertizare descriș la punctul 5.1.6.1 este utilizat pentru a indica atât o anvelopă în modul de rulare pe jantă, cât și o defecțiune a sistemului de avertizare „run-flat”, se aplică următoarele: atunci când contactul de aprindere (pornire) se află în poziția „pornit” (on/run), dispozitivul de avertizare va ilumina intermitent pentru a indica o defecțiune a sistemului. La un interval scurt de timp, dispozitivul de avertizare va ilumina fără intermitențe atât timp cât persistă defecțiunea și cât contactul de aprindere (pornire) se află în poziția „pornit” (on/run). Secvența de iluminare intermitentă – iluminare continuă se repetă de fiecare dată când contactul de aprindere (pornire) se află în poziția „pornit” (on/run), până când defecțiunea este remediată.
- 5.1.6.5. Atunci când sistemul este resetat manual, în conformitate cu instrucțiunile constructorului vehiculului, este posibil ca prevederile de la punctele 5.1.6.3 și 5.1.6.4 să nu se aplice.
- 5.1.6.6. Funcționarea dispozitivului de avertizare specificată la punctele 5.1.6.2-5.1.6.4 trebuie să îndeplinească cerințele din anexa 4.

- 5.1.7. În cazul în care vehiculul este echipat cu un pneu/o roată de rezervă pentru uz temporar care este dezumflat(ă), acesta trebuie să fie echipat și cu un dispozitiv care să permită umflarea pneului la presiunea specificată pentru uz temporar într-un interval maxim de 10 minute.
- 5.2. **Încercarea de frânare**
- 5.2.1. Vehiculele proiectate a fi echipate cu pneu/roată de rezervă pentru uz temporar trebuie să îndeplinească cerințele din anexa 3 la prezentul regulament.
- 5.3. **Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS)**
- 5.3.1. *Cerințe generale*
- 5.3.1.1. Sub rezerva respectării cerințelor de la punctul 12, orice vehicul din categoria M₁ cu masa maximă până la 3 500 kg și din categoria N₁, în ambele cazuri cu toate axele echipate cu anvelope simple și cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri care corespunde definiției de la punctul 2.14, trebuie să îndeplinească cerințele de performanță menționate la punctele 5.3.1.2-5.3.5.5 de mai jos și trebuie supus încercării conform anexei 5.
- 5.3.1.2. Orice sistem de monitorizare a presiunii în pneuri montat pe un vehicul trebuie să respecte cerințele Regulamentului nr. 10.
- 5.3.1.3. Sistemul va funcționa de la o viteză de 40 km/h sau inferioară, până la viteza maximă proiectată a vehiculului.
- 5.3.2. *Detectarea presiunii în pneuri pentru pierderi de presiune incidentale (încercarea la perforare)*
- 5.3.2.1. TPMS se supune încercării în conformitate cu procedura de încercare prevăzută la punctul 2.6.1 din anexa 5. Atunci când este supus încercării conform acestei proceduri, TPMS va aprinde semnalul de avertizare descris la punctul 5.3.5 timp de cel mult 10 minute după ce presiunea de operare a uneia din anvelopele vehiculului fie s-a redus cu 20 %, fie a ajuns la presiunea minimă de 150 kPa, alegând cea mai mare dintre aceste două valori.
- 5.3.3. *Detectarea unui nivel de presiune cu mult sub presiunea recomandată pentru performanța optimă, inclusiv consumul de carburant și siguranța (încercarea la difuziune)*
- 5.3.3.1. TPMS se supune încercării în conformitate cu procedura de încercare prevăzută la punctul 2.6.2 din anexa 5. Atunci când este supus încercării conform acestei proceduri, TPMS va determina aprinderea lămpii dispozitivului de avertizare descris la punctul 5.3.5 într-un interval de timp cumulativ de cel mult 60 de minute de rulare, după ce presiunea de operare a oricăreia dintre anvelopele vehiculului, până la numărul total de 4, a scăzut cu 20 %.
- 5.3.4. *Încercarea de detectare a defecțiunilor*
- 5.3.4.1. TPMS se supune încercării în conformitate cu procedura de încercare prevăzută la punctul 3 din anexa 5. Atunci când este supus încercării conform acestei proceduri, TPMS va determina aprinderea lămpii dispozitivului de avertizare descris la punctul 5.3.5 în cel mult 10 minute de la apariția unei defecțiuni care afectează generarea sau transmiterea semnalelor de comandă sau de răspuns ale sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri cu care este echipat vehiculul. În cazul în care sistemul este blocat în urma influenței unor factori externi (de exemplu, zgometul de radiofrecvență), timpul de detectare a defecțiunii se poate prelungi.
- 5.3.5. *Dispozitiv de avertizare*
- 5.3.5.1. Avertizarea se realizează prin intermediul unui semnal optic conform cu cerințele Regulamentului nr. 121.
- 5.3.5.2. Dispozitivul de avertizare este activat atunci când contactul de aprindere (pornire) este în poziție „pornit” (on/run) (lămpă de control). (Această cerință nu se aplică în cazul lămpilor-martor expuse într-un spațiu comun.)
- 5.3.5.3. Dispozitivul de avertizare trebuie să fie vizibil chiar și pe timpul zilei; starea corespunzătoare a lămpii trebuie să fie ușor de verificat de către conducător din scaunul său.

