



### Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Decizia (UE) 2017/75 a Consiliului din 21 noiembrie 2016 privind semnarea, în numele Uniunii și al statelor membre ale acesteia, și aplicarea cu titlu provizoriu a protocolului la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană ..... 1
- Protocol la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană ..... 3
- ★ Decizia (Euratom) 2017/76 a Consiliului din 21 noiembrie 2016 privind aprobarea încheierii de către Comisia Europeană, în numele Comunității Europene a Energiei Atomice, a protocolului la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană ..... 22

##### REGULAMENTE

- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/77 al Consiliului din 16 ianuarie 2017 privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 267/2012 privind măsuri restrictive împotriva Iranului ..... 24
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/78 al Comisiei din 15 iulie 2016 de stabilire a unor dispoziții administrative pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor și a unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește protecția vieții private și a datelor utilizatorilor acestor sisteme <sup>(1)</sup> ..... 26

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

★ Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei din 12 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice detaliate și a procedurilor de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și de completare și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește derogările și standardele aplicabile <sup>(1)</sup> .....	44
★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/80 al Comisiei din 16 ianuarie 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 329/2007 al Consiliului privind măsuri restrictive împotriva Republicii Populare Democrată Coreeană .....	86
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/81 al Comisiei din 16 ianuarie 2017 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume	88

#### DECIZII

★ Decizia (PESC) 2017/82 a Consiliului din 16 ianuarie 2017 de modificare a Deciziei (PESC) 2016/849 privind măsuri restrictive împotriva Republicii Populare Democrată Coreeană	90
★ Decizia (PESC) 2017/83 a Consiliului din 16 ianuarie 2017 de modificare a Deciziei 2010/413/PESC privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului .....	92

#### RECOMANDĂRI

★ Recomandarea (UE) 2017/84 a Comisiei din 16 ianuarie 2017 privind monitorizarea hidrocarburilor din uleiuri minerale în alimente și în materialele și obiectele destinate să vină în contact cu alimentele <sup>(1)</sup> .....	95
---	----

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

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## ACORDURI INTERNAȚIONALE

## DECIZIA (UE) 2017/75 A CONSILIULUI

din 21 noiembrie 2016

**privind semnarea, în numele Uniunii și al statelor membre ale acesteia, și aplicarea cu titlu provizoriu a protocolului la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 217 coroborat cu articolul 218 alineatul (5) și cu articolul 218 alineatul (8) al doilea paragraf,

având în vedere Actul de aderare a Republicii Croația, în special articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte <sup>(1)</sup> (ASA), a fost semnat la 16 iunie 2008 și a intrat în vigoare la 1 iunie 2015.
- (2) Republica Croația a devenit stat membru al Uniunii Europene la 1 iulie 2013.
- (3) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf din Actul din 2012 privind condițiile de aderare a Republicii Croația la Uniunea Europeană, aderarea Croației la ASA ar trebui să fie convenită prin încheierea unui protocol la ASA între Consiliu, hotărând în unanimitate în numele statelor membre, și țara terță în cauză.
- (4) La 24 septembrie 2012, Consiliul a autorizat Comisia, în numele Uniunii Europene, al statelor membre ale acesteia și al Republicii Croația, să deschidă negocieri cu Bosnia și Herțegovina pentru adaptarea acordurilor semnate sau încheiate de Uniunea Europeană sau de Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia cu una sau mai multe țări terțe sau cu organizații internaționale, având în vedere aderarea Republicii Croația la Uniune.
- (5) Respectivul negocieri s-au încheiat cu succes, iar protocolul la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană (denumit în continuare „protocolul”) a fost parafat la 18 iulie 2016.

<sup>(1)</sup> JO L 164, 30.6.2015, p. 2.

- (6) Protocolul ar trebui semnat în numele Uniunii și al statelor membre ale acesteia, sub rezerva încheierii sale la o dată ulterioară.
- (7) Încheierea protocolului face obiectul unei proceduri separate în ceea ce privește chestiunile care intră în sfera de competență a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (8) Protocolul ar trebui să se aplice cu titlu provizoriu până la încheierea procedurilor necesare pentru încheierea sa,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Se autorizează semnarea, în numele Uniunii și al statelor membre ale acesteia, a protocolului la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană, sub rezerva încheierii respectivului protocol.

Textul protocolului este atașat la prezenta decizie.

#### *Articolul 2*

Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana împuternicită (persoanele împuternicite) să semneze protocolul în numele Uniunii și al statelor membre ale acesteia.

#### *Articolul 3*

Protocolul se aplică cu titlu provizoriu, în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din protocol, începând cu prima zi a celei de a doua luni de la data semnării sale <sup>(1)</sup>, până la finalizarea procedurilor necesare pentru încheierea acestuia.

#### *Articolul 4*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 21 noiembrie 2016.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
P. PLAVČAN

---

<sup>(1)</sup> Data de la care protocolul se aplică cu titlu provizoriu va fi publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* de către Secretariatul General al Consiliului.

**PROTOCOL**

**la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană**

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ESTONIA,

IRLANDA,

REPUBLICA ELENĂ,

REGATUL SPANIEI,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA CROAȚIA,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

UNGARIA,

REPUBLICA MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA AUSTRIA,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVENIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

părți contractante la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice, denumite în continuare „statele membre”, și

UNIUNEA EUROPEANĂ și COMUNITATEA EUROPEANĂ A ENERGIEI ATOMICE,

denumite în continuare „Uniunea Europeană”,

pe de o parte, și

BOSNIA ȘI HERȚEGOVINA,

pe de altă parte,

având în vedere aderarea Republicii Croația (denumită în continuare „Croația”) la Uniunea Europeană la 1 iulie 2013,

Întrucât:

- (1) Acordul interimar dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, a fost semnat la Luxemburg la data de 16 iunie 2008 și a fost în vigoare de la 1 iulie 2008 până la 31 mai 2015.
- (2) Tratatul privind aderarea Croației la Uniunea Europeană (denumit în continuare „Tratatul de aderare”) a fost semnat la Bruxelles la 9 decembrie 2011.
- (3) Croația a aderat la Uniunea Europeană la 1 iulie 2013.
- (4) Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte (denumit în continuare „ASA”) a fost semnat la Luxemburg la 16 iunie 2008 și a intrat în vigoare la 1 iunie 2015.
- (5) În temeiul articolului 6 alineatul (2) din Actul de aderare a Croației, aderarea Croației la ASA este convenită prin încheierea unui protocol la ASA.
- (6) În temeiul articolului 37 alineatul (3) din ASA, au avut loc consultări în scopul de a se garanta că se ține seama de interesele reciproce ale Uniunii Europene și ale Bosniei și Herțegovinei, menționate în respectivul acord,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

#### SECȚIUNEA I

#### PĂRȚILE CONTRACTANTE

##### *Articolul 1*

Croația este parte la ASA, semnat la Luxemburg la 16 iunie 2008, și adoptă și ia act de textele ASA, precum și de declarațiile comune și de declarațiile unilaterale anexate la actul final semnat la aceeași dată, în același mod ca și celelalte state membre ale Uniunii Europene.

#### SECȚIUNEA II

#### ADAPTĂRI ALE TEXTULUI ASA, INCLUSIV ALE ANEXELOR ȘI PROTOCOALELOR LA ACESTA

#### PRODUSE AGRICOLE

##### *Articolul 2*

#### **Produsele agricole *stricto sensu***

- (1) La articolul 27 alineatul (3) din ASA, se adaugă următorul paragraf:

„De la data intrării în vigoare a protocolului, pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, sau, în cazul în care respectivul protocol se aplică cu titlu provizoriu, de la data aplicării sale provizorii, contingentul tarifar anual prevăzut la primul paragraf este de 13 210 tone (greutate netă).”

(2) La articolul 27 din ASA, se introduce următorul alineat:

„(4a) În plus față de cele prevăzute la alineatul (4), de la data intrării în vigoare a protocolului, pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, sau, în cazul în care respectivul protocol se aplică cu titlu provizoriu, de la data aplicării sale provizorii, Bosnia și Herțegovina elimină taxele vamale aplicabile importurilor anumitor produse agricole originare din Uniunea Europeană, enumerate în anexa III(f), în limita contingentului tarifar indicat pentru produsele în cauză.”

(3) Anexa I la prezentul protocol se introduce ca anexa III(f) la ASA.

#### Articolul 3

### Pește și produse pescărești

(1) La articolul 28 din ASA, se introduce următorul alineat:

„(1a) De la data intrării în vigoare a protocolului, pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, sau, în cazul în care respectivul protocol se aplică cu titlu provizoriu, începând de la data aplicării provizorii, Uniunea elimină toate taxele vamale și taxele cu efect echivalent aplicate la pește și la produsele pescărești originare din Bosnia și Herțegovina, altele decât cele enumerate în anexa IV(a). Produsele enumerate în anexa IV(a) sunt reglementate de dispozițiile acesteia.”

(2) La articolul 28 din ASA, se adaugă următorul alineat:

„(3) De la data intrării în vigoare a protocolului, pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, sau, în cazul în care respectivul protocol se aplică cu titlu provizoriu, de la data aplicării sale provizorii, Bosnia și Herțegovina deschide un contingent tarifar pentru importurile de crap viu cu codul NC 0301 93 00, în limita unui contingent tarifar anual de 75 de tone. Importurile în afara limitelor contingentului se supun taxelor prevăzute în anexa V la ASA.”

(3) Anexa II la prezentul protocol se introduce ca anexa IV(a) la ASA.

#### Articolul 4

### Produsele agricole transformate

Anexa III la prezentul protocol se adaugă ca anexa III la Protocolul nr. 1 la ASA.

#### Articolul 5

### Acordul privind vinurile

De la data intrării în vigoare a protocolului, pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, sau, în cazul în care respectivul protocol se aplică cu titlu provizoriu, de la data aplicării sale provizorii, anexa I la Protocolul nr. 7 la ASA menționat la articolul 27 alineatul (5) din ASA se modifică astfel cum se prevede în anexa IV la prezentul protocol.

#### SECȚIUNEA III

### DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

#### Articolul 6

Prezentul protocol și anexele la acesta constituie parte integrantă a ASA.

*Articolul 7*

- (1) Prezentul protocol se aprobă de Uniunea Europeană, de statele sale membre și de Bosnia și Herțegovina în conformitate cu procedurile proprii.
- (2) Părțile își notifică reciproc îndeplinirea procedurilor corespunzătoare menționate la alineatul (1). Instrumentele de aprobare se depun la Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene.

*Articolul 8*

- (1) Protocolul intră în vigoare în prima zi a primei luni următoare datei depunerii ultimului instrument de aprobare.
- (2) În cazul în care nu toate instrumentele de aprobare a prezentului protocol au fost depuse până în prima zi a celei de-a doua luni de la data semnării sale, prezentul protocol se aplică cu titlu provizoriu. Data aplicării provizorii este prima zi a celei de a doua luni de la data semnării sale.

*Articolul 9*

Prezentul protocol este redactat în dublu exemplar în limbile bulgară, cehă, croată, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, olandeză, polonă, portugheză, română, slovenă, slovacă, spaniolă, suedeză și în limbile bosniacă și sârbă, fiecare text fiind autentic în egală măsură.

Съставено в Брюксел на петнадесети декември през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el quince de diciembre de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne patnáctého prosince dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende december to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten Dezember zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta detsembrikuu viieteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Δεκεμβρίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the fifteenth day of December in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le quinze décembre deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu petnaestog prosinca godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì quindici dicembre duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada piecpadsmitajā decembrī.

Priimta du tūkstančiai šešioliktų metų gruodžio penkioliktą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétézer-tizenhatodik év december havának tizenötödik napján.

Magħmul fi Brussell, fil-ħmistax-il jum ta' Diċembru fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, vijftien december tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego grudnia roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em quinze de dezembro de dois mil e dezasseis.

Întocmit la Bruxelles la cincisprezece decembrie două mii șaisprezece.

V Bruseli pätnásteho decembra dvetisícšestnást.

V Bruslju, dne petnajstega decembra leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä viidentenätoista päivänä joulukuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den femtonde december år tjugohundrasexton.

Sačinjeno u Briselu, dana petnaestog decembra dvije hiljade šesnaeste godine.

Састављено у Бриселу, дана петнаестог децембра двије хиљаде шеснаесте године.



За Европейския съюз  
 Por la Unión Europea  
 Za Evropskou unii  
 For Den Europæiske Union  
 Für die Europäische Union  
 Euroopa Liidu nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
 For the European Union  
 Pour l'Union européenne  
 Za Europsku uniju  
 Per l'Unione europea  
 Eiropas Savienības vārdā –  
 Europos Sąjungos vardu  
 Az Európai Unió részéről  
 Ghall-Unjoni Ewropea  
 Voor de Europese Unie  
 W imieniu Unii Europejskiej  
 Pela União Europeia  
 Pentru Uniunea Europeană  
 Za Európsku úniu  
 Za Evropsko unijo  
 Euroopan unionin puolesta  
 För Europeiska unionen  
 Za Europsku uniju  
 За Европску унију

За държавите-членки  
 Por los Estados miembros  
 Za členské státy  
 For medlemsstaterne  
 Für die Mitgliedstaaten  
 Liikmesriikide nimel  
 Για τα κράτη μέλη  
 For the Member States  
 Pour les États membres  
 Za države članice  
 Per gli Stati membri  
 Dalībvalstu vārdā –  
 Valstybių narių vardu  
 A tagállamok részéről  
 Ghall-Istati Membri  
 Voor de lidstaten  
 W imieniu Państw Członkowskich  
 Pelos Estados-Membros  
 Pentru statele membre  
 Za členské štáty  
 Za države članice  
 Jäsenvaltioiden puolesta  
 För medlemsstaterna  
 Za države članice  
 За државе чланице

За Европейската общност за атомна енергия  
 Por la Comunidad Europea de la Energía Atómica  
 Za Evropské společenství pro atomovou energii  
 For Det Europæiske Atomenergifællesskab  
 Für die Europäische Atomgemeinschaft  
 Euroopa Aatomienergiaühenduse nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας  
 For the European Atomic Energy Community  
 Pour la Communauté européenne de l'énergie atomique  
 Za Evropsku zajednicu za atomsku energiju  
 Per la Comunità europea dell'energia atomica  
 Eiropas Atomenerģijas Kopienas vārdā –  
 Europos atominės energijos bendrijos vardu  
 Az Európai Atomenergia-közösség részéről  
 F'isem il-Komunità Ewropea tal-Energija Atomika  
 Voor de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie  
 W imieniu Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej  
 Pela Comunidade Europeia da Energia Atómica  
 Pentru Comunitatea Europeană a Energiei Atomice  
 Za Európske spoločenstvo pre atómovú energiu  
 Za Evropsko skupnost za atomsko energijo  
 Euroopan atomienergiajärjestön puolesta  
 För Europeiska atomenergigemenskapen  
 Za Evropsku Zajednicu za Atomsku Energiju  
 За Европску заједницу за атомску енергију

За Босна и Херцеговина  
 Por Bosnia y Herzegovina  
 Za Bosnu a Hercegovinu  
 For Bosnien-Herzegovina  
 Für Bosnien und Herzegowina  
 Bosnia ja Hertsegoviina nimel  
 Για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη  
 For Bosnia and Herzegovina  
 Pour la Bosnie et Herzégovine  
 Za Bosnu i Hercegovinu  
 Per la Bosnia-Erzegovina  
 Bosnijos ir Hercegovinos vardu  
 Bosnijas un Hercegovinas vārdā –  
 Bosznia és Hercegovina részéről  
 Għall-Bożnja u Herzegovina  
 Voor Bosnië en Herzegovina  
 W imieniu Bośni i Hercegowiny  
 Pela Bósnia e Herzegovina  
 Pentru Bosnia și Herțegovina  
 Za Bosnu a Hercegovinu  
 Za Bosno in Hercegovino  
 Bosnia ja Hertsegovinan puolesta  
 För Bosnien och Hercegovina  
 Za Bosnu i Hercegovinu  
 За Босну и Херцеговину

## ANEXA I

## „ANEXA III(f)

**Concesii tarifare acordate de Bosnia și Herțegovina pentru produsele agricole primare originare din Uniunea Europeană**

[Menționate la articolul 27 alineatul (4a)]

1. De la data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, pentru produsele menționate mai jos se elimină taxele vamale aplicabile cantităților din contingentul tarifar, stabilite în cele ce urmează. Pentru importurile care depășesc contingentul tarifar, se aplică nivelul taxelor vamale aplicabile națiunii celei mai favorizate (taxa vamală MFN). Pentru anul 2017, se aplică volumul total al contingentului, indiferent de data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului.