- 5.3.5.4. Dispozitivul de semnalare a defecțiunilor poate fi aceeași lampă de avertizare ca cea utilizată pentru indicarea presiunii reduse. În cazul în care lampa de avertizare descrisă la punctul 5.3.5.1 este folosită pentru a indica atât scăderea presiunii, cât și defecțiuni ale TPMS, se aplică următoarele: cu contactul de aprindere (pornire) aflat în poziție „pornit” (on/run), lampa de avertizare va lumina intermitent pentru a indica o defecțiune. După un interval scurt de timp, lampa va lumina fără intermitențe atât timp cât persistă defecțiunea și contactul de aprindere (pornire) se află în poziția „pornit” (on/run). Secvența iluminare intermitentă – iluminare continuă se repetă de fiecare dată când contactul de aprindere (pornire) se află în poziția „pornit” (on/run), până când defecțiunea este remediată.
- 5.3.5.5. Lampa-martor a dispozitivului de avertizare descris la punctul 5.3.5.1 poate fi utilizată în modul de iluminare intermitentă pentru a furniza informații despre starea resetată a sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu manualul proprietarului de vehicul.
6. INFORMAȚII SUPLIMENTARE
- 6.1. În cazul în care vehiculul este echipat cu un pneu/o roată de rezervă pentru uz temporar, manualul proprietarului de vehicul trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:
- 6.1.1. O descriere a riscului rezultat din nerespectarea restricțiilor de utilizare a roții de rezervă pentru uz temporar, inclusiv, dacă este cazul, o informație privind limitarea utilizării la o anumită osie.
- 6.1.2. Instrucțiuni privind conducerea cu precauție și la o viteză care să nu depășească viteza maximă admisă de 80 km/h (50 mph) atunci când se rulează cu o roată de rezervă pentru uz temporar de tipul 1, 2 sau 3, astfel cum sunt definite la punctele 2.10.1, 2.10.2 sau 2.10.3, și reinstalarea unei roți standard în cel mai scurt timp. Se va menționa cu claritate că aceste instrucțiuni se aplică și în cazul roții de rezervă pentru uz temporar de tip 5, astfel cum este definită aceasta la punctul 2.10.5, utilizată în modul de rulare pe jantă.
- 6.1.2.1. Instrucțiuni privind conducerea cu precauție și la o viteză care să nu depășească viteza maximă admisă de 120 km/h (75 mph), atunci când se rulează cu o roată de rezervă pentru uz temporar de tipul 4, astfel cum este definită la punctul 2.10.4, și reinstalarea unei roți standard în cel mai scurt timp.
- 6.1.3. O atenționare asupra faptului că nu este permisă operarea vehiculului cu mai multe roți de rezervă pentru uz temporar montate pe vehicul în același timp. Această cerință se aplică doar în cazul roților de rezervă pentru uz temporar de tip 1, 2 și 3, astfel cum sunt definite la punctele 2.10.1, 2.10.2 și 2.10.3.
- 6.1.4. Precizarea în mod clar a presiunii de umflare specificate de constructorul vehiculului pentru pneul roții de rezervă pentru uz temporar.
- 6.1.5. Pentru vehiculele echipate cu pneu/roată de rezervă pentru uz temporar, în stare dezumflată, o descriere a metodei de umflare a pneului la presiunea specificată pentru uz temporar, cu ajutorul dispozitivului menționat la punctul 5.1.7.
- 6.2. În cazul în care vehiculul este echipat cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri sau cu un sistem de avertizare „run flat”, manualul proprietarului vehiculului trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:
- 6.2.1. Indicarea faptului că vehiculul este echipat cu un astfel de sistem (și informații privind modul de resetare a sistemului, dacă sistemul existent include această funcție).
- 6.2.2. O imagine a simbolului lămpii-martor descrise la punctul 5.1.6.1 sau 5.3.5.1, după caz (și o imagine a simbolului lămpii-martor pentru defecte de funcționare, în cazul în care se utilizează o lampă-martor dedicată acestei funcții).
- 6.2.3. Informații suplimentare privind semnificația aprinderii lămpii-martor de avertizare a reducerii presiunii în pneuri și o descriere a acțiunii corective care trebuie întreprinsă în acest caz.
- 6.3. În cazul în care vehiculul nu este livrat împreună cu manualul proprietarului, informațiile prevăzute la punctele 6.1 și/sau 6.2 vor fi afișate într-un loc vizibil pe vehicul.

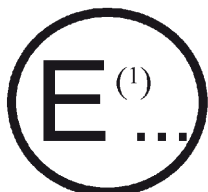
7. MODIFICĂRI ȘI PRELUNGIRI ALE OMOLOGĂRII DE TIP A VEHICULULUI
- 7.1. Fiecare modificare a tipului de vehicul trebuie comunicată departamentului administrativ care a acordat omologarea de tip. Acest serviciu poate:
- 7.1.1. să considere că este improbabil ca modificările aduse să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul rămâne conform cu cerințele; sau
- 7.1.2. să solicite un nou raport de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.
- 7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu specificarea modificărilor, trebuie comunicată părților la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul procedurii prevăzute la punctul 4.3 de mai sus.
- 7.3. Departamentul administrativ care acordă extinderea omologării atribuie un număr de ordine fiecărei fișe de comunicare întocmite pentru o astfel de prelungire.
8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 8.1. Procedurile privind conformitatea producției trebuie să fie conforme cu cele prevăzute în apendicele 2 la acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2) și cu următoarele cerințe:
- 8.2. Departamentul administrativ care a acordat omologarea de tip poate să verifice în orice moment conformitatea producției în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări trebuie să fie de cel puțin o dată pe an.
9. SANCTIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI
- 9.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu sunt respectate cerințele de la punctul 8.
- 9.2. Dacă una dintre părțile la acord care aplică prezentul regulament reține o omologare pe care a acordat-o anterior, aceasta va informa imediat în acest sens celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei copii a fișei de omologare care conține la final, scrisă cu majuscule, mențiunea semnată și datată „OMOLOGARE RETRASĂ”.
10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul omologării încetează în mod definitiv să mai producă un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea care i-a acordat omologarea. La primirea comunicării corespunzătoare, autoritatea respectivă informează celelalte părți la acordul de aplicare a prezentului regulament, prin intermediul unei copii a fișei de omologare care conține la final, scrisă cu majuscule, mențiunea semnată și datată „PRODUCȚIE ÎNCETATĂ”.
11. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită formularele de certificare a omologării sau de prelungire, de refuz sau de retragere a omologării emise în alte țări.
12. DISPOZIȚII TRANZITORII
- 12.1. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 01 de modificări, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea de omologări în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.