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
0102	Animale vii din specia bovine:	
	– Bovine:	
0102 29	-- Altele:	
	--- Altele:	
	---- Cu o greutate de peste 300 kg:	
	----- Vacii:	
0102 29 61	----- Destinate sacrificării	1 935
	----- Altele:	
0102 29 91	----- Destinate sacrificării	190
0103	Animale vii din specia porcine:	
	– Altele:	
0103 92	-- Cu o greutate de minimum 50 kg:	
	--- De specie domestică:	
0103 92 11	---- Scroafe cu o greutate minimă de 160 kg, care au fătat cel puțin o dată	575
0103 92 19	---- Altele:	1 755
0103 92 90	--- Altele:	195
0105	Cocoși, găini, rațe, găște, curcani, curci și bibilici, vii, din specia <i>Gallus domesticus</i> :	
	– Altele:	
0105 94 00	-- Cocoși și găini din specia <i>Gallus domesticus</i>	1 455

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
0207	Carne și organe comestibile, proaspete, refrigerate sau congelate, de păsări de la poziția 0105:	
	– De cocoși și găini din specia <i>Gallus domesticus</i> :	
0207 12	-- Netranșate în bucăți, congelate:	
0207 12 90	--- Fără pene, eviscerate, fără cap și picioare și fără gât, inimă, ficat și pipotă, denumite «pui 65 %», sau altfel prezentate	80
0207 13	-- Bucăți și organe, proaspete sau refrigerate:	
	--- Bucăți:	
0207 13 10	---- Dezosate:	90
	---- Nedezosate:	
0207 13 30	----- Aripă întregă, cu sau fără vârfuri	55
0207 13 60	----- Pulpe și bucăți de pulpe	320
	---- Organe:	
0207 13 99	----- Altele	25
0207 14	-- Bucăți și organe, congelate:	
	--- Bucăți:	
	---- Nedezosate:	
0207 14 20	----- Jumătăți sau sferturi	30
0207 14 60	----- Pulpe și bucăți de pulpe	130
	---- Organe:	
0207 14 99	----- Altele	50
0401	Lapte și smântână din lapte, neconcentrate, fără adaos de zahăr sau alți îndulcitori:	
0401 40	– Cu un conținut de grăsimi de peste 6 %, dar de maximum 10 % din greutate:	
0401 40 10	-- În ambalaje directe cu un conținut net de maximum 2 l	80

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
0401 50	– Cu un conținut de grăsimi de peste 10 % din greutate:	
	-- De maximum 21 %:	
0401 50 11	--- În ambalaje directe cu un conținut net de maximum 2 l	30
0402	Lapte și smântână din lapte, concentrate sau cu adaos de zahăr sau alți îndulcitori:	
	– Sub formă de praf, granule sau alte forme solide, cu un conținut de grăsimi de peste 1,5 % din greutate:	
0402 21	-- Fără adaos de zahăr sau alți îndulcitori:	
	--- Cu un conținut de grăsimi de maximum 27 % din greutate:	
0402 21 18	---- Altele	25
0403	Lapte acru, lapte și smântână covășite, iaurt, chefir și alte sortimente de lapte și smântână fermentate sau acrite, chiar concentrate sau cu adaos de zahăr sau alți îndulcitori sau aromatizate, sau cu adaos de fructe sau cacao:	
0403 90	– Altele:	
	-- Nearomatizate, fără adaos de fructe sau cacao:	
	--- Altele:	
	---- Fără adaos de zahăr sau alți îndulcitori și care au un conținut de grăsimi:	
0403 90 51	----- De maximum 3 %	500
0403 90 53	----- De peste 3 %, dar de maximum 6 %	290
0405	Unt și alte grăsimi care provin din lapte; pastă din lapte pentru tartine:	
0405 10	– Unt:	
	-- Cu un conținut de grăsimi de maximum 85 % din greutate:	
	--- Unt natural:	
0405 10 11	---- În ambalaje directe cu un conținut net de maximum 1 kg	160
0405 10 19	---- Altele	200
0406	Brânză și caș:	
0406 10	– Brânză proaspătă (nefermentată), inclusiv brânza din zer, și caș	
	-- Cu un conținut de grăsimi de maximum 40 % din greutate	

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
0406 10 30	--- Mozzarella, cu sau fără lichid	355
0406 10 50	--- Altele	
0406 10 80	-- Altele	165
0409 00 00	Miere naturală	165
0701	Cartofi, în stare proaspătă sau refrigerată:	
0701 90	- Altele:	
	-- Altele:	
0701 90 50	--- Cartofi noi, de la 1 ianuarie la 30 iunie	50
0701 90 90	--- Altele	1 265
0704	Varză, conopidă, varză creată, gulii și produse comestibile similare din genul Brassica, în stare proaspătă sau refrigerată:	
0704 90	- Altele:	
0704 90 10	-- Varză albă și varză roșie	280
0706	Morcovi, napi, sfeclă roșie pentru salată, barba-caprei, țelină de rădăcină, ridichi și rădăcinoase comestibile similare, în stare proaspătă sau refrigerată:	
0706 10 00	- Morcovi și napi	50
0806	Struguri, proaspeți sau uscați:	
0806 10	- Proaspeți:	
0806 10 10	-- Struguri de masă	45
0809	Caise, cireșe, vișine, piersici (inclusiv piersici fără puf și nectarine), prune și porumbe, proaspete:	
	- Cireșe, vișine:	
0809 21 00	-- Vișine ( <i>Prunus cerasus</i> )	410
0811	Fructe, fierte sau nu în apă sau în abur, congelate, chiar cu adaos de zahăr sau alți îndulcitori:	
0811 90	- Altele:	
	-- Altele:	
	--- Cireșe, vișine:	
0811 90 75	---- Vișine ( <i>Prunus cerasus</i> )	70

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
1601	Cârnați, cârnăciori, salamuri și produse similare, din carne, din organe sau din sânge; preparate alimentare pe baza acestor produse:	
	– Altele:	
1601 00 91	-- Cârnați, cârnăciori, salamuri și produse similare, uscați sau pentru tartine, nefierți	285
1602	Alte preparate și conserve din carne, din organe sau din sânge:	
1602 10 00	– Preparate omogenizate:	75
1602 20	– Din ficat de orice animal:	
1602 20 90	-- Altele	140
	– De păsări de curte de la poziția 0105:	
1602 31	-- De curcani și de curci:	
	--- Care conțin carne sau organe de păsări de curte în proporție de minimum 57 % din greutate:	
1602 31 19	---- Altele	40
1602 32	-- De cocoși și de găini din specia <i>Gallus domesticus</i> :	
	– De porc:	
	--- Care conțin carne sau organe de păsări de curte în proporție de minimum 57 % din greutate:	
1602 32 11	---- Nefierte	130
1602 32 19	---- Altele	30
1602 32 30	--- Care conțin carne sau organe comestibile de păsări de curte în proporție de minimum 25 % din greutate, dar sub 57 % din greutate	170
1602 32 90	--- Altele	230
1602 41	-- Jamboane și părți din acestea:	
1602 41 10	--- De animale domestice din specia porcină	360
1602 49	-- Altele, incluzând amestecuri:	
	--- De animale domestice din specia porcină:	
	---- Care conțin carne sau organe de orice fel, inclusiv grăsimi de orice natură sau origine, în proporție de minimum 80 % din greutate:	

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
1602 49 15	----- Alte amestecuri care conțin jamboane, spete sau spinări și părți din acestea	150
1602 49 30	----- Care conțin carne sau organe de orice fel, inclusiv grăsimi de orice natură sau origine, în proporție de minimum 40 %, dar sub 80 %, din greutate	445
1602 49 50	----- Care conțin carne sau organe de orice fel, inclusiv grăsimi de orice natură sau origine, în proporție de sub 40 % din greutate	60
1602 50	- De animale din specia bovină:	
	-- Altele:	
1602 50 31	---- «Corned beef» în recipiente închise ermetic	70
1602 50 95	---- Altele	295
1701	Zahăr din trestie sau din sfeclă și zaharoză chimic pură, în stare solidă:	
	- Altele:	
1701 91 00	-- Cu adaos de aromatizanți sau de coloranți	55
1701 99	-- Altele:	
1701 99 10	---- Zahăr alb	3 470
2001	Legume, fructe și alte părți comestibile de plante, preparate sau conservate în oțet sau acid acetic:	
2001 10 00	- Castraveți și cornișoni	265
2001 90	- Altele:	
2001 90 70	-- Ardei dulci sau ardei grași	70
2005	Alte legume preparate sau conservate altfel decât în oțet sau acid acetic, necongelate, altele decât produsele de la poziția 2006:	
	- Alte legume și amestecuri de legume:	
2005 99	-- Altele:	
2005 99 50	---- Amestecuri de legume	245
2005 99 60	---- Varză acră	40



2. Importurile în Bosnia și Herțegovina ale următoarelor bunuri vor face obiectul concesiilor stabilite în cele ce urmează. Pentru importurile care depășesc contingentul tarifar, se aplică nivelul taxelor vamale aplicabile națiunii celei mai favorizate (taxa vamală MFN). Pentru anul 2017, se aplică volumul total al contingentului, indiferent de data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului.

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)		
		Începând cu 1.1.2017	Începând cu 1.1.2018	Începând cu 1.1.2019
0401	Lapte și smântână din lapte, neconcentrate, fără adaos de zahăr sau alți îndulcitori:			
0401 20	– Cu un conținut de grăsimi de peste 1 %, dar de maximum 6 % din greutate:			
	– – De maximum 3 %:			
0401 20 11	– – – În ambalaje directe cu un conținut net de maximum 2 l	5 432	9 506	13 580
	– – De peste 3 %:			
0401 20 91	– – – În ambalaje directe cu un conținut net de maximum 2 l	720	1 440	1 440
0403	Lapte acru, lapte și smântână covășite, iaurt, chefir și alte sortimente de lapte și smântână fermentate sau acrite, chiar concentrate sau cu adaos de zahăr sau alți îndulcitori sau aromatizate, sau cu adaos de fructe sau cacao:			
0403 10	– Iaurt:			
	– – Nearomatizat, fără adaos de fructe sau cacao:			
	– – – Fără adaos de zahăr sau alți îndulcitori și care au un conținut de grăsimi:			
0403 10 11	– – – – De maximum 3 %	1 515	3 030	3 030
0403 10 13	– – – – De peste 3 %, dar de maximum 6 %	1 520	3 040	3 040
0403 90	– Altele:			
	– – Nearomatizate, fără adaos de fructe sau cacao:			
	– – – Altele:			
	– – – – Fără adaos de zahăr sau alți îndulcitori și care au un conținut de grăsimi:			

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)		
		Începând cu 1.1.2017	Începând cu 1.1.2018	Începând cu 1.1.2019
0403 90 59	----- De peste 6 %	1 762,5	3 525	3 525
1601	Cârnați, cârnăciori, salamuri și produse similare, din carne, din organe sau din sânge; preparate alimentare pe baza acestor produse:			
	- Altele:			
1601 00 99	-- Altele	1 692,5	3 385	3 385”

## ANEXA II

## „ANEXA IV(a)

**Taxele aplicabile la importurile în Uniunea Europeană de bunuri originare din Bosnia și Herțegovina**

[Menționate la articolul 28 alineatul (1a)]

1. De la data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, importurile în Uniunea europeană de bunuri din Bosnia și Herțegovina fac obiectul concesiilor stabilite în cele ce urmează. Pentru anul 2017, se aplică volumul total al contingentului, indiferent de data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului

Coduri NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)	Nivelul taxei în limitele contingentului	Nivelul taxei peste limitele contingentului
0301 91 10 0301 91 90 0302 11 10 0302 11 20 0302 11 80 0303 14 10 0303 14 20 0303 14 90 0304 42 10 0304 42 50 0304 42 90 ex 0304 52 00 0304 82 10 0304 82 50 0304 82 90 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 0305 43 00 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Păstrăvi ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Oncorhynchus mykiss</i> , <i>Oncorhynchus clarki</i> , <i>Oncorhynchus aguabonita</i> , <i>Oncorhynchus gilae</i> , <i>Oncorhynchus apache</i> și <i>Oncorhynchus chrysogaster</i> ): vii; proaspeți sau refrigerati; congelați; uscați, sărați sau în saramură, afumați; fileuri și altă carne de pește; făină, pudră și aglomerate sub formă de pelete, proprii alimentației umane	500	0 %	70 % din nivelul taxei vamale MFN
0301 93 00 0302 73 00 0303 25 00 ex 0304 39 00 ex 0304 51 00 ex 0304 69 00 ex 0304 93 90 ex 0305 10 00 ex 0305 31 00 ex 0305 44 90 ex 0305 52 00 ex 0305 69 80	Crapei ( <i>Cyprinus</i> spp., <i>Carassius</i> spp., <i>Ctenopharyngodon idellus</i> , <i>Hypophthalmichthys</i> spp., <i>Cirrhinus</i> spp., <i>Mylopharyngodon piceus</i> , <i>Catla catla</i> , <i>Labeo</i> spp., <i>Osteochilus hasselti</i> , <i>Leptobarbus hoeveni</i> , <i>Megalobrama</i> spp): vii; proaspeți sau refrigerati; congelați; uscați, sărați sau în saramură, afumați; fileuri și altă carne de pește; făină, pudră și aglomerate sub formă de pelete, proprii alimentației umane	140	0 %	70 % din nivelul taxei vamale MFN

Coduri NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)	Nivelul taxei în limitele contingentului	Nivelul taxei peste limitele contingentului
ex 0301 99 85 0302 85 10 0303 89 50 ex 0304 49 90 ex 0304 59 90 ex 0304 89 90 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Dorade de mare ( <i>Dentex dentex</i> și <i>Pagellus</i> spp.): vii; proaspete sau refrigerate; congelate; uscate, sărate sau în saramură, afumate; fileuri și altă carne de pește; făină, pudră și aglomerate sub formă de pelete, proprii alimentației umane	30	0 %	30 % din nivelul taxei vamale MFN
ex 0301 99 85 0302 84 10 0303 84 10 ex 0304 49 90 ex 0304 59 90 ex 0304 89 90 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Pești din specia <i>Dicentrarchus labrax</i> : vii; proaspeți sau refrigerati; congelați; uscați, sărați sau în saramură, afumați; fileuri și altă carne de pește; făină, pudră și aglomerate sub formă de pelete, proprii alimentației umane	30	0 %	30 % din nivelul taxei vamale MFN
1604 13 11 1604 13 19 ex 1604 20 50	Preparate și conserve de sardine	50	6 %	100 %
1604 16 00 1604 20 40	Preparate și conserve de hamsii	70	12,5 %	100 %

2. Nivelul taxei vamale care se aplică la toate produsele de la poziția 1604 din SA, cu excepția preparatelor și conservelor de sardine și a preparatelor și conservelor de hamsii, se reduce la 70 % din nivelul taxei vamale MFN.”

## ANEXA III

## „ANEXA III LA PROTOCOLUL NR. 1

**Concesii tarifare acordate de Bosnia și Herțegovina pentru produsele agricole transformate originare din Uniunea Europeană**

(Menționate la articolul 25 din ASA)

De la data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană, pentru produsele menționate mai jos se elimină taxele vamale aplicabile cantităților din contingentul tarifar, stabilite în cele ce urmează. Pentru importurile care depășesc contingentul tarifar, se aplică nivelul taxelor vamale MFN. Pentru anul 2017, se aplică volumul total al contingentului, indiferent de data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului.

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
0403	Lapte acru, lapte și smântână covășite, iaurt, chefir și alte sortimente de lapte și smântână fermentate sau acrite, chiar concentrate sau cu adaos de zahăr sau alți îndulcitori sau aromatizate, sau cu adaos de fructe sau cacao:	
0403 10	– Iaurt:	
	– – Aromatizat sau cu adaos de fructe ori cacao:	
	– – – Altele, cu un conținut de grăsimi provenind din lapte:	
0403 10 91	– – – – De maximum 3 %	480
0403 10 93	– – – – De peste 3 %, dar de maximum 6 %	130
0403 10 99	– – – – De peste 6 %	25
0403 90	– Altele:	
	– – Aromatizat sau cu adaos de fructe ori cacao:	
	– – – Altele, cu un conținut de grăsimi provenind din lapte:	
0403 90 91	– – – – De maximum 3 %	530
0403 90 93	– – – – De peste 3 %, dar de maximum 6 %	55
1905	Produse de brutărie, de patiserie și biscuiți, chiar cu adaos de cacao; hostii, cașete goale de tipul celor utilizate pentru medicamente, prescuri, paste uscate din făină, din amidon sau din fecule în foi și produse similare:	
	– Biscuiți la care s-au adăugat îndulcitori; vafe și alveole:	
1905 31	– – Biscuiți la care s-au adăugat îndulcitori;	
	– – – Acoperiți sau glasați complet sau parțial cu ciocolată sau cu alte preparate care conțin cacao:	

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Contingent tarifar (tone)
1905 31 19	----- Altele	365
	---- Altele:	
	----- Altele:	
1905 31 99	----- Altele:	600
1905 32	-- Vafe și alveole:	
	--- Altele:	
	----- Acoperiți sau glasați complet sau parțial cu ciocolată sau cu alte preparate care conțin cacao:	
1905 32 19	----- Altele:	300
1905 90	- Altele:	
	-- Altele:	
1905 90 45	--- Biscuiți	35
2208	Alcool etilic nedenaturat cu titru alcoolic volumic de maximum 80 % vol.; distilate, lichioruri și alte băuturi spirtoase:	
2208 20	- Distilat de vin sau de tescovină de struguri:	
	-- Prezentate în recipiente cu un conținut de maximum 2 l:	
2208 20 29	--- Altele:	
ex 2208 20 29	----- Rachieu obținut din distilarea vinului de struguri și rachieu obținut din tescovină de struguri	85
ex 2208 20 29	----- Altele	
2402	Țigări de foi (inclusiv cele cu capete tăiate), trabucuri și țigarete, din tutun sau din înlocuitori de tutun:	
2402 20	- Țigări conținând tutun:	
2402 20 90	-- Altele	3 200"

## ANEXA IV

## „MODIFICĂRI LA ANEXA I LA PROTOCOLUL NR. 7

1. Tabelul de la punctul 1 din anexa I la Protocolul nr. 7, privind importurile de vinuri în Uniunea Europeană, se înlocuiește cu tabelul de mai jos:

Codul NC	Denumirea mărfurilor [în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Protocolul nr. 7]	Taxa vamală aplicabilă	Cantități (hl)	Dispoziții specifice
ex 2204 10	Vin spumant de calitate	scutire	25 500	(1)
ex 2204 21	Vinuri din struguri proaspeți			
ex 2204 22 ex 2204 29	Vinuri din struguri proaspeți	scutire	15 100	(1)

(1) La cererea uneia dintre părți, se pot organiza consultări în vederea adaptării contingentelor prin transferarea cantităților de la contingentul aplicat pozițiilor ex 2204 22 și ex 2204 29 la contingentul aplicat pozițiilor ex 2204 10 și ex 2204 21. Pentru anul 2017, se aplică volumul total al contingentelor, indiferent de data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului.

2. Tabelul de la punctul 3 din anexa I la Protocolul nr. 7, privind importurile de vinuri în Bosnia și Herțegovina, se înlocuiește cu tabelul de mai jos:

Codul Tarifului Vamal al Bosniei și Herțegovinei	Denumirea mărfurilor [în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Protocolul nr. 7]	Taxa vamală aplicabilă	Cantitățile începând cu 1.1.2017 (hl)	Cantitățile începând cu 1.1.2018 (hl)	Dispoziții specifice
ex 2204 10	Vin spumant de calitate	scutire	13 765	19 530	(1)
ex 2204 21	Vinuri din struguri proaspeți				

(1) Pentru anul 2017, se aplică volumul total al contingentelor, indiferent de data intrării în vigoare sau a aplicării provizorii a protocolului.”

**DECIZIA (Euratom) 2017/76 A CONSILIULUI****din 21 noiembrie 2016**

**privind aprobarea încheierii de către Comisia Europeană, în numele Comunității Europene a Energiei Atomice, a protocolului la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice, în special articolul 101 al doilea paragraf,

având în vedere recomandarea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte (ASA) a fost semnat la 16 iunie 2008 și a intrat în vigoare la 1 iunie 2015 <sup>(1)</sup>.
- (2) Republica Croația a devenit stat membru al Uniunii Europene la 1 iulie 2013.
- (3) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf din Actul din 2012 privind condițiile de aderare a Republicii Croația la Uniunea Europeană, aderarea Croației la ASA ar trebui să fie convenită prin încheierea unui protocol la ASA între Consiliu, hotărând în unanimitate în numele statelor membre, și țara terță în cauză.
- (4) La 24 septembrie 2012, Consiliul a autorizat Comisia să deschidă negocieri cu Bosnia și Herțegovina în vederea încheierii unui protocol la ASA.
- (5) Respectivul negocieri s-au încheiat cu succes și protocolul la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană (denumit în continuare „protocolul”) a fost semnat la 18 iulie 2016.
- (6) Protocolul cuprinde chestiuni care intră în sfera de competență a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (7) Încheierea protocolului de către Comisie, în numele Comunității Europene a Energiei Atomice, ar trebui să fie aprobată în ceea ce privește chestiunile care se încadrează în sfera de competență a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (8) Semnarea și încheierea protocolului fac obiectul unei proceduri separate în ceea ce privește chestiunile care intră sub incidența Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Se aprobă încheierea de către Comisia Europeană, în numele Comunității Europene a Energiei Atomice, a protocolului la Acordul de stabilizare și de asociere dintre Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de o parte, și Bosnia și Herțegovina, pe de altă parte, pentru a se ține seama de aderarea Republicii Croația la Uniunea Europeană <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 164, 30.6.2015, p. 2.

<sup>(2)</sup> A se vedea pagina 3 din prezentul Jurnal Oficial.



*Articolul 2*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 21 noiembrie 2016.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
P. PLAVČAN

---

# REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/77 AL CONSILIULUI

din 16 ianuarie 2017

### privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 267/2012 privind măsuri restrictive împotriva Iranului

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 267/2012 al Consiliului din 23 martie 2012 privind măsuri restrictive împotriva Iranului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 961/2010 <sup>(1)</sup>, în special articolul 46 alineatul (2),

întrucât:

- (1) La 23 martie 2012, Consiliul a adoptat Regulamentul (UE) nr. 267/2012.
- (2) În conformitate cu Decizia (PESC) 2017/83 a Consiliului <sup>(2)</sup>, mai multe entități ar trebui să fie eliminate de pe lista persoanelor și entităților care fac obiectul măsurilor restrictive, astfel cum figurează în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012.
- (3) Ca urmare a hotărârilor Tribunalului în cauzele T-182/13 <sup>(3)</sup>, T-433/13 <sup>(4)</sup>, T-158/13 <sup>(5)</sup>, T-5/13 <sup>(6)</sup> și T-45/14 <sup>(7)</sup>, Moallem Insurance Company, Petropars Operation & Management Company, Petropars Resources Engineering Ltd, Iran Aluminium Company, Iran Liquefied Natural Gas Co., Hanseatic Trade Trust & Shipping (HTTS) GmbH și Naser Bateni nu sunt incluse pe lista persoanelor și entităților care fac obiectul măsurilor restrictive, astfel cum figurează în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012.
- (4) Ca urmare a hotărârii Curții de Justiție în cauza C-200/13 P <sup>(8)</sup>, Bank Saderat Iran nu este inclusă pe lista persoanelor și entităților care fac obiectul măsurilor restrictive, astfel cum figurează în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012. Prin urmare, și pentru securitatea juridică, rubrica referitoare la Bank Saderat PLC (Londra) din anexa respectivă ar trebui să fie eliminată.
- (5) Regulamentul (UE) nr. 267/2012 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

<sup>(1)</sup> JO L 88, 24.3.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> Decizia (PESC) 2017/83 a Consiliului din 16 ianuarie 2017 de modificare a Deciziei 2010/413/PESC privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului (a se vedea pagina 92 din prezentul Jurnal Oficial).

<sup>(3)</sup> Hotărârea Tribunalului din 10 iulie 2014, Moallem Insurance Co./Consiliul Uniunii Europene, T-182/13, ECLI:EU:T:2014:624.

<sup>(4)</sup> Hotărârea Tribunalului din 5 mai 2015, Petropars Iran Co. and Others/Consiliul Uniunii Europene, T-433/13, ECLI:EU:T:2015:255.

<sup>(5)</sup> Hotărârea Tribunalului din 15 septembrie 2015, Iranian Aluminium Company (Iralco)/Consiliul Uniunii Europene, T-158/13, ECLI:EU:T:2015:634.

<sup>(6)</sup> Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 2015, Iran Liquefied Natural Gas Co./Consiliul Uniunii Europene, T-5/13, ECLI:EU:T:2015:644.

<sup>(7)</sup> Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 2015, HTTS Hanseatic Trade Trust & Shipping GmbH și Naser Bateni/Consiliul Uniunii Europene, T-45/14, ECLI:EU:T:2015:650.

<sup>(8)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 21 aprilie 2016, Consiliul Uniunii Europene/Bank Saderat Iran, C-200/13 P, ECLI:EU:C:2016:284.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2017.

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

F. MOGHERINI

---

*ANEXĂ*

Rubricile aferente entităților enumerate mai jos se elimină de pe lista care figurează în partea I.B din anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012:

I. **Persoane și entități implicate în activitățile nucleare sau privind rachete balistice și persoane și entități care acordă sprijin guvernului Iranului.**

B. **Entități**

„7. (a) Bank Saderat PLC (Londra)

48. Neka Novin (alias Niksa Nirou)

65. West Sun Trade GmbH

159. Compania de investiții pentru fondurile de pensii din industria petrolieră a Iranului (OPIC)”.  

---

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/78 AL COMISIEI****din 15 iulie 2016**

**de stabilire a unor dispoziții administrative pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor și a unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește protecția vieții private și a datelor utilizatorilor acestor sisteme**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 6 alineatul (13) și articolul 9,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2015/758 stabilește o obligație generală pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> de a fi echipate cu sisteme eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului începând de la 31 martie 2018.
- (2) Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințele tehnice specifice și procedurile de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și pentru omologarea CE de tip a unităților tehnice separate (UTS) eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor și a componentelor sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculelor.
- (3) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup> stabilește cadrul general pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor și definește rolurile și responsabilitățile tuturor actorilor implicați în diferite stadii ale procesului de omologare. În plus, este necesară stabilirea dispozițiilor administrative specifice pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor echipate cu sisteme eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și a componentelor și a unităților tehnice separate bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor.
- (4) Pentru a asigura condiții uniforme în vederea punerii în aplicare a procedurilor de încercare pentru omologarea CE de tip și pentru a simplifica cererea de omologare, ar trebui să se stabilească un set standardizat de documente informative, de modele de certificate pentru omologarea CE de tip și de modele pentru marca de omologare CE de tip.
- (5) Producătorii ar trebui să garanteze că sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului nu pot fi urmărite și nu fac obiectul unei urmăriri constante. În acest scop, ar trebui să se garanteze că sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului nu sunt disponibile pentru comunicare în starea lor normală de funcționare și că datele din memoria lor internă nu sunt disponibile în afara sistemelor pentru nicio entitate înainte de declanșarea apelului eCall. Producătorii ar trebui, de asemenea, să implementeze garanții adecvate pentru protejarea securității datelor din memoria internă a sistemului în caz de acces neautorizat sau de utilizare abuzivă.
- (6) Toate datele prelucrate prin intermediul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului trebuie să fie adecvate, relevante și proporționale cu scopurile pentru care sunt colectate și prelucrate datele respective.

<sup>(1)</sup> JO L 123, 19.5.2015, p. 77.

<sup>(2)</sup> Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei din 12 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice detaliate și a procedurilor de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și de completare și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește derogările și standardele aplicabile (a se vedea pagina 44 din prezentul Jurnal Oficial).