- 12.2. În termen de 36 de luni de la data intrării în vigoare a seriei 01 de modificări, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări în ceea ce privește roțile de rezervă pentru uz temporar, anvelopele cu posibilitate de rulare pe jantă sau sistemul „run flat” numai în cazul în care tipul de vehicul supus omologării îndeplinește cerințele prezentului regulament, modificat prin seria 01 de modificări.
 - 12.3. Părțile contractante care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea de prelungiri ale omologărilor acordate în temeiul seriei precedente de modificări la prezentul regulament.
 - 12.4. Părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde omologări acelor tipuri de vehicule care îndeplinesc cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria precedentă de modificări, pe parcursul perioadei de 36 luni care urmează datei intrării în vigoare a seriei 01 de modificări.
 - 12.5. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 02 de modificări a prezentului regulament, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea omologării în temeiul prezentului regulament, modificat prin seria 02 de modificări.
 - 12.6. Începând cu 1 noiembrie 2012, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza acordarea omologării naționale sau regionale unui tip de vehicul din categoria M₁ cu masa maximă până la 3 500 kg și din categoria N₁, în ambele cazuri fiind vorba de vehicule echipate cu anvelope individuale pe toate axele, dacă tipul de vehicul nu îndeplinește cerințele seriei 02 de modificări la prezentul regulament.
 - 12.7. Începând cu 1 noiembrie 2014, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza prima înmatriculare națională sau regională (prima punere în circulație) a unui vehicul din categoria M₁ cu masa maximă până la 3 500 kg și din categoria N₁, în ambele cazuri fiind vorba de vehicule echipate cu anvelope individuale pe toate axele, dacă tipul de vehicul nu îndeplinește cerințele seriei 02 de modificări la prezentul regulament.
 - 12.8. Fără a aduce atingere dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante pentru care prezentul acord intră în vigoare după data intrării în vigoare a celei mai recente serii de modificări nu sunt obligate să accepte omologări acordate în conformitate cu oricare dintre seriile de modificări precedente la prezentul regulament.
-

ANEXA 1

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: Denumirea serviciului administrativ

.....
.....
.....

privind ⁽²⁾: OMOLOGAREA
EXTINDEREA OMOLOGĂRII
REFUZUL OMOLOGĂRII
RETRAGEREA OMOLOGĂRII
ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la echipamentul acestuia care poate cuprinde un pneu/roată de rezervă pentru uz temporar, anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă și/sau sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și/sau sistem de monitorizare a presiunii în pneuri ⁽²⁾, în conformitate cu Regulamentul nr. 64.

Omologarea nr. Extinderea nr.

- 1. Marca sau denumirea comercială a vehiculului:
- 2. Tipul de vehicul (dacă este cazul, ale versiunilor care sunt incluse):
- 3. Denumirea și adresa constructorului:
- 4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentantului constructorului:
- 5. Vehicul prezentat pentru omologare la data de:
- 6. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare:
- 7. Data raportului de încercare:
- 8. Numărul raportului de încercare:
- 9. Scurtă descriere a tipului de vehicul:
- 9.1. Masa vehiculului în momentul încercării:
- Punte față:
- Punte spate:
- Total:
- 9.2. Marcajul și dimensiunea (dimensiunile) roții la echipamentele standard:
- 9.3. Detalii privind pneul/roata de rezervă pentru uz temporar, inclusiv indicii de mărime și marcajul roții și anvelopei, capacitatea portantă a anvelopei și rezistența la viteză, anvelopa cu posibilitate de rulare pe jantă, inclusiv distanța maximă pentru deviația roții (atunci când diferă de cea a roții standard).
- 9.4. Vehiculul este echipat cu un sistem de avertizare „run flat”: da/nu ⁽²⁾

Dacă răspunsul la întrebarea de mai sus este „da”, sistemul de avertizare „run flat” îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 5.1.6-5.1.6.6/îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 5.3-5.3.5.5 (sistem de monitorizare a presiunii în pneuri) ⁽²⁾

9.5. Vehiculul este echipat cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri care îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 5.3-5.3.5.5: da/nu ⁽²⁾

9.6. Descrierea sistemului de avertizare „run flat”/sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri, dacă este cazul:

10. Rezultatele încercărilor:

| | Intervalul de timp măsurat până la avertizare (mm:ss) |
|--|--|
| „Încercarea la perforare” | |
| „Încercarea la difuziune” | |
| „Încercare de detectare a defecțiunilor” | |

11. Poziția mărcii de omologare:

12. Motivul/motivale prelungirii (după caz):

13. Omologarea este acordată/refuzată/prelungită/retrasă ⁽²⁾:

14. Locul:

15. Data:

16. Semnătura:

17. Lista documentelor depuse la departamentul administrativ care a acordat omologarea se anexează la prezenta comunicare și poate fi obținută la cerere.