<sup>(3)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

- (7) Consumatorilor ar trebui să li se ofere informații cuprinzătoare și fiabile cu privire la funcționarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, în special cu privire la modul în care datele sunt prelucrate prin intermediul sistemului respectiv și la modul în care acestea sunt protejate. Consumatorii ar trebui, de asemenea, să fie informați cu privire la caracteristicile și trăsăturile oricărui serviciu privat de urgențe sau ale altor servicii cu valoare adăugată, în cazul în care autovehiculul este echipat cu acestea.
- (8) O abordare consecventă a informațiilor care trebuie puse la dispoziția consumatorilor cu privire la funcționarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului necesită stabilirea unui model de documente de informare a utilizatorului care să conțină informațiile minime ce trebuie furnizate împreună cu documentele tehnice ale vehiculului.
- (9) Producătorii de vehicule ar trebui să aibă la dispoziție suficient timp pentru a se adapta la cerințele tehnice în vederea omologării sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor. Statele membre ar trebui, de asemenea, să beneficieze de suficient timp pentru a instala pe teritoriul lor infrastructura centrelor de preluare a apelurilor de urgență (PSAP) necesară pentru primirea și gestionarea corespunzătoare a apelurilor eCall. Din acest motiv, data aplicării prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu data aplicării obligatorii a sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/758.
- (10) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată cu privire la măsurile prevăzute în prezentul regulament, în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>.
- (11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

##### **Obiect**

Prezentul regulament instituie dispoziții administrative pentru omologarea unor tipuri noi de vehicule în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și unitățile tehnice separate (UTS) eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor și componentele sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculelor, proiectate și construite pentru astfel de vehicule.

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor Regulamentului (UE) 2015/758 cu privire la protecția vieții private și a datelor utilizatorilor sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor.

#### *Articolul 2*

##### **Omologarea CE de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor**

- (1) Producătorul înaintează către autoritatea de omologare, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 29 din Directiva 2007/46/CE, o cerere de omologare CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului.
- (2) Cererea menționată la alineatul (1) se întocmește pe baza modelului stabilit în partea 1 din anexa I.
- (3) Atunci când sunt îndeplinite cerințele tehnice menționate la articolul 5 din Regulamentul delegat (UE) 2017/79, autoritatea de omologare acordă o omologare CE de tip și eliberează un certificat de omologare CE de tip numerotat în conformitate cu sistemul prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

Un stat membru nu atribuie același număr altui tip de vehicul.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

- (4) Certificatul de omologare CE de tip se întocmește pe baza modelului prevăzut în partea 2 din anexa I.
- (5) Producătorul furnizează, în manualul utilizatorului, informații privind prelucrarea datelor prin intermediul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, pe baza modelului prevăzut în partea 3 din anexa I la prezentul regulament.

### Articolul 3

#### **Omologarea CE de tip a unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului sau a componentelor sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului**

- (1) Producătorul prezintă autorității de omologare, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 29 din Directiva 2007/46/CE, cererea de omologare CE de tip pentru un tip de unitate tehnică separată eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului sau pentru un tip de componentă a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului.
- (2) Cererea menționată la alineatul (1) se întocmește pe baza modelului prevăzut în partea 1 din anexa II la prezentul regulament.
- (3) Atunci când sunt îndeplinite cerințele tehnice menționate la articolul 6 din Regulamentul delegat (UE) 2017/79 cu privire la componente și, respectiv, la articolul 7 cu privire la unitățile tehnice separate, autoritatea de omologare acordă o omologare CE de tip și eliberează un certificat de omologare CE de tip și un număr de omologare de tip, care urmează sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

Un stat membru nu atribuie același număr altui tip de unitate tehnică separată sau de componentă.

- (4) Certificatul de omologare CE de tip se întocmește pe baza modelului prevăzut în partea 2 din anexa II.

### Articolul 4

#### **Marca de omologare CE de tip**

Fiecare componentă sau unitate tehnică separată care corespunde unui tip în cazul căruia s-a acordat o omologare CE de tip pentru unitate tehnică separată sau pentru componentă, în conformitate cu prezentul regulament, poartă un marcaj de omologare CE de tip în conformitate cu modelul prevăzut în partea 3 din anexa II.

### Articolul 5

#### **Protecția vieții private și a datelor**

- (1) Producătorul ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului sau unitatea tehnică separată eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului nu pot fi urmărite și nu fac obiectul unei urmăriri constante în starea lor normală de funcționare. Producătorul garantează, de asemenea, că datele din memoria internă a sistemului sau a unității tehnice separate sunt eliminate în mod automat și continuu și nu sunt disponibile în afara sistemului sau a unității tehnice separate instalate la bordul vehiculului, pentru nicio entitate, înainte de declanșarea apelului eCall.
- (2) Producătorul informează proprietarul vehiculului cu privire la măsurile luate în conformitate cu articolul 6 alineatul (9) din Regulamentul (UE) 2015/758, utilizând modelul furnizat în partea 3 din anexa I la prezentul regulament.
- (3) Producătorul adoptă măsuri de siguranță corespunzătoare (precum utilizarea tehnologiilor de criptare) pentru a proteja securitatea datelor cu caracter personal din memoria internă a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului sau a unității tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului și pentru a preveni supravegherea persoanelor fizice și utilizarea abuzivă a datelor. Astfel de măsuri trebuie să fie adecvate, strict proporționale cu scopul propus și necesare.

*Articolul 6***Intrare în vigoare și aplicare**

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

Se aplică de la 31 martie 2018.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2016.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---

*ANEXA I*

**Documente administrative pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor cu privire la instalarea sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 la bordul vehiculului**



## PARTEA 1

**Document informativ****MODEL**

Document informativ nr. ... cu privire la omologarea CE de tip a unui autovehicul în ceea ce privește sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului.

Următoarele informații se furnizează în trei exemplare și trebuie să includă un cuprins. Desenele trebuie prezentate la o scară corespunzătoare și trebuie să fie suficient de detaliate, în format A4 sau într-un dosar de format A4. Fotografii, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care sistemul, componentele sau unitățile tehnice separate menționate în prezentul document informativ sunt dotate cu comenzi electronice, se furnizează informații cu privire la performanțele acestora.

## 0. CONSIDERAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

0.2. Tipul: .....

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială(e), dacă este (sunt) disponibilă(e): .....

0.3. Modalități de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul (<sup>1</sup>): .....

0.3.1. Amplasarea marcajului: .....

0.4. Categoria vehiculului (<sup>2</sup>): .....

0.5. Numele companiei și adresa producătorului: .....

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) uzinei (uzinelor) de asamblare: .....

0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există): .....

## 1. CARACTERISTICILE GENERALE CONSTRUCTIVE ALE VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ: .....

## 9. CAROSERIE

9.1. Tipul de caroserie (<sup>4</sup>): .....

9.10. Amenajări interioare

9.10.2. Disponerea și identificarea comenzilor, a martorilor și a indicatoarelor

9.10.2.1. Fotografii și/sau desene ale dispunerii simbolurilor și comenzilor, a martorilor și indicatorilor, în special prin indicarea simbolului și a poziției martorului/indicatorului (dacă există) sau o descriere a celorlalte metode folosite pentru avertizarea ocupanților vehiculelor în cazul unei defecțiuni critice care ar determina incapacitatea sistemului de a executa un apel eCall bazat pe serviciul 112: .....

9.12.2. Natura și poziția sistemelor suplimentare de reținere (indicați da/nu/opțional).

(S = partea stângă, D = partea dreaptă, C = centru)

		Airbag frontal	Airbag lateral	Dispozitivul de pretensionare a centurii
Primul rând de scaune	S			
	C			
	D			
Al doilea rând de scaune (*)	S			
	C			
	D			

(\*) Dacă este necesar, tabelul poate fi extins pentru vehiculele cu mai mult de două rânduri de scaune sau dacă există mai mult de trei scaune pe lățimea vehiculului.

9.12.4. O descriere succintă a componentelor electrice/electronice (dacă există): .....

12. DIVERSE

12.8. Sistemul eCall

12.8.1. Prezent: da/nu <sup>(3)</sup>.

12.8.2. Descriere tehnică și/sau schițe: .....

12.8.3. Numărul de omologare de tip (dacă există) a unității tehnice separate eCall instalate la bordul vehiculului: .....

12.8.4. Pentru sistemul eCall care nu a fost aprobat ca unitate tehnică separată:

12.8.4.1. Descriere detaliată, fotografiile și/sau desene ale sistemului eCall și poziția acestuia în vehicul: .....

12.8.4.2. Lista principalelor componente ale sistemului eCall: .....

12.8.4.3. Schema tuturor conexiunilor electrice: .....

12.8.5. Prezența sistemului eCall cu servicii asigurate de terți: da/nu <sup>(3)</sup>.

12.8.6. Prezența altor servicii cu valoare adăugată: da/nu <sup>(3)</sup>.

12.8.7. Declarație de conformitate cu standardele menționate la articolul 5 alineatul (8) din Regulamentul (UE) 2015/758: da/nu <sup>(3)</sup>.

Data, semnătura

Note explicative

(1) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului document informativ, caracterele respective sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).

(2) Conform definiției din partea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE.

(3) A se tăia dacă nu se aplică.

(4) A se utiliza codurile conform definiției din partea C a anexei II la Directiva 2007/46/CE.

## PARTEA 2

**Certificatul de omologare CE de tip****MODEL**

Format A4 (210 × 297 mm)

## CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare de tip
--

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip <sup>(1)</sup>
- prelungirea omologării CE de tip <sup>(1)</sup>
- refuzul omologării CE de tip <sup>(1)</sup>
- retragerea omologării CE de tip <sup>(1)</sup>

} pentru un tip de vehicul cu privire la instalarea sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 la bordul vehiculului

referitor la Regulamentul (UE) 2015/758, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) .../.....

Numărul omologării CE de tip: .....

Motivul prelungirii: .....

## SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....
- 0.2. Tipul: .....
- 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială(e), dacă este (sunt) disponibilă(e): .....
- 0.3. Modalități de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Amplasarea marcajului: .....
- 0.4. Categoria vehiculului <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Numele companiei și adresa producătorului: .....
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) uzinei (uzinelor) de asamblare: .....
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există): .....

## SECȚIUNEA II

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

- Anexe: 1. Dosar de omologare.  
2. Raport de încercare.

*Note explicative*

- (<sup>1</sup>) A se tăia dacă nu se aplică.
- (<sup>2</sup>) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului document informativ, caracterele respective sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).
- (<sup>3</sup>) Conform definiției din partea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE.

---

*Addendum*

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

1. Informații suplimentare
- 1.1. Scurtă descriere a sistemului eCall montat în vehicul: .....
- 1.2. Amplasarea sistemului eCall: .....
- 1.3. Modalități de declanșare a sistemului eCall: .....
- 1.4. Alimentarea cu energie electrică a sistemului eCall: .....
- 1.5. Sistem eCall cu servicii asigurate de terți montat în vehicul: da/nu (<sup>1</sup>).
- 1.6. Alte servicii cu valoare adăugată: da/nu (<sup>1</sup>).
2. Numărul de omologare de tip al unității tehnice separate/componentei sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculului (<sup>1</sup>) care este instalată în vehicul (dacă este cazul) pentru a respecta cerințele Regulamentului (UE) 2015/758 și ale actelor sale de punere în aplicare: .....
3. Observații (dacă există): .....

---

(<sup>1</sup>) A se tăia dacă nu se aplică.

## PARTEA 3

**Model de document de informare a utilizatorului**

Documentația tehnică înmănată odată cu vehiculul (manualul utilizatorului) trebuie să conțină informații clare, cuprinzătoare și ușor accesibile cu privire la sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului și la modul de funcționare a acestuia, precum și cu privire la existența unui sistem eCall cu servicii asigurate de terți (denumit în continuare „sistem TPS”) sau a altor servicii cu valoare adăugată instalate în vehiculul respectiv și a funcționalităților lor suplimentare.

Diferențele care există între prelucrarea datelor realizată prin intermediul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului și al sistemului TPS sau al unui alt serviciu cu valoare adăugată, dacă sunt disponibile, trebuie precizate în mod clar.

Informațiile privitoare la protecția vieții private și a datelor trebuie furnizate separat pentru sistemul bazat pe serviciul 112 și pentru sistemul TPS înainte de utilizarea acestora, în vederea evitării confuziei cu privire la scopurile urmărite și la valoarea adăugată a prelucrării datelor.

Acest model stabilește informațiile minime care trebuie furnizate în mod obligatoriu utilizatorului și poate fi completat cu alte informații adecvate referitoare la circumstanțele specifice în care sunt colectate sau prelucrate datele.

**1. DESCRIEREA SISTEMULUI ECALL INSTALAT LA BORDUL VEHICULULUI**

- 1.1. Prezentare generală a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, modul de funcționare și funcționalitățile acestuia: .....
- 1.2. Serviciul eCall bazat pe serviciul 112 este un serviciu public de interes general și este accesibil în mod gratuit.
- 1.3. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este activat implicit. Acesta este activat automat prin intermediul unor senzori de la bordul vehiculului în eventualitatea unui accident grav. De asemenea, el va fi declanșat automat în cazul în care vehiculul este echipat cu un sistem TPS care nu funcționează în cazul unui accident grav.
- 1.4. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului poate fi de asemenea activat manual, dacă este necesar. Instrucțiunile pentru activarea manuală a sistemului: .....
- 1.5. În cazul apariției unei defecțiuni grave a sistemului care ar dezactiva sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, ocupanții vehiculului sunt avertizați după cum urmează: .....

**2. INFORMAȚII PRIVIND PRELUCRAREA DATELOR**

- 2.1. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal prin intermediul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului respectă normele de protecție a datelor cu caracter personal prevăzute în Directivele 95/46/CE <sup>(1)</sup> și 2002/58/CE <sup>(2)</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului și are la bază, în special, necesitatea de a proteja interesele vitale ale persoanelor în conformitate cu articolul 7 litera (d) din Directiva 95/46/CE <sup>(3)</sup>.
- 2.2. Astfel de date sunt prelucrate exclusiv în scopul gestionării apelului de urgență eCall la numărul european unic pentru apeluri de urgență 112.
- 2.3. **Tipuri de date și beneficiarii acestora**
  - 2.3.1. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului poate colecta și prelucra numai următoarele date:
    - Numărul de identificare al vehiculului
    - Tipul vehiculului (autoturism sau vehicul utilitar ușor)

<sup>(1)</sup> Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

<sup>(2)</sup> Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

<sup>(3)</sup> Directiva 95/46/CE este abrogată de Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1). Regulamentul se aplică de la 25 mai 2018.

- Tipul de stocare care asigură propulsia vehiculului (benzină/motorină/GNC/GPL/electric/hidrogen)
- Ultimele trei locuri în care s-a aflat vehiculul și direcția de deplasare
- Fișierul-jurnal al activării automate a sistemului și marca sa temporală
- Date suplimentare (dacă este cazul): .....

2.3.2. Beneficiarii datelor prelucrate de sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului sunt centrele relevante de preluare a apelurilor de urgență, desemnate de autoritățile publice respective ale țării pe teritoriul căreia sunt situate să primească și să gestioneze apelurile eCall la numărul european unic pentru apeluri de urgență 112.

Informații suplimentare (dacă sunt disponibile): .....

#### 2.4. Măsurile pentru prelucrarea datelor

2.4.1. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este proiectat astfel încât să garanteze că datele din memoria sistemului nu sunt disponibile în afara acestuia înainte de declanșarea unui apel eCall.

Observații suplimentare (dacă există): .....