⁽¹⁾ Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din regulament).

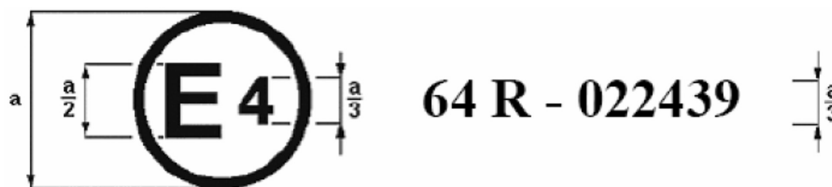
⁽²⁾ A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

ANEXA 2

DISPUNERI ALE MĂRCILOR DE OMOLOGARE

Modelul A

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

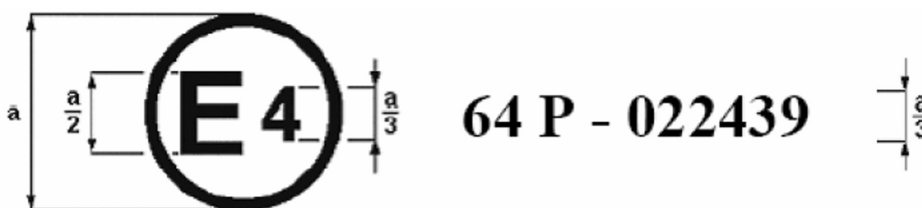


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că, în ceea ce privește echiparea cu roată (roți) de rezervă pentru uz temporar, tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în temeiul Regulamentului nr. 64, sub numărul de omologare 022439. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 64, care include seria 02 de modificări.

Modelul B

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

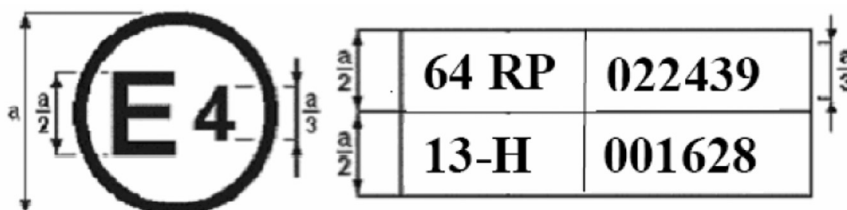


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că, în ceea ce privește echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în temeiul Regulamentului nr. 64, sub numărul de omologare 022439. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 64, care include seria 02 de modificări.

Model C

(a se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, arată că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentului nr. 64 [cu privire la echiparea cu roată (roți) de rezervă pentru uz temporar și echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri] și al Regulamentului nr. 13-H ⁽¹⁾. Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările respective, Regulamentul nr. 64 includea seria 02 de modificări, iar Regulamentul nr. 13-H exista în forma sa inițială.

⁽¹⁾ Ultimul număr este dat numai ca exemplu.

ANEXA 3

ÎNCERCAREA DE FRÂNARE ȘI DE DEVIERE LA VEHICULE PREVĂZUTE CU UNITĂȚI PENTRU UZ TEMPORAR

1. CONDIȚII GENERALE

- 1.1. Pista de încercare este în general orizontală și are o suprafață care oferă condiții bune de aderență.
- 1.2. Încercarea se efectuează în absența vântului, care poate să afecteze rezultatele.
- 1.3. Vehiculul este încărcat la masa sa maximă, astfel cum aceasta este definită la punctul 2.11 din prezentul regulament.
- 1.4. Sarcinile pe axă care rezultă din starea de încărcare definită la punctul 1.3 din prezenta anexă sunt proporționale cu sarcinile maxime admise pe axă prevăzute la punctul 2.12 din prezentul regulament.
- 1.5. Cu excepția anvelopelor cu posibilitate de rulare pe jantă, anvelopele se umflă la presiunile recomandate de constructorul vehiculului pentru tipul de vehicul și starea de încărcare. O anvelopă cu posibilitate de rulare pe jantă este supusă încercării atunci când este complet umflată.

2. ÎNCERCARE DE FRÂNARE ȘI DE DEVIERE

- 2.1. Încercarea se efectuează cu pneul/roata de rezervă pentru uz temporar montată pe rând în locul unei roți din față și al unei roți din spate. Cu toate acestea, dacă utilizarea pneului/roții de rezervă pentru uz temporar este limitată la o anumită axă, atunci încercarea se efectuează numai cu pneul/roata de rezervă pentru uz temporar montată pe acea axă.
- 2.2. Încercarea se efectuează folosind frâna de serviciu, de la o viteză inițială de 80 km/h, cu motorul decuplat.
- 2.3. Performanțele la frânare trebuie să corespundă procedurii de încercare prevăzute în Regulamentul nr. 13 sau Regulamentul nr. 13-H pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁ pentru încercarea la rece de tip O, cu motorul decuplat:
 - 2.3.1. În cazul vehiculelor din categoria M₁ omologate în temeiul Regulamentului nr. 13, echipate cu pneuri/roți de rezervă pentru uz temporar tip 1, 2, 3 și 5, astfel cum sunt definite la punctele 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 și 2.10.5 și supuse încercării la o viteză prevăzută de 80 km/h:

distanța de oprire obținută folosind o forță maximă de 500 N aplicată pe frâna de picior nu trebuie să depășească 50,7 m, iar

decelerația medie în regim (mfdd), determinată prin următoarea formulă, nu trebuie să fie mai mică de 5,8 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s,}$$

unde „v” este viteza inițială la care începe frânarea, iar „s” este distanța parcursă în timpul frânării, între 0,8 v și 0,1 v.

- 2.3.1.1. În cazul vehiculelor din categoria N₁ omologate în temeiul Regulamentului nr. 13, echipate cu pneuri/roți de rezervă pentru uz temporar tip 1, 2, 3 și 5, astfel cum sunt definite la punctele 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 și 2.10.5 și supuse încercării la o viteză prevăzută de 80 km/h:

distanța de oprire obținută folosind o forță maximă de 700 N aplicată pe frâna de picior nu trebuie să depășească 61,2 m, iar

decelerația medie în regim (mfdd), determinată prin următoarea formulă, nu trebuie să fie mai mică de 5,0 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s,}$$

unde „v” este viteza inițială la care începe frânarea, iar „s” este distanța parcursă în timpul frânării, între 0,8 v și 0,1 v.

- 2.3.1.2. În cazul vehiculelor din categoria M₁ omologate în temeiul Regulamentului nr. 13, echipate cu roată de rezervă tip 4, astfel cum este definită la punctul 2.10.4, supuse încercării la o viteză prevăzută de 120 km/h:

distanța de oprire obținută folosind o forță maximă de 500 N aplicată pe frâna de picior nu trebuie să depășească 108 m, iar

decelerația medie în regim (mfdd), determinată prin următoarea formulă, nu trebuie să fie mai mică de 5,8 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s,}$$

unde „v” este viteza inițială la care începe frânarea, iar „s” este distanța parcursă în timpul frânării, între 0,8 v și 0,1 v.

- 2.3.1.3. În cazul vehiculelor din categoriile M₁ sau N₁ omologate în temeiul Regulamentului nr. 13-H, echipate cu pneuri/roți de rezervă pentru uz temporar tip 1, 2, 3 și 5, astfel cum sunt definite la punctele 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 și 2.10.5 și supuse încercării la o viteză prevăzută de 80 km/h:

distanța de oprire obținută folosind o forță maximă de 650 N + 0 / - 50 N aplicată pe frâna de picior nu trebuie să depășească 46,4 m, iar

decelerația medie în regim (mfdd), determinată prin următoarea formulă, nu trebuie să fie mai mică de 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s,}$$

unde „v” este viteza inițială la care începe frânarea, iar „s” este distanța parcursă în timpul frânării, între 0,8 v și 0,1 v.

- 2.3.1.4. În cazul vehiculelor din categoria M₁ omologate în temeiul Regulamentului nr. 13-H, echipate cu roată de rezervă pentru uz temporar de tip 4, astfel cum este definită la punctul 2.10.4, și supuse încercării la o viteză prevăzută de 120 km/h:

distanța de oprire obținută folosind o forță maximă de 650 N + 0 / - 50 N aplicată pe frâna de picior nu trebuie să depășească 98,4 m, iar

decelerația medie în regim (mfdd), determinată prin următoarea formulă, nu trebuie să fie mai mică de 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s,}$$

unde „v” este viteza inițială la care începe frânarea, iar „s” este distanța parcursă în timpul frânării, între 0,8 v și 0,1 v.

- 2.4. Încercările se efectuează pentru fiecare dintre condițiile de montare ale pneurilor/roților de rezervă pentru uz temporar menționate la punctul 2.1 din prezenta anexă.
- 2.5. Eficacitatea de frânare prevăzută se obține fără blocarea roților, devierea vehiculului de la traiectoria inițială, vibrații anormale, uzură anormală a pneului în timpul încercării sau corecție excesivă a direcției.

ANEXA 4

CERINȚE PRIVIND ÎNCERCAREA SISTEMULUI DE AVERTIZARE PENTRU RULAREA PE JANTĂ (RFWS)

1. CONDIȚII DE ÎNCERCARE
 - 1.1. **Temperatura ambiantă**

Temperatura ambiantă trebuie să fie cuprinsă între 0 °C și 40 °C.
 - 1.2. **Suprafața pistei de încercare**

Suprafața pistei de încercare trebuie să fie uscată și netedă.
 - 1.3. **Locul de desfășurare a încercărilor**

Locul de desfășurare a încercărilor nu trebuie să fie sensibil la interferențe ale undelor radio, create, de exemplu, de un câmp electric puternic.
 - 1.4. **Starea vehiculului supus încercării în staționare**