2.4.2. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este proiectat astfel încât să garanteze că acesta nu poate fi urmărit și nu face obiectul unei urmăriri constante în starea sa normală de funcționare.

Observații suplimentare (dacă există): .....

2.4.3. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este proiectat astfel încât să garanteze că datele din memoria internă a sistemului sunt eliminate în mod automat și continuu.

2.4.3.1. Datele privind locul unde se află vehiculul sunt în mod constant suprascrise în memoria internă a sistemului, astfel încât să se păstreze mereu cel mult ultimele trei locuri actualizate în care s-a aflat vehiculul, pentru funcționarea normală a sistemului.

2.4.3.2. Jurnalul datelor privind activitatea din cadrul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este păstrat doar atât cât este necesar pentru a putea gestiona apelurile de urgență eCall și în niciun caz mai mult de 13 ore din momentul inițierii unui apel de urgență eCall.

Observații suplimentare (dacă există): .....

#### 2.5. Modalități de exercitare a drepturilor de către persoana vizată

2.5.1. Persoana vizată (proprietarul vehiculului) are dreptul de acces la date și de a solicita, după caz, rectificarea, ștergerea sau blocarea datelor referitoare la propria persoană a căror prelucrare nu respectă dispozițiile Directivei 95/46/CE. Orice terță parte căreia i s-au adus la cunoștință datele respective trebuie notificată cu privire la o astfel de rectificare, ștergere sau blocare efectuată în conformitate cu directiva menționată, cu excepția cazului în care notificarea se dovedește a fi imposibilă sau implică eforturi disproporționate.

2.5.2. Persoana vizată are dreptul de a sesiza autoritatea competentă de protecție a datelor în cazul în care consideră că i-au fost încălcate drepturile ca rezultat al prelucrării datelor sale cu caracter personal.

2.5.3. Serviciul de contact responsabil pentru gestionarea cererilor de acces (dacă există): .....

### 3. INFORMAȚII PRIVIND SERVICIILE ASIGURATE DE TERȚI ȘI ALTE SERVICII CU VALOARE ADĂUGATĂ (DACĂ SUNT MONTATE)

3.1. Descrierea funcționării și a funcționalităților sistemului TPS/serviciului cu valoare adăugată: .....

3.2. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal prin sistemul TPS/alt serviciu cu valoare adăugată trebuie să respecte normele de protecție a datelor cu caracter personal prevăzute în Directivele 95/46/CE și 2002/58/CE.

3.2.1. Temeiul juridic pentru utilizarea sistemului TPS și/sau a serviciilor cu valoare adăugată și pentru prelucrarea datelor prin intermediul acestora: .....

- 3.3. Sistemul TPS și/sau serviciile cu valoare adăugată prelucrează datele cu caracter personal doar pe baza consimțământului explicit al persoanei vizate (proprietarul sau proprietarii vehiculului).
- 3.4. Modalități de prelucrare a datelor prin sistemul TPS și/sau prin alte servicii cu valoare adăugată, inclusiv orice informație suplimentară necesară cu privire la trasabilitatea, urmărirea și prelucrarea datelor cu caracter personal: .....
- 3.5. Proprietarul unui vehicul echipat cu un sistem eCall cu servicii asigurate de terți și/sau cu un alt serviciu cu valoare adăugată, pe lângă sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, are dreptul de a alege să utilizeze sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului în defavoarea sistemului eCall cu servicii asigurate de terți și a celui alt serviciu cu valoare adăugată.
- 3.5.1. Datele de contact pentru solicitările de dezactivare a sistemului eCall cu servicii asigurate de terți: .....
-

*ANEXA II*

**Documente administrative pentru omologarea CE de tip a unității tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului sau a componentei sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului**



## PARTEA 1

**Document informativ****MODEL**

Document informativ nr. ... legat de omologarea CE de tip a unei unități tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului sau a unei componente a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului <sup>(3)</sup>.

Următoarele informații se furnizează în trei exemplare și trebuie să includă un cuprins. Desenele trebuie prezentate la o scară corespunzătoare și trebuie să fie suficient de detaliate, în format A4 sau într-un dosar de format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate menționate în prezentul document informativ sunt dotate cu comenzi electronice, se furnizează informații cu privire la performanțele acestora.

## 0. CONSIDERAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

0.2. Tipul: .....

0.3. Modalități de identificare a tipului, dacă este marcat pe unitatea tehnică separată <sup>(1)</sup>: .....

0.3.1. Amplasarea marcajului: .....

0.4. În cazul unei unități tehnice separate, destinată pentru categoria vehiculului <sup>(2)</sup>: .....

0.5. Numele companiei și adresa producătorului: .....

0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a marcajului de omologare CE: .....

0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există): .....

## 12.8. Sistemul eCall

12.8.2. Descriere tehnică și/sau schițe: .....

12.8.3.1. Fotografiile și/sau desenele suficient de detaliate și la o scară corespunzătoare pentru a permite identificarea unității tehnice separate sau a componentei. Desenele trebuie să prezinte poziția destinată în vehicul a unității tehnice separate sau a componentei și spațiul destinat pentru marca de omologare CE de tip a unității tehnice separate sau ale componentei: .....

12.8.3.1.1. Instrucțiuni pentru instalarea în vehicul, inclusiv poziția și orientarea componentei sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului: .....

12.8.3.1.2. Amplasarea și metoda de montare în vehicul a unității tehnice separate bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului: .....

12.8.3.2. Lista principalelor părți constituente ale unității tehnice separate sau ale componentei: .....

12.8.7. Declarație de conformitate cu standardele menționate la articolul 5 alineatul (8) din Regulamentul (UE) 2015/758: da/nu <sup>(3)</sup>.*Note explicative*

(1) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului document informativ, caracterele respective sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).

(2) Conform definiției din secțiunea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE.

(3) A se tăia dacă nu se aplică.

(1) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului document informativ, caracterele respective sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).

## PARTEA 2

**Certificatul de omologare CE de tip****MODEL**

Format A4 (210 × 297 mm)

## CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip <sup>(1)</sup>
- prelungirea omologării CE de tip <sup>(1)</sup>
- refuzul omologării CE de tip <sup>(1)</sup>
- retragerea omologării CE de tip <sup>(1)</sup>

} pentru o unitate tehnică separată eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului / o componentă a sistemului eCall bazat de serviciul 112 instalat la bordul autovehiculului <sup>(1)</sup>

referitor la Regulamentul (UE) 2015/758.

Numărul omologării CE de tip: .....

Motivul prelungirii: .....

## SECȚIUNEA I

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

0.2. Tipul: .....

0.3. Modalități de identificare a tipului dacă este marcat pe unitatea tehnică separată/componentă <sup>(2)</sup>: .....

0.3.1 Amplasarea marcajului: .....

0.4. În cazul unei unități tehnice separate, destinată categoriei de vehicul <sup>(3)</sup>: .....

0.5. Denumirea și adresa producătorului: .....

0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a marcajului de omologare CE: .....

0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există): .....

## SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendumul

2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor: .....

3. Data raportului de încercare: .....

4. Numărul raportului de încercare: .....

<sup>(1)</sup> A se tăia dacă nu se aplică.

5. Observații (dacă există): a se vedea addendumul.
6. Locul: .....
7. Data: .....
8. Semnătura: .....

- Anexe: 1. Dosar de omologare.  
2. Raport de încercare.

---

*Addendum*

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

1. Informații suplimentare
  - 1.1. Scurtă descriere a unității tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului/a componentei sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului (<sup>(1)</sup>): .....
  - 1.1.1. Instrucțiuni pentru instalarea în vehicul, inclusiv poziția și orientarea componentei sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului: .....
  - 1.1.2. Exemplu de marcaj de omologare CE de tip pe unitatea tehnică separată bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului/componenta sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului (<sup>(1)</sup>): .....
  - 1.2. Amplasarea și metoda de montare a unității tehnice separate eCall în vehicul: .....
  - 1.3. Modalități de declanșare: .....
  - 1.4. Alimentarea cu energie electrică: .....
2. Componenta sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este conformă cu cerințele tehnice prevăzute în anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2017/79 al Comisiei. În plus, aceasta respectă, de asemenea, cerințele tehnice prevăzute de:
  - 2.1. Anexa IV la Regulamentul delegat (UE) 2017/79: da/nu (<sup>(1)</sup>).
  - 2.2. Anexa VI la Regulamentul delegat (UE) 2017/79: da/nu (<sup>(1)</sup>).
  - 2.3. Anexa VII la Regulamentul delegat (UE) 2017/79: da/nu (<sup>(1)</sup>).
3. Observații (dacă există): .....

---

(<sup>1</sup>) A se tăia dacă nu se aplică.

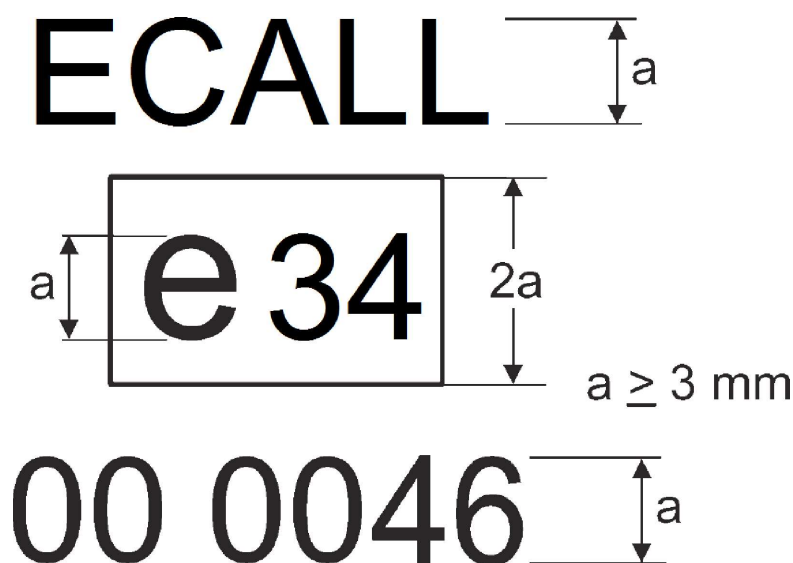
## PARTEA 3

**Marca de omologare CE de tip pentru unitățile tehnice separate și pentru componente**

1. Marca de omologare CE de tip a componentelor și a unităților tehnice separate constă în:
  - 1.1. Un dreptunghi în jurul literei minuscule „e”, urmat de numărul distinctiv al statului membru care a acordat omologarea CE de tip unei componente sau unei unități tehnice separate:
 

1 pentru Germania	12 pentru Austria	26 pentru Slovenia
2 pentru Franța	13 pentru Luxemburg	27 pentru Slovacia
3 pentru Italia	17 pentru Finlanda	29 pentru Estonia
4 pentru Țările de Jos	18 pentru Danemarca	32 pentru Letonia
5 pentru Suedia	19 pentru România	34 pentru Bulgaria
6 pentru Belgia	20 pentru Polonia	36 pentru Lituania
7 pentru Ungaria	21 pentru Portugalia	49 pentru Cipru
8 pentru Republica Cehă	23 pentru Grecia	50 pentru Malta
9 pentru Spania	24 pentru Irlanda	
11 pentru Regatul Unit	25 pentru Croația	
  - 1.2. În apropierea dreptunghiului, „numărul de omologare de bază”, conținut în secțiunea 4 a numărului omologării de tip, precedat de cele două cifre care indică numărul secvențial atribuit prezentului regulament. În prezent, numărul secvențial este „00”.
  - 1.3. În cazul unei unități tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului, în vecinătatea dreptunghiului numărul secvențial trebuie precedat de simbolul „ECALL”.
2. Marca de omologare CE de tip este aplicată pe o parte principală a unității tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului sau a componentei sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, astfel încât să fie indelebilă și ușor și clar lizibilă.
3. Exemple de mărci de omologare CE de tip pentru unități tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului și pentru componentele unui sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului sunt prezentate în figura 1 și, respectiv, în figura 2.

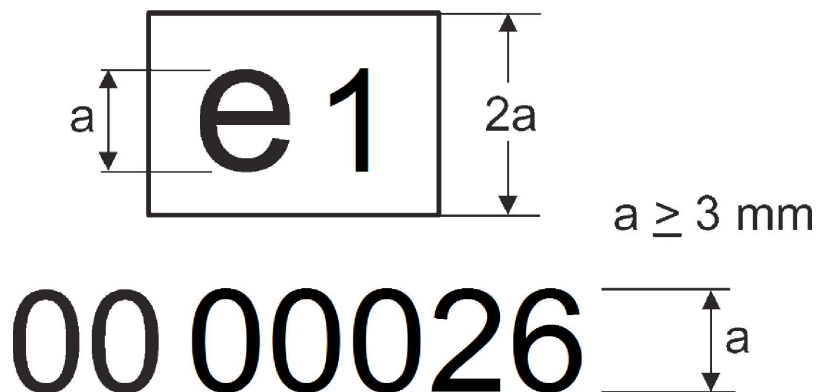
Figura 1

**Exemplu de marcă de omologare CE de tip pentru unități tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului***Notă explicativă*

Legendă: Omologarea CE de tip pentru unitatea tehnică separată a fost eliberată de Bulgaria, cu numărul 0046. Primele două cifre, „00”, indică faptul că unitatea tehnică separată a fost omologată în conformitate cu prezentul regulament.

Figura 2

Exemplu de marcă de omologare CE de tip pentru componentele sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului



Notă explicativă

Legendă: Omologarea CE de tip pentru componentă a fost eliberată de Germania, cu numărul 00026. Primele două cifre, „00”, indică faptul că componenta a fost omologată în conformitate cu prezentul regulament.

**REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2017/79 AL COMISIEI****din 12 septembrie 2016****de stabilire a cerințelor tehnice detaliate și a procedurilor de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, precum și de completare și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește derogările și standardele aplicabile****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 2 alineatul (2), articolul 5 alineatele (8) și (9) și articolul 6 alineatul (12),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2015/758 stabilește o obligație generală pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub> de a fi echipate cu sisteme eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor începând de la 31 martie 2018.
- (2) Este necesar să se stabilească cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare pentru omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor. Procedurile de încercare includ, de asemenea, încercarea și omologarea unităților tehnice separate („UTS”) și a componentelor eCall bazate pe serviciul 112 de la bordul vehiculelor, destinate montării pe autovehicule sau integrării în sisteme eCall bazate pe serviciul 112.
- (3) Încercările ar trebui efectuate de serviciile tehnice, în calitatea lor prevăzută în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>, care stabilește cadrul general pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor și definește rolurile și responsabilitățile tuturor actorilor implicați în diferite etape ale procesului de omologare.
- (4) Încercările și cerințele ar trebui să fie concepute în așa fel încât să se evite dublarea încercărilor. În plus, este necesară o anumită flexibilitate în ceea ce privește vehiculele cu destinație specială care sunt produse în mai multe etape, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE, acestea fiind exceptate de la cerințele privind coliziunea frontală și cea laterală din Regulamentele CEE-ONU nr. 94 și nr. 95. Din acest motiv, omologarea acordată într-o etapă anterioară a procesului pentru vehiculul de bază cu privire la sistemul eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului ar trebui să rămână valabilă, cu excepția cazului în care sistemul sau senzorii acestuia au fost modificați după omologare.
- (5) Există cazuri în care, din motive tehnice, anumite clase de vehicule nu pot fi echipate cu un mecanism eCall de declanșare adecvat și ar trebui să fie exceptate de la cerințele Regulamentului (UE) 2015/758. În urma unei evaluări a costurilor și beneficiilor efectuate de Comisie și ținând seama de aspectele tehnice și de siguranță relevante, clasele de vehicule respective sunt identificate și incluse într-o listă în anexa IX.
- (6) Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului trebuie să rămână funcțional după un accident grav. Un apel eCall automat este cel mai benefic în cazul unei coliziuni deosebit de brutale, în care riscul ca pasagerii vehiculului să fie răniți și să nu mai fie în măsură să solicite asistență fără un sistem eCall este cel mai ridicat. Prin urmare, este necesară încercarea componentelor, a UTS-urilor și a sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 de la bordul vehiculelor, pentru a verifica dacă acestea continuă să funcționeze după ce au fost supuse unor sarcini inerțiale similare celor care pot apărea în timpul unui accident deosebit de grav al vehiculului.

<sup>(1)</sup> JO L 123, 19.5.2015, p. 77.

<sup>(2)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

- (7) De asemenea, este necesară asigurarea, la nivel de vehicul, a funcționării și a declanșării automate a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului după accident. Prin urmare, ar trebui stabilită o procedură de încercare de coliziune la scară reală pentru a verifica dacă vehiculul este construit în așa fel încât sistemul său eCall bazat pe serviciul 112 de la bord să supraviețuiască unei coliziuni frontale și laterale în configurația și montarea inițiale.
- (8) Principala funcționalitate a unui sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului nu este doar să avertizeze centrele de preluare a apelurilor de urgență (PSAP) cu privire la un accident, ci și să stabilească o conexiune vocală între pasagerii vehiculului și operatorul PSAP. Prin urmare, echipamentele audio ale sistemului eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculelor ar trebui încercate după încercarea de coliziune la scară reală, pentru a garanta că nu suferă o reducere a volumului sau distorsiuni care ar face imposibilă comunicarea vocală.
- (9) În cazul în care un sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului este omologat pentru utilizarea împreună cu un sistem care furnizează servicii oferite de prestatori terți („sistem TPS”), ar trebui să se asigure faptul că numai unul dintre aceste sisteme este activ la un moment dat și că sistemul eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului se declanșează automat în cazul în care sistemul TPS nu funcționează. Producătorul de vehicule echipate cu un sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bord și cu un sistem TPS ar trebui să explice procedura de rezervă încorporată în sistemul TPS și să descrie principiile mecanismului de comutare între sistemul TPS și sistemul eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului.
- (10) Pentru a asigura furnizarea de informații de poziționare exacte și fiabile, sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului ar trebui să aibă capacitatea de a utiliza serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și EGNOS.
- (11) Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului ar trebui să avertizeze pasagerii vehiculului în cazul în care sistemul se află în imposibilitatea de a efectua un apel de urgență. Prin urmare, ar trebui să se stabilească o procedură pentru verificarea autotestării sistemului și a respectării cerințelor de indicare a defecțiunilor.
- (12) Producătorii ar trebui să garanteze că sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor nu pot fi urmărite și nu fac obiectul unei urmăririi constante. În acest scop, ar trebui instituită o procedură de încercare pentru a verifica dacă sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului nu este disponibil pentru comunicarea cu PSAP înainte de declanșarea apelului eCall.
- (13) Toate datele prelucrate prin intermediul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului trebuie să fie adecvate, relevante și proporționale cu scopurile pentru care sunt colectate și prelucrate datele respective. În acest scop, este necesară stabilirea unor proceduri adecvate pentru a verifica dacă datele din memoria internă a sistemului sunt șterse în mod automat și continuu și faptul că acestea nu sunt păstrate mai mult decât este necesar în scopul gestionării apelului de urgență.
- (14) Versiunile standardelor aplicabile pe care se bazează cerințele privind sistemul eCall ar trebui actualizate.
- (15) Producătorii de vehicule ar trebui să aibă la dispoziție suficient timp pentru a se adapta la cerințele tehnice în vederea omologării sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor. Statele membre ar trebui, de asemenea, să beneficieze de suficient timp pentru a instala pe teritoriul lor infrastructura PSAP necesară pentru recepționarea și gestionarea corespunzătoare a apelurilor de urgență. Din acest motiv, data aplicării prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu data aplicării obligatorii a sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/758,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

##### **Obiect**

Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare pentru omologarea CE de tip a vehiculelor menționate la articolul 2 din Regulamentul (UE) 2015/758 în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor și a componentelor și unităților tehnice separate („UTS”) eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor.

#### *Articolul 2*

##### **Clasele de vehicule exceptate de la cerința de a fi echipate cu un sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului**

Clasele de vehicule care, din motive tehnice, nu pot fi echipate cu un mecanism eCall de declanșare adecvat și, din acest motiv, sunt exceptate de la cerința de a fi echipate cu un sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului sunt enumerate în anexa IX.

*Articolul 3***Omologarea în mai multe etape a vehiculelor cu destinație specială**

În cazul omologării de tip în mai multe etape a vehiculelor cu destinație specială definite la punctele 5.1 și 5.5 din partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE, omologarea de tip acordată într-o etapă anterioară în ceea ce privește instalarea unui sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului (de bază) rămâne valabilă, cu condiția ca sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului și senzorii relevanți să nu fie modificați.

*Articolul 4***Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „tip de vehicul în ceea ce privește instalarea unui sistem eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculului” înseamnă autovehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum caracteristicile de integrare în cadrul vehiculului, precum și funcționalitatea și capacitatea echipamentelor esențiale efectuării unui apel de urgență de la bordul vehiculului;
2. „tip de UTS eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului” înseamnă o combinație de echipamente specifice care nu diferă în aspecte esențiale precum caracteristicile, funcționalitatea și capacitatea de a efectua un apel de urgență de la bordul vehiculului atunci când este instalată într-un autovehicul;
3. „tip de componentă a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului” înseamnă echipamente specifice care nu diferă în aspecte esențiale precum caracteristicile, funcționalitatea și capacitatea de a facilita efectuarea unui apel de urgență de la bordul vehiculului atunci când sunt integrate într-o UTS eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului sau într-un sistem eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului;
4. „ansamblu reprezentativ de piese” înseamnă toate piesele necesare sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului pentru a popula și a transmite, în cadrul unui apel de urgență de la bordul vehiculului, setul minim de date minime menționat în standardul EN 15722:2015 „Sisteme inteligente de transport. ESafety. Ansamblu minimal de date (MSD) pentru eCall”, inclusiv modulul de control, sursa de alimentare, modulul de comunicare cu rețeaua mobilă, receptorul pentru sistemul global de navigație prin satelit și antena externă pentru sistemul global de navigație prin satelit, precum și conectorii și cablajele acestora;
5. „modul de control” înseamnă o componentă a sistemului eCall instalat la bordul vehiculului proiectată pentru a asigura funcționarea combinată a tuturor modulelor, componentelor și funcționalităților sistemului;
6. „sursă de alimentare” înseamnă componenta care furnizează energie electrică sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, inclusiv o sursă de rezervă, dacă este instalată, care alimentează sistemul după încercarea menționată la punctul 2.3 din anexa I;
7. „fișier-jurnal eCall” înseamnă orice înregistrare generată în momentul unei activări automate sau manuale a apelului eCall, care este stocată în memoria internă a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului și care constă numai în setul minim de date;
8. „sistem global de navigație prin satelit (GNSS)” înseamnă o infrastructură compusă dintr-o constelație de sateliți și o rețea de stații terestre, care oferă informații exacte de sincronizare și geolocalizare utilizatorilor care au un receptor adecvat;
9. „sistem de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS)” înseamnă un sistem regional de navigație prin satelit care monitorizează și corectează semnalele emise de sistemele globale de radionavigație prin satelit existente, oferind utilizatorilor o mai bună performanță în ceea ce privește precizia și integritatea datelor;
10. „mod de pornire la rece” înseamnă starea unui receptor GNSS atunci când datele de poziție, de viteză, de timp, de almanah și efemere nu sunt stocate în receptor și, prin urmare, soluția de navigație trebuie calculată printr-o scanare completă a cerului;
11. „poziție actualizată” înseamnă ultima poziție cunoscută a vehiculului determinată cât mai târziu posibil înainte de generarea MSD.



*Articolul 5***Cerințe și proceduri de încercare pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește instalarea sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 la bordul vehiculului**

- (1) Omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui sistem eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculului se acordă cu condiția ca vehiculul și sistemele sale să treacă cu succes încercările prevăzute în anexele I-VIII și să respecte cerințele relevante prevăzute în anexele respective.
- (2) În cazul în care autovehiculul este echipat cu un tip de unitate tehnică separată (UTS) eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului, care a fost omologată în conformitate cu articolul 7, vehiculul și sistemele sale trebuie să treacă încercările prevăzute în anexele II, III și V și să respecte toate cerințele relevante prevăzute în anexele respective.
- (3) În cazul în care sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bord al autovehiculului este echipat cu una sau mai multe componente care au fost omologate în conformitate cu articolul 6, autovehiculul și sistemele sale trebuie să treacă încercările prevăzute în anexele I-VIII și să respecte toate cerințele relevante prevăzute în anexele respective. Cu toate acestea, evaluarea conformității sistemului cu cerințele respective poate să se bazeze parțial pe rezultatele încercărilor menționate la articolul 6 alineatul (3).

*Articolul 6***Cerințe și proceduri de încercare pentru omologarea CE de tip a componentelor sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului**

- (1) Omologarea CE de tip a unei componente a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului se acordă cu condiția ca respectiva componentă să treacă cu succes încercările prevăzute în anexa I și să respecte cerințele relevante prevăzute în anexa respectivă.
- (2) În sensul alineatului (1), după ce piesele individuale sunt supuse încercării prevăzute la punctul 2.3 din anexa I, se aplică numai procedura de verificare a componentelor prevăzută la punctul 2.8 din anexa respectivă.
- (3) La cererea producătorului, o componentă poate fi supusă unei încercări suplimentare de către serviciul tehnic în vederea verificării conformității cu cerințele prevăzute în anexele IV, VI și VII care sunt relevante pentru funcțiile componente respective. Conformitatea cu cerințele respective se indică în certificatul de omologare de tip emis în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/78 al Comisiei <sup>(1)</sup>.

*Articolul 7***Cerințe și proceduri de încercare pentru omologarea CE de tip a UTS-urilor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor**

- (1) Omologarea CE de tip a unei UTS eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului se acordă cu condiția ca UTS respectivă să treacă cu succes încercările prevăzute în anexele I, IV, VI, VII și VIII și să respecte cerințele relevante prevăzute în anexele respective.
- (2) În cazul în care UTS eCall bazată pe serviciul 112 instalată la bordul vehiculului cuprinde una sau mai multe componente care au fost omologate în conformitate cu articolul 6, UTS trebuie să treacă încercările prevăzute în anexele I, IV, VI, VII și VIII și să respecte toate cerințele relevante prevăzute în anexele respective. Cu toate acestea, evaluarea conformității UTS cu cerințele respective poate să se bazeze parțial pe rezultatele încercării menționate la articolul 6 alineatul (3).

*Articolul 8***Obligațiile statelor membre**

Statele membre refuză să acorde omologarea CE de tip pentru tipuri noi de autovehicule care nu respectă cerințele stabilite în prezentul regulament.

<sup>(1)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/78 al Comisiei de stabilire a unor dispoziții administrative pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor și a unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește protecția vieții private și a datelor utilizatorilor acestor sisteme (a se vedea pagina 26 din prezentul Jurnal Oficial).

*Articolul 9***Modificări aduse Regulamentului (UE) 2015/758**

Articolul 5 alineatul (8) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2015/758 se înlocuiește cu următorul text:

„Cerințele tehnice și încercările menționate în primul paragraf se bazează pe cerințele stabilite la alineatele (2)-(7) și pe standardele disponibile referitoare la eCall, dacă este cazul, inclusiv:

- (a) EN 16072:2015 «Sisteme inteligente de transport. ESafety. Cerințe operaționale pentru apelul de urgență (eCall) paneuropean»;
- (b) EN 16062:2015 «Sisteme inteligente de transport. ESafety. Cerințe privind protocoalele de înalt nivel utilizate în aplicațiile pentru apeluri de urgență (HLAP)»;
- (c) EN 16454:2015 «Sisteme inteligente de transport. ESafety. Testarea conformității sistemului eCall de la un capăt la altul»;
- (d) EN 15722:2015 «Sisteme inteligente de transport. ESafety. Ansamblu minimal de date (MSD) pentru eCall»;
- (e) EN 16102:2011 «Sisteme inteligente de transport. eCall. Cerințe operaționale pentru serviciile oferite de prestatori terți»;
- (f) orice alt standard european referitor la sistemul eCall adoptat conform procedurilor stabilite în Regulamentul (UE) 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (\*) sau în regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (regulamentele CEE-ONU) privind sistemele eCall la care Uniunea a aderat.

(\*) Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 316, 14.11.2012, p. 12).”

*Articolul 10***Intrare în vigoare și aplicare**

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

Se aplică de la 31 martie 2018.

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

Adoptat la Bruxelles, 12 septembrie 2016.