Anvelopele vehiculului trebuie protejate de lumina solară directă atunci când vehiculul este parcat.
2. METODA DE ÎNCERCARE
 - 2.1. **Procedurile de încercare pentru detectarea unei anvelope în modul de rulare pe jantă.** Trebuie îndeplinite cerințele de la punctul 2.1.1 sau cele de la punctul 2.1.2.
 - 2.1.1. *Încercarea 1*
 - 2.1.1.1. Anvelopele trebuie umflate la presiunea recomandată de constructorul vehiculului.
 - 2.1.1.2. Cu vehiculul aflat în stare de staționare și cu contactul de aprindere (pornire) în poziția „blocat” (lock) sau „oprit” (off), se aduce contactul în poziția „pornit” („on/run”) sau, după caz, în poziția corespunzătoare a cheii. Se confirmă activarea dispozitivului de avertizare.
 - 2.1.1.3. Se decuplează aprinderea și se reduce presiunea de umflare a oricăreia dintre anvelope până când presiunea de umflare ajustată este cu 100 kPa mai mică decât presiunea de umflare la rece recomandată.
 - 2.1.1.4. În următoarele 5 minute după scăderea presiunii de umflare a anvelopei, se rulează vehiculul în mod normal, la viteze între 40 și 100 km/h.
 - 2.1.1.5. Încercarea se încheie în următoarele situații:
 - (a) sistemul de avertizare „run flat”, descris la punctul 5.1.6, a fost activat; sau
 - (b) au trecut 5 minute, interval determinat în conformitate cu punctul 2.3, din momentul în care s-a atins viteza de încercare. Dacă sistemul de avertizare nu este activat, rezultatul încercării se consideră negativ.
 - 2.1.1.6. Dacă dispozitivul de avertizare a fost activat, conform cerințelor de la punctul 2.1.1.5, se așteaptă 5 minute înainte de a porni aprinderea; dispozitivul trebuie să se reactiveze și să rămână activat atât timp cât contactul de aprindere se află în poziția „pornit” („on/run”).
 - 2.1.1.7. Se repetă procedeul descris la punctele 2.1.1.1-2.1.1.6, dar la o viteză de încercare de 130 km/h sau la o viteză superioară. Toate cerințele relevante trebuie să fie îndeplinite la ambele viteze de încercare.

2.1.2. Încercarea 2

2.1.2.1. Anvelopele trebuie umflate la presiunea recomandată de constructorul vehiculului.

2.1.2.2. Cu vehiculul aflat în stare de staționare și cu contactul de aprindere (pornire) în poziția „blocat” (lock) sau „oprit” (off), se aduce contactul în poziția „pornit” („on/run”) sau, după caz, în poziția corespunzătoare a cheii. Se confirmă activarea dispozitivului de avertizare. Se decuplează aprinderea.

2.1.2.3. La una dintre anvelope se generează o pierdere treptată de presiune între 10 kPa/min și 20 kPa/min.

2.1.2.4. Se rulează vehiculul la orice viteză peste 25 km/h.

2.1.2.5. Cerința încercării este îndeplinită dacă sistemul emite o avertizare până în momentul în care scăderea de presiune atinge 100 kPa.

2.2. Proceduri de încercare pentru detectarea unei defecțiuni a sistemului de avertizare „run-flat”

2.2.1. Cu vehiculul aflat în stare normală de funcționare, se simulează o defecțiune a sistemului de avertizare „run-flat”. Această defecțiune poate fi simulată, de exemplu, prin decuplarea conectorilor pentru cablurile de alimentare de la sursa de energie sau a cablurilor comenzii de intrare/ieșire a sistemului de avertizare.

2.2.2. După introducerea unei defecțiuni simulate, vehiculul se rulează normal, la viteze între 40 și 100 km/h.

2.2.3. Încercarea se consideră terminată atunci când fie:

(a) a fost activat semnalul de detectare a funcționării necorespunzătoare pe jantă, descris la punctul 5.1.6.4, fie

(b) au trecut 5 minute, interval determinat în conformitate cu punctul 2.3, din momentul în care s-a atins viteza de încercare. Dacă avertizarea nu este activată, rezultatul încercării se consideră negativ.

Vehiculul este oprit și contactul de aprindere este decuplat.

2.2.4. Dacă dispozitivul de avertizare a fost activat, conform cerințelor de la punctul 2.2.3, se așteaptă 5 minute înainte de a se cupla aprinderea; semnalul trebuie să se reactiveze și să rămână activat atât timp cât contactul de aprindere se află în poziția „pornit” („on/run”).

2.3. Calcularea intervalului de timp

Timpu necesar determinării cerințelor de la punctele 2.1.1.5 și 2.2.3 va fi timpul total în care vehiculul este rulat la viteze de încercare cuprinse în intervalul 40 km/h-100 km/h.

Timpu se calculează pe durata rulării continue a vehiculului, însă nu este necesar ca acesta să mențină, pe toată durata încercării, o viteză cuprinsă în intervalul de viteze de încercare. Atunci când vehiculul are o viteză care nu se încadrează în intervalul de încercare, timpii acumulați în aceste situații nu vor fi considerați ca făcând parte din durata totală a încercării.

Autoritatea de omologare de tip va considera că sunt satisfăcute cerințele dacă sistemul de avertizare „run flat” înregistrează cumulat timpul de rulare în limitele de viteză de încercare și nu reîncepe calcularea duratei de timp dacă vehiculul este rulat la viteze în afara intervalului de încercare.

ANEXA 5

ÎNCERCĂRI ALE SISTEMELOR DE MONITORIZARE A PRESIUNII ÎN PNEURI (TPMS)

1. CONDIȚII DE ÎNCERCARE

1.1. **Temperatura ambiantă**

Temperatura ambiantă va fi cuprinsă între 0 °C și 40 °C.

1.2. **Suprafața pistei de încercare**

Suprafața pistei de încercare trebuie să permită o bună aderență și trebuie să fie uscată pe durata efectuării încercărilor.

1.3. Încercările se realizează într-un mediu fără interferențe radio.

1.4. **Starea vehiculului**1.4.1. *Greutatea de încercare*

Vehiculul poate fi supus încercării în orice condiție de încărcare, distribuția masei între punți fiind cea indicată de constructorul vehiculului, fără a depăși masa maximă permisă pe fiecare osie.

Cu toate acestea, în cazul în care nu există nicio posibilitate de setare sau resetare a sistemului, vehiculul va fi descărcat. În afara conducătorului, pe scaunul din față al vehiculului se poate afla o a doua persoană care are sarcina de a nota rezultatele încercărilor. Starea de încărcare nu se modifică pe parcursul încercării.