Pentru Comisie  
Președintele  
Jean-Claude JUNCKER

## CUPRINS

	<i>Pagina</i>
ANEXA I — Cerințele tehnice și procedurile pentru încercarea rezistenței sistemelor eCall de la bordul vehiculelor la accidente grave (încercare de decelerare deosebit de brutală) .....	51
ANEXA II — Evaluarea încercării de coliziune la scară reală .....	58
ANEXA III — Rezistența la coliziune a echipamentelor audio .....	60
ANEXA IV — Coexistența serviciilor prestatorilor terți (TPS) cu sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor .....	65
ANEXA V — Mecanismul de declanșare automată .....	67
ANEXA VI — Cerințele tehnice pentru compatibilitatea sistemelor eCall de la bordul vehiculelor cu serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și EGNOS .....	68
ANEXA VII — Autotestarea sistemului de la bordul vehiculului .....	80
ANEXA VIII — Cerințele tehnice și procedurile de încercare privind protecția datelor și a vieții private .....	82
ANEXA IX — Clasele de vehicule menționate la articolul 2 .....	86

---

## ANEXA I

**Cerințele tehnice și procedurile pentru încercarea rezistenței sistemelor eCall de la bordul vehiculelor la accidente grave (încercare de decelerare deosebit de brutală)**

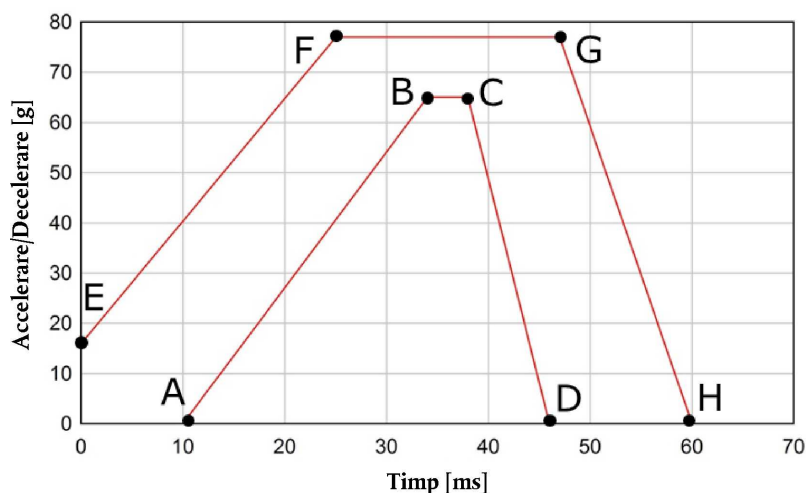
1. Cerințe
  - 1.1. Cerințe de performanță
    - 1.1.1. Încercarea de decelerare deosebit de brutală a sistemelor, a unităților tehnice separate (UTS) și a componentelor eCall de la bordul vehiculelor, efectuată conform dispozițiilor de la punctul 2, se consideră satisfăcătoare dacă, în urma decelerării/accelerării, sunt demonstrate cerințele precizate în continuare.
    - 1.1.2. Emiterea și codarea setului minim de date (MSD): sistemul eCall sau ansamblul reprezentativ reușește să transmită cu succes un MSD unui punct de încercare PSAP.
    - 1.1.3. Determinarea orei incidentului: sistemul eCall sau ansamblul reprezentativ reușește să determine cu succes marca temporală actualizată a unui incident eCall.
    - 1.1.4. Determinarea poziției: sistemul eCall sau ansamblul reprezentativ reușește să determine cu succes poziția actualizată a vehiculului.
    - 1.1.5. Conectivitatea rețelei mobile: sistemul eCall sau ansamblul reprezentativ reușește să se conecteze la rețeaua mobilă și să transmită date prin aceasta.
  2. Procedura de încercare
    - 2.1. Scopul procedurii de încercare de decelerare deosebit de brutală

Scopul acestei încercări este să verifice că sistemul eCall bazat pe serviciul 112 continuă să funcționeze după ce a fost supus unor sarcini inerțiale care pot apărea în timpul unui accident deosebit de grav al vehiculului.
    - 2.2. Încercările următoare se efectuează pe un ansamblu reprezentativ de piese (fără caroseria vehiculului).
      - 2.2.1. Un ansamblu reprezentativ trebuie să includă toate piesele necesare sistemului eCall ca să populeze și să transmită setul minim de date în cadrul unui eCall.
      - 2.2.2. Acesta include, de asemenea, modulul de control și sursa de alimentare și orice alte piese necesare pentru a efectua încercarea eCall.
      - 2.2.3. El include și antena externă pentru comunicații mobile.
      - 2.2.4. Cablajul poate fi reprezentat doar de conectorii relevanță (legați la componentele de încercat) și de o lungime de cablu. Lungimea cablajului și eventuala sa fixare pot fi decise de către producător în acord cu serviciul tehnic menționat la articolul 3 punctul 31 din Directiva 2007/46/CE, astfel încât să fie reprezentative pentru diferitele configurații de instalare a sistemului eCall.
    - 2.3. Procedura de decelerare/accelerare
      - 2.3.1. Se aplică următoarele condiții:
        - (a) încercarea trebuie să se efectueze la o temperatură ambientală de  $20 \pm 10$  °C;
        - (b) la începutul încercării, sursa de alimentare trebuie să fie suficient încărcată pentru a permite efectuarea încercărilor de verificare ulterioare.
      - 2.3.2. Piesele de încercat trebuie conectate la instalația fixă de încercare cu ajutorul suporturilor furnizate în vederea fixării acestora pe un vehicul. În cazul în care suporturile destinate sursei de alimentare sunt concepute special ca să se rupă pentru a elibera sursa de alimentare în caz de impact, acestea nu sunt incluse în încercare. Serviciul tehnic se asigură că ruperea menționată în cazul unui accident grav real nu afectează funcționarea sistemului (de exemplu, nu se produce deconectarea de la sursa de alimentare).

- 2.3.3. Dacă se utilizează suporturi sau dispozitive de fixare suplimentare ca parte a instalației de decelerare/accelerare, acestea trebuie să asigure o legătură suficient de rigidă cu instalația de decelerare/accelerare încât să nu afecteze rezultatul încercării.
- 2.3.4. Sistemul eCall se decelerează sau se accelerează în interiorul coridorului de impulsuri specificat în tabel și în figură. Accelerarea/decelerarea se măsoară într-o parte rigidă a instalației de decelerare/accelerare și se filtrează la CFC-60.
- 2.3.5. Impulsul de încercare trebuie să se încadreze între valorile minime și maxime specificate în tabel. Variația maximă a vitezei  $\Delta V$  trebuie să fie de 70 km/h [+ 0/- 2 km/h]. Cu toate acestea, în cazul în care, cu acordul producătorului, încercarea a fost efectuată la un nivel superior de accelerație sau decelerație, cu o  $\Delta V$  mai mare și/sau cu o durată mai lungă, încercarea se consideră satisfăcătoare.
- 2.3.6. Piesele menționate la punctul 2.2 se încercă în configurația cea mai defavorabilă. Poziția și orientarea acestora pe sanie trebuie să corespundă instalării recomandate de producător și să fie indicate în certificatul de omologare de tip eliberat în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/78 al Comisiei.
- 2.3.7. Descrierea impulsului de încercare

Figură

Curba minimă și maximă a impulsului de încercare (coridorul de impulsuri)



Tabel

Valorile de accelerare/decelerare ale curbei minime și maxime a impulsului de încercare

Punctul	Timpul (ms)	Accelerarea/decelerarea (g)
A	10	0
B	34	65
C	38	65
D	46	0
E	0	16
F	25	77
G	47	77
H	60	0

- 2.4. Procedura de verificare
- 2.4.1. Se verifică dacă în timpul încercării nu s-a deconectat niciun cablu de conectare.
- 2.4.2. Cerințele de performanță se verifică prin efectuarea unui apel de test în timp ce sursa de alimentare este supusă unei decelerări deosebit de brutale.
- 2.4.3. Înainte de efectuarea apelului de test, asigurați-vă că:
- (a) sistemul eCall primește semnale GNSS (reale sau simulate) într-o măsură reprezentativă pentru condiții de cer degajat;
  - (b) sistemul eCall a avut suficient timp în stare activată pentru a obține o poziție GNSS;
  - (c) pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
  - (d) punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
  - (e) este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă și
  - (f) dacă este cazul, sistemul TPS este dezactivat sau va trece automat la sistemul bazat pe serviciul 112.
- 2.4.4. Se efectuează un apel de test (modul „push”) transmițând un semnal de declanșare în conformitate cu instrucțiunile producătorului.
- 2.4.5. Se verifică fiecare dintre următoarele elemente:
- (a) verificați dacă punctul de încercare PSAP a primit un MSD. Aceasta se verifică printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că un MSD emis de sistemul eCall ca urmare a semnalului de declanșare a fost primit și decodat cu succes. În cazul în care decodarea MSD a eșuat la versiunea de redundanță MSD rv0, dar s-a încheiat cu succes la o versiune de redundanță superioară sau în modul „modulator robust”, astfel cum este definit în ETSI/TS 126 267, rezultatul se consideră acceptabil;
  - (b) verificați dacă MSD-ul conține o marcă temporală actualizată. Aceasta se verifică printr-o înregistrare a încercării care să arate că marca temporală conținută în MSD-ul primit de la punctul de încercare PSAP nu diferă cu mai mult de 60 de secunde de ora exactă înregistrată a activării semnalului de declanșare. Transmisia poate fi repetată dacă sistemul eCall nu a reușit să obțină o poziție GNSS înainte de încercare;
  - (c) verificați dacă setul minim de date conține o poziție exactă, actualizată. Aceasta se verifică în conformitate cu procedura de încercare de poziționare a vehiculului, astfel cum este definită la punctul 2.5, printr-o înregistrare de test care să arate că abaterea dintre poziția IVS și poziția reală,  $d_{IVS}$ , este mai mică de 150 de metri și că bitul de încredere transmis către punctul de încercare PSAP indică faptul că „poziția este fiabilă”.
- 2.4.6. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).
- 2.5. Procedura de încercare de poziționare
- 2.5.1. Se verifică funcționarea în continuare a componentelor GNSS, prin compararea datelor de poziționare de intrare și de ieșire ale sistemului.
- 2.5.2. „Poziția IVS” ( $\varphi_{IVS}$ ,  $\lambda_{IVS}$ ) este: poziția conținută în MSD-ul transmis către un punct de încercare PSAP în timpul ce antena GNSS se află în condiții de cer degajat (reale sau simulate).
- 2.5.3. „Poziția reală” ( $\varphi_{true}$ ,  $\lambda_{true}$ ) este:
- (a) poziția efectivă a antenei GNSS (poziția cunoscută sau determinată prin alte mijloace decât sistemul eCall), atunci când se utilizează semnale GNSS reale sau
  - (b) poziția simulată, atunci când se utilizează semnale GNSS simulate.

2.5.4. Abaterea dintre poziția IVS și poziția reală,  $d_{IVS}$ , se calculează cu ajutorul următoarelor ecuații:

$$\Delta\varphi = \varphi_{IVS} - \varphi_{true}$$

$$\Delta\lambda = \lambda_{IVS} - \lambda_{true}$$

$$\varphi_m = \frac{\varphi_{IVS} + \varphi_{true}}{2}$$

$$d_{IVS} = R \sqrt{(\Delta\varphi)^2 + (\cos(\varphi_m)\Delta\lambda)^2}$$

unde:

$\Delta\varphi$ : diferența de latitudine (în radiani)

$\Delta\lambda$ : diferența de longitudine (în radiani)

Notă:  $1^\circ = \frac{\pi}{180}$  rad;  $1 \text{ mas} = 4,8481368 \cdot 10^{-9}$  rad

$\varphi_m$ : latitudinea medie (în unități adecvate pentru calculul cosinusului)

R: raza Pământului (medie) = 6 371 009 metri

2.5.5. Procedura de încercare de poziționare poate fi repetată dacă sistemul eCall nu a reușit să obțină o poziție GNSS înainte de încercare.

2.6. Procedura de încercare a antenei

2.6.1. În cazul în care procedura de conectare aplicată pentru apelul de test nu a utilizat transmiterea de date pe cale aeriană, se verifică funcționarea în continuare a antenei rețelei mobile, prin controlarea reglării antenei după decelerare, în conformitate cu procedura descrisă în continuare.

2.6.2. Măsurări raportul de unde staționare,, al antenei exterioare a rețelei mobile după decelerație, la o frecvență situată în banda de frecvențe specificată a antenei.

2.6.2.1. Măsurătoarea trebuie să fie efectuată cu un potențiomtru, un analizor de antenă sau un aparat de măsură a SWR (raportul de undă staționară), cât mai aproape posibil de punctul de alimentare al antenei.

2.6.2.2. Dacă se utilizează un potențiomtru, se calculează folosind următoarea ecuație:

$$VSWR = \frac{\sqrt{P_f} + \sqrt{P_r}}{\sqrt{P_f} - \sqrt{P_r}}$$

unde:

$P_f$ : puterea măsurată a unei incidente

$P_r$ : puterea măsurată a undei reflectate

2.6.3. Verificați dacă îndeplinește specificațiile prevăzute de producător pentru antenele noi.

2.7. Procedurile de conectare

2.7.1. Procedura cu rețea mobilă simulată

2.7.1.1. Se asigură faptul că un apel TS12 emis de sistemul bazat pe serviciul 112 se va efectua pe cale aeriană printr-o rețea mobilă care nu este publică (simulată) și va fi direcționat către punctul de încercare PSAP dedicat.

2.7.1.2. În timpul procedurilor de încercare, punctul de încercare PSAP dedicat este un simulator PSAP sub controlul serviciului tehnic, conform cu standardele EN aplicabile și certificat în conformitate cu EN 16454. El este dotat cu o interfață audio pentru a permite încercări de comunicații vocale.

- 2.7.1.3. Dacă este cazul, se asigură faptul că un apel TS11 emis de sistemul TPS se va efectua pe cale aeriană printr-o rețea mobilă care nu este publică (simulată) și va fi direcționat către punctul de încercare TPSP.
- 2.7.1.4. Punctul de încercare TPSP este un simulator de punct de răspuns TPSP dedicat aflat sub controlul serviciului tehnic sau un punct de răspuns TPSP real (este necesară permisiunea TPSP).
- 2.7.1.5. Pentru această procedură, se recomandă o acoperire a rețelei mobile de cel puțin – 99 dBm sau echivalentă.
- 2.7.2. Procedura cu rețea mobilă publică
- 2.7.2.1. Se asigură faptul că sistemul bazat pe serviciul 112 va emite un apel TS11 către un număr lung (în loc de un apel TS12) și că apelul se va efectua pe cale aeriană printr-o rețea publică și va fi direcționat către punctul de încercare PSAP dedicat.
- 2.7.2.2. În timpul procedurilor de încercare, punctul de încercare PSAP dedicat este un simulator PSAP sub controlul serviciului tehnic, conform cu standardele EN aplicabile și certificat în conformitate cu EN 16454. El este dotat cu o interfață audio pentru a permite încercări de comunicații vocale.
- 2.7.2.3. Dacă este cazul, se asigură faptul că un apel TS11 emis de sistemul TPS se va efectua pe cale aeriană printr-o rețea mobilă publică și va fi direcționat către punctul de încercare TPSP.
- 2.7.2.4. Punctul de încercare TPSP este un simulator de punct de răspuns TPSP dedicat aflat sub controlul serviciului tehnic sau un punct de răspuns TPSP real (este necesară permisiunea TPSP).
- 2.7.2.5. Pentru această procedură, se recomandă o acoperire a rețelei mobile de cel puțin – 99 dBm sau echivalentă.
- 2.7.3. Procedura de transmisie cu fir
- 2.7.3.1. Se asigură faptul că un apel TS12 emis de sistemul bazat pe serviciul 112 se va efectua numai printr-o conexiune cu fir cu ajutorul unui simulator de rețea dedicat (evitând orice antenă de rețea mobilă) și va fi direcționat către punctul de încercare PSAP dedicat.
- 2.7.3.2. În timpul procedurilor de încercare, punctul de încercare PSAP dedicat este un simulator PSAP sub controlul serviciului tehnic, conform cu standardele EN aplicabile și certificat în conformitate cu EN 16454. El este dotat cu o interfață audio pentru a permite încercări de comunicații vocale.
- 2.7.3.3. Dacă este cazul, se asigură faptul că un apel TS11 emis de sistemul TPS se va efectua printr-o conexiune cu fir cu ajutorul unui simulator de rețea dedicat (evitând orice antenă de rețea mobilă) și va fi direcționat către punctul de încercare TPSP dedicat.
- 2.7.3.4. Punctul de încercare TPSP este un simulator de punct de răspuns TPSP dedicat aflat sub controlul serviciului tehnic sau un punct de răspuns TPSP real (este necesară permisiunea TPSP).
- 2.8. Procedurile de verificare a componentelor
- 2.8.1. Aceste proceduri se aplică în scopul omologării de tip a unei componente a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului, în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament.
- 2.8.1.1. Aceste proceduri se aplică după ce piesele individuale au fost supuse încercării de decelerare de la punctul 2.3 din prezenta anexă.
- 2.8.2. Modulul de control, inclusiv conectorii și cablajul, este cel descris la punctul 2.2.4 din prezenta anexă.
- 2.8.2.1. Se verifică dacă în timpul încercării nu s-a deconectat niciun cablu de conectare.
- 2.8.2.2. Cerințele de performanță se verifică prin efectuarea unui apel de test.