1.4.2. *Viteza vehiculului*

TPMS se calibrează și este supus încercării:

(a) într-un regim de viteză de la 40 km/h la 120 km/h sau la viteza maximă proiectată a vehiculului, dacă aceasta este mai mică de 120 km/h pentru încercarea la perforare, în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.2 din prezentul regulament; și

(b) într-un regim de viteză de la 40 km/h la 100 km pentru încercarea la difuziune în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.3 din prezentul regulament și pentru încercarea de detectare a defecțiunilor în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.4 din prezentul regulament.

Pe durata încercării se va acoperi întregul interval de viteză.

În cazul vehiculelor echipate cu sistem de control al vitezei de croazieră, acesta nu va fi cuplat în timpul efectuării încercării.

1.4.3. *Poziția jantei*

Jantele vehiculului pot fi poziționate în orice poziție a roții, în conformitate cu instrucțiunile furnizate sau limitele impuse de constructorul vehiculului.

1.4.4. *Locul staționării*

Atunci când vehiculul este parcat, anvelopele acestuia trebuie protejate de lumina solară directă. Locul staționării trebuie să fie ferit de vânt pentru a nu influența rezultatele încercărilor.

1.4.5. *Aplicarea pedalei de frână*

Timpul de rulare nu se cumulează pe durata aplicării frânei de serviciu, atunci când vehiculul se află în mișcare.

1.4.6. *Pneuri*

Vehiculul este supus încercării cu pneurile montate în conformitate cu recomandările constructorului vehiculului. Totuși, roata de rezervă poate fi utilizată pentru a verifica defecțiunile TPMS.

1.5. Precizia echipamentului de măsurare a presiunii

Echipamentul de măsurare a presiunii utilizat pentru încercările prevăzute în prezenta anexă are o precizie de cel puțin ± 3 kPa.

2. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

Încercarea se efectuează la o viteză cuprinsă în intervalul de încercare în conformitate cu punctul 1.4.2 din prezenta anexă, cel puțin o dată pentru situația de la punctul 2.6.1 din prezenta anexă („încercarea la perforare”) și cel puțin o dată pentru fiecare situație prevăzută la punctul 2.6.2 din prezenta anexă („încercarea la difuziune”).

2.1. Înainte de umflarea pneurilor vehiculului, se lasă vehiculul în staționare în aer liber timp de cel puțin o oră, la temperatura ambiantă, cu motorul ferit de lumină solară directă și de vânt sau alți factori care determină încălzirea sau răcirea. Se umflă pneurile vehiculului la presiunea de umflare la rece recomandată de constructorul vehiculului (P_{rec}) în conformitate cu recomandările acestuia privind condițiile de viteză și încărcare și pozițiile pneurilor. Toate măsurătorile presiunii se efectuează utilizând același echipament de încercare.

2.2. Cu vehiculul aflat în stare de staționare și cu sistemul de blocare a aprinderii în poziția „blocat” (lock) sau „oprit” (off), acesta din urmă se aduce în poziția „pornit” (on/run). Sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri verifică funcționarea lămpii-martor de semnalizare a scăderii presiunii în pneuri, astfel cum se specifică la punctul 5.3.5.2 din prezentul regulament (această ultimă cerință nu se aplică lămpilor-martor expuse într-un spațiu comun).

2.3. După caz, se setează sau resetează sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri în conformitate cu recomandările constructorului vehiculului.

2.4. Etapa colectării de informații

2.4.1. Se rulează vehiculul timp de cel puțin 20 de minute în intervalul de viteze prevăzut la punctul 1.4.2 din prezenta anexă și cu viteza medie de 80 km/h (± 10 km/h). Este permisă devierea de la acest interval de viteză pentru un timp maxim cumulată de 2 minute pe durata etapei de colectare de informații.

2.4.2. Dacă încercarea la drum se desfășoară pe o pistă (circulară/ovală) cu întoarceri într-o singură direcție, atunci încercarea la drum de la punctul 2.4.1 se împarte în mod egal (± 2 minute) în ambele direcții, la latitudinea serviciului tehnic.

2.4.3. Într-un interval de 5 minute de la încheierea etapei de colectare de informații, se măsoară presiunea la cald a pneului (pneurilor) care urmează să fie dezumflat(e). Presiunea la cald se consideră ca valoare P_{cald} . Această valoare se utilizează pentru operațiile ulterioare.

2.5. Etapa de dezumflare

2.5.1. *Procedura de încercare la perforare în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.2 din prezentul regulament*

Se dezumflă unul dintre pneurile vehiculului în următoarele 5 minute după măsurarea presiunii la cald, astfel cum este descrisă la punctul 2.4.3, până când valoarea presiunii ajunge la $P_{cald} - 20\%$ sau la valoarea minimă de 150 kPa, oricare dintre acestea este mai mare, și anume $P_{încercare}$. După o perioadă de stabilizare cuprinsă între 2 și 5 minute, presiunea $P_{încercare}$ se verifică din nou și se ajustează dacă este necesar.

2.5.2. *Procedura de încercare la difuziune în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.3 din prezentul regulament*

Se dezumflă toate cele patru pneuri în următoarele 5 minute după măsurarea presiunii la cald, astfel cum este descrisă la punctul 2.4.3 de mai sus, până când pneurile dezumflate ajung la valoarea $P_{cald} - 20\%$, după care se efectuează o dezumflare suplimentară de 7 kPa, și anume $P_{încercare}$. După o perioadă de stabilizare cuprinsă între 2 și 5 minute, presiunea $P_{încercare}$ se verifică din nou și se ajustează dacă este necesar.

2.6. Etapa detectării presiunii scăzute în pneuri

2.6.1. *Procedura de încercare la perforare în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.2 din prezentul regulament*

2.6.1.1. Se rulează vehiculul pe orice porțiune a pistei de încercare (nu neapărat încontinuu). Timpul total cumulată de rulare va fi mai mic de 10 minute sau până în momentul în care se aprinde lampa-martor de semnalizare a scăderii presiunii în pneuri.

- 2.6.2. *Procedura de încercare la difuziune în vederea verificării cerințelor prevăzute la punctul 5.3.3 din prezentul regulament*
- 2.6.2.1. Se rulează vehiculul pe orice porțiune a pistei de încercare. După cel puțin 20 de minute și cel mult 40 de minute, vehiculul este oprit complet, motorul este decuplat, iar cheia scoasă din contact timp de cel puțin 1 minut sau cel mult 3 minute. Se reia încercarea. Timpul de rulare total cumulat va fi timpul cel mai scurt dintre timpul de rulare de 60 de minute în condițiile stabilite la punctul 1.4.2 de mai sus și timpul scurs până la aprinderea lămpii-martor de semnalizare a scăderii presiunii în pneuri.
- 2.6.3. Dacă dispozitivul de semnalizare a scăderii presiunii în pneuri nu se aprinde, se întrerupe încercarea.
- 2.7. Dacă lampa-martor de semnalizare a scăderii presiunii în pneuri s-a aprins în timpul procedurii de la punctul 2.6, sistemul de blocare a aprinderii se aduce în poziția „oprit” (off) sau „blocat” (lock). După 5 minute, se reactivează sistemul de blocare a aprinderii în poziția „pornit” (on/run). Lampa-martor trebuie să se aprindă și să rămână astfel atât timp cât sistemul de blocare a aprinderii se află în poziția „pornit” (on/run).
- 2.8. Se umflă toate pneurile vehiculului la presiunea de umflare la rece recomandată de constructorul vehiculului și se resetează sistemul în conformitate cu instrucțiunile acestuia. Se stabilește dacă lampa-martor s-a stins. Dacă este cazul, se rulează vehiculul până când lampa-martor se stinge. Dacă lampa-martor nu se stinge, se întrerupe încercarea.
- 2.9. **Repetarea etapei de dezumflare**
- Încercarea poate fi repetată cu aceeași sarcină sau cu o sarcină diferită, utilizând procedurile de încercare corespunzătoare descrise la punctele 2.1-2.8 de mai sus, cu pneul (pneurile) corespunzător (corespunzătoare) insuficient umflat(e), în conformitate cu prevederile punctului 5.3.2 sau ale punctului 5.3.3 din prezentul regulament, indiferent de care dintre aceste două puncte se aplică.
3. DETECTAREA DEFECȚIUNILOR TPMS
- 3.1. Se simulează o defecțiune a TPMS, de exemplu, prin deconectarea sursei de alimentare a unei componente TPMS, întreruperea conexiunii electrice între componentele TPMS sau montarea pe vehicul a unei anvelope sau roți incompatibile cu TPMS. Atunci când se simulează o defecțiune a TPMS, conexiunile electrice pentru lămpile-martor nu trebuie să fie deconectate.
- 3.2. Se rulează vehiculul cel mult 10 minute cumulat (nu neapărat încontinuu) pe orice porțiune a pistei de încercare.
- 3.3. Timpul de rulare total cumulat, conform punctului 3.2, va fi timpul cel mai scurt dintre cele 10 minute și intervalul în care se aprinde lampa-martor de semnalizare a defectării TPMS.
- 3.4. Dacă dispozitivul de avertizare a defectării TPMS nu s-a aprins în conformitate cu punctul 5.3.4 din prezentul regulament, astfel cum este necesar, se întrerupe încercarea.
- 3.5. Dacă dispozitivul de avertizare a defectării TPMS se aprinde sau iluminează în timpul procedurii descrise la punctele 3.1-3.3 de mai sus, se dezactivează sistemul de blocare a aprinderii în poziția „oprit” (off) sau „blocat” (lock). După 5 minute, se reactivează sistemul de blocare a aprinderii în poziția „pornit” (on/run). Dispozitivul de semnalizare a defectării TPMS trebuie să indice din nou o defecțiune și să rămână aprins atât timp cât sistemul de blocare a aprinderii vehiculului se află în poziția „pornit” (on/run).
- 3.6. Se readuce TPMS la starea normală de funcționare. Dacă este necesar, se rulează vehiculul până când semnalul de avertizare se stinge. Dacă lampa de avertizare nu se stinge, se întrerupe încercarea.
- 3.7. Încercarea poate fi repetată utilizând procedurile de încercare descrise la punctele 3.1-3.6 de mai sus, fiecare încercare fiind limitată la simularea unei singure defecțiuni.
-

Prețul abonamentelor în 2010
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

| | | |
|---|---|-----------------|
| Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită | 22 de limbi oficiale ale UE | 1 100 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală | 22 de limbi oficiale ale UE | 1 200 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită | 22 de limbi oficiale ale UE | 770 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat) | 22 de limbi oficiale ale UE | 400 EUR pe an |
| Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală | Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE | 300 EUR pe an |
| Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs | Limbă (limbi) în funcție de concurs | 50 EUR pe an |

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>