2.8.2.3. Înainte de efectuarea încercării, asigurați-vă că:

- (a) sistemul eCall primește semnale GNSS (reale sau simulate) într-o măsură reprezentativă pentru condiții de cer degajat;
- (b) sistemul eCall a avut suficient timp în stare activată pentru a obține o poziție GNSS;
- (c) pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
- (d) punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
- (e) este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă și
- (f) dacă este cazul, sistemul TPS este dezactivat sau va trece automat la sistemul bazat pe serviciul 112.

2.8.2.4. Se efectuează un apel de test (modul „push”) transmițând un semnal de declanșare în conformitate cu instrucțiunile producătorului.

2.8.2.5. Se verifică fiecare dintre următoarele elemente:

- (a) verificați dacă punctul de încercare PSAP a primit un MSD. Aceasta se verifică printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că un MSD emis de sistemul eCall ca urmare a semnalului de declanșare a fost primit și decodat cu succes. În cazul în care decodarea MSD a eșuat la versiunea de redundanță MSD rv0, dar s-a încheiat cu succes la o versiune de redundanță superioară sau în modul „modulator robust”, astfel cum este definit în ETSI/TS 126 267, rezultatul se consideră acceptabil;
- (b) verificați dacă setul minim de date conține o marcă temporală actualizată. Aceasta se verifică printr-o înregistrare a încercării care să arate că marca temporală conținută în MSD-ul primit de la punctul de încercare PSAP nu diferă cu mai mult de 60 de secunde de ora exactă înregistrată a activării semnalului de declanșare. Transmisia poate fi repetată dacă sistemul eCall nu a reușit să obțină o poziție GNSS înainte de încercare;
- (c) verificați dacă setul minim de date conține o poziție exactă, actualizată. Aceasta se verifică în conformitate cu procedura de încercare de poziționare a vehiculului, astfel cum este definită la punctul 2.5, printr-o înregistrare de test care să arate că abaterea dintre poziția IVS și poziția reală,  $d_{IVS}$ , este mai mică de 150 de metri și că bitul de încredere transmis către punctul de încercare PSAP indică faptul că „poziția este fiabilă”.

2.8.2.6. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).

2.8.3. Antena pentru rețele mobile, inclusiv conectorii și cablajul, este cea descrisă la punctul 2.2.4 din prezenta anexă.

2.8.3.1. Se verifică dacă în timpul încercării nu s-a deconectat niciun cablu de conectare.

2.8.3.2. Măsurăți raportul de unde staționare, VSWR, al antenei exterioare a rețelei mobile după decelerație, la o frecvență situată în banda de frecvențe specificată a antenei.

2.8.3.3. Măsurătoarea trebuie să fie efectuată cu un potențiomtru, un analizor de antenă sau un aparat de măsură a SWR (raportul de undă staționară), cât mai aproape posibil de punctul de alimentare al antenei.

2.8.3.4. Dacă se utilizează un potențiomtru, VSWR se calculează folosind următoarea ecuație:

$$VSWR = \frac{\sqrt{P_f} + \sqrt{P_r}}{\sqrt{P_f} - \sqrt{P_r}}$$

unde:

$P_f$ : puterea măsurată a unei incidente

$P_r$ : puterea măsurată a undei reflectate

2.8.3.5. Verificați dacă VSWR îndeplinește specificațiile prevăzute de producător pentru antenele noi.

- 2.8.4. Sursa de alimentare (dacă nu este încorporată în modulul de control), inclusiv conectorii și cablajul, este cea descrisă la punctul 2.2.4 din prezenta anexă.
- 2.8.4.1. Se verifică dacă în timpul încercării nu s-a deconectat niciun cablu de conectare.
- 2.8.4.2. Măsurăți dacă tensiunea corespunde specificațiilor producătorului.
-

## ANEXA II

**Evaluarea încercării de coliziune la scară reală**

1. Cerințe
  - 1.1. Cerințe de performanță
    - 1.1.1. Evaluarea coliziunii la scară reală a vehiculelor cu sisteme eCall instalate la bord, efectuată conform dispozițiilor de la punctul 2, se consideră satisfăcătoare dacă, după impact, sunt demonstrate cerințele precizate în continuare.
    - 1.1.2. Declanșarea automată: sistemul eCall inițiază automat un apel eCall în caz de coliziune, în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 94 (anexa 3), precum și cu Regulamentul CEE-ONU nr. 95 (anexa 4), după caz.
    - 1.1.3. Indicarea stării apelului: sistemul eCall informează pasagerii cu privire la starea actuală eCall (indicator de stare) prin intermediul unui semnal vizual și/sau acustic.
    - 1.1.4. Emiterea și codarea MSD: sistemul eCall reușește să transmită cu succes un MSD unui punct de încercare PSAP prin intermediul rețelei mobile.
    - 1.1.5. Determinarea datelor specifice vehiculului: sistemul eCall reușește să completeze cu acuratețe câmpurile de date obligatorii specifice vehiculului din MSD.
    - 1.1.6. Determinarea poziției: sistemul eCall reușește să determine cu acuratețe poziția actualizată a vehiculului.
  2. Procedura de încercare
    - 2.1. Scopul procedurii de încercare de coliziune la scară reală

Scopul acestei încercări este de a verifica funcția de declanșare automată și funcționarea continuă a sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculelor în vehicule care sunt supuse unei coliziuni frontale sau laterale.
    - 2.2. Se efectuează următoarele încercări pe un vehicul echipat cu un sistem eCall instalat la bord.
    - 2.3. Procedura de încercare la coliziune
      - 2.3.1. Încercările la coliziune se efectuează în conformitate cu încercările definite în anexa 3 la Regulamentul CEE-ONU nr. 94, pentru coliziune frontală, precum și în anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 95, pentru coliziune laterală, după caz.
      - 2.3.2. Se aplică condițiile de încercare definite în Regulamentul CEE-ONU nr. 94 sau în Regulamentul CEE-ONU nr. 95.
      - 2.3.3. Înainte de efectuarea încercărilor de coliziune, asigurați-vă că:
        - (a) sursa de alimentare de la bordul vehiculului, dacă este instalată pentru încercare, este încărcată în conformitate cu specificațiile producătorului la începutul încercării, pentru a permite efectuarea încercărilor de verificare ulterioare;
        - (b) apelul eCall automat este activat și armat, iar întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului este activat;
        - (c) pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
        - (d) punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
        - (e) este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă și
        - (f) dacă este cazul, sistemul TPS este dezactivat sau va trece automat la sistemul bazat pe serviciul 112.
    - 2.4. Procedura de verificare
      - 2.4.1. Cerințele de performanță se verifică prin efectuarea unui apel de test din vehicul după impact, utilizând sistemul eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului: un apel eCall declanșat automat după încercarea de coliziune.
      - 2.4.2. Se efectuează un apel de test (modul „push”) transmițând un semnal de declanșare automat.

2.4.3. Se verifică fiecare dintre următoarele elemente în cel puțin unul dintre apelurile de test:

- (a) verificați dacă coliziunea la scară reală a declanșat automat un apel eCall. Acest lucru se verifică printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că a primit un semnal de inițiere a unui apel eCall în urma impactului și că indicatorul de control MSD a fost setat pe „eCall inițiat automat”;
- (b) verificați dacă indicatorul de stare eCall indică o secvență eCall în urma declanșării manuale sau automate. Acest lucru se verifică printr-o înregistrare care demonstrează că a fost efectuată o secvență de indicare pe toate canalele senzoriale specificate în documentația producătorului (vizuale și/sau sonore);
- (c) verificați dacă punctul de încercare PSAP a primit un MSD. Aceasta se verifică printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că un MSD emis de vehicul ca urmare a semnalului de declanșare automat sau manual a fost primit și decodat cu succes. În cazul în care decodarea MSD a eșuat la versiunea de redundanță MSD rv0, dar s-a încheiat cu succes la o versiune de redundanță superioară sau în modul „modulator robust”, astfel cum este definit în ETSI/TS 126 267, rezultatul se consideră acceptabil;
- (d) verificați dacă MSD conține date exacte specifice vehiculului. Aceasta se verifică printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că informațiile transmise în câmpurile privind tipul vehiculului, numărul de identificare al vehiculului (VIN) și tipul de stocare care asigură propulsia vehiculului nu diferă de informațiile specificate în cererea de omologare;
- (e) verificați dacă setul minim de date conține o poziție exactă, actualizată. Aceasta se verifică în conformitate cu procedura de încercare de poziționare a vehiculului, astfel cum este definită la punctul 2.5 din anexa I la prezentul regulament, printr-o înregistrare de test care să arate că abaterea dintre poziția IVS și poziția reală,  $d_{IVS}$ , este mai mică de 150 de metri și că bitul de încredere transmis către punctul de încercare PSAP indică faptul că „poziția este fiabilă”. În cazul în care nu există semnale GNSS disponibile în locul în care se efectuează încercarea de coliziune, vehiculul poate fi mutat într-un loc adecvat înainte de efectuarea apelului de test.

2.4.4. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).

2.4.5. În cazul în care apelul automat de test nu a putut fi efectuat cu succes din cauza unor factori exteriori vehiculului, este permisă verificarea semnalului de declanșare automată în urma impactului, prin intermediul funcției interne de înregistrare a tranzacțiilor a sistemului de la bordul vehiculului. Acest registru trebuie să poată stoca semnalele de declanșare primite în memoria nevolatilă. Inginerul de testare trebuie să aibă acces la datele stocate în sistemul de la bordul vehiculului și să verifice dacă nu este stocat niciun semnal de declanșare automată înainte de coliziune și dacă, după impact, înregistrarea semnalului de declanșare automată este stocată.

2.4.6. Dacă apelul de test a fost efectuat cu vehiculul conectat la o sursă de alimentare externă vehiculului (în cazurile în care încercarea de coliziune a fost efectuată cu sursa de alimentare standard neinstalată pe vehicul), verificați dacă sistemul electric de la bord care alimentează sistemul eCall de la bord a rămas intact. Aceasta se verifică printr-o înregistrare a unui inginer de testare care confirmă verificarea reușită a integrității sistemului electric de la bord, inclusiv a sursei de alimentare false de la bord (inspecție vizuală pentru detectarea deteriorării mecanice fie a brațului de fixare a sursei de alimentare, fie a structurii sale) și a conexiunilor prin intermediul terminalelor.

2.5. Procedura de încercare de poziționare

Se aplică procedura de încercare de poziționare definită la punctul 2.5 din anexa I la prezentul regulament.

2.6. Procedura de încercare a antenei

2.6.1. În cazul în care procedura de conectare aplicată pentru apelul de test nu a utilizat transmiterea de date pe cale aeriană (punctul 2.7.3 din anexa I la prezentul regulament), se verifică faptul că antena pentru rețelele mobile continuă să funcționeze prin controlarea reglării antenei după încercarea de coliziune la scară reală, în conformitate cu procedura definită la punctul 2.6 din anexa I la prezentul regulament. În plus, se verifică faptul că nu s-a produs nicio ruptură a firului sau niciun scurtcircuit al liniei de alimentare a antenei, prin verificarea rezistenței electrice între extremitățile firului și între fir și împământarea vehiculului.

2.7. Procedurile de conectare

Se aplică procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament.

## ANEXA III

**Rezistența la coliziune a echipamentelor audio**

1. Cerințe
  - 1.1. Cerințe de performanță
    - 1.1.1. Evaluarea rezistenței la coliziune a echipamentelor audio ale sistemelor eCall din vehiculele cu sisteme eCall instalate la bord, efectuată în conformitate cu punctul 2, este considerată satisfăcătoare dacă, după impact, sunt demonstrate următoarele cerințe în ceea ce privește încercarea de coliziune frontală, precum și încercarea de coliziune laterală, după caz.
    - 1.1.2. Reconectarea echipamentelor audio: sistemul eCall trebuie să reconecteze difuzorul (difuzoarele) și microfonul (microfoanele) după ce au fost deconectate în timpul unui apel eCall pentru transmisia MSD.
    - 1.1.3. Comunicații vocale: sistemul eCall trebuie să permită comunicațiile vocale de tip „mâini libere” (transmitere și recepționare de comunicații) suficient de inteligibile între pasagerii vehiculului și un operator.
  2. Procedura de încercare
    - 2.1. Scopul procedurii de încercare a rezistenței la coliziune a echipamentelor audio

Scopul acestei încercări este de a verifica dacă difuzorul (difuzoarele) și microfonul (microfoanele) sunt reconectate cu succes după ce au fost deconectate pentru transmiterea MSD și dacă echipamentele audio au rămas funcționale după ce vehiculul a fost supus încercării de coliziune frontală sau laterală.
    - 2.2. Următorul test de verificare se efectuează pe un vehicul cu sistemul eCall de la bordul vehiculului instalat, care a fost supus unei coliziuni la scară reală în conformitate cu anexa 3 la Regulamentul nr. 94, pentru coliziune frontală, sau cu anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 95, pentru coliziune laterală, astfel cum se specifică la punctul 1.1.1 de mai sus.
    - 2.3. Prezentarea generală a procedurii de încercare
      - 2.3.1. Se verifică dacă echipamentele audio continuă să funcționeze, prin efectuarea unui apel de test după încercarea de coliziune și folosind un canal de comunicații vocale între vehicul și un punct de încercare PSAP.
      - 2.3.2. Doi ingineri de testare, poziționați în vehicul (verificatorul de la punctul de pornire) și, respectiv, la punctul de încercare PSAP (verificatorul de la punctul de destinație), transmit succesiv (citesc și ascultă) fraze echilibrate din punct de vedere fonetic definite în prealabil, în mod unidirecțional.
      - 2.3.3. Verificatorii trebuie să evalueze dacă au reușit să înțeleagă sensul transmisiei în direcțiile de transmisie și de recepție.
    - 2.4. Poziționarea verificatorilor
      - 2.4.1. Încercarea se efectuează într-un mediu silențios, cu un nivel de zgomot de fond nu mai mare de 50 dB(A), lipsit de orice surse de zgomot care ar putea afecta încercările.
      - 2.4.2. Verificatorul de la punctul de pornire trebuie să aibă o astfel de poziție încât capul său să fie aproape de o poziție de ședere normală pe scaunul conducătorului auto al vehiculului intrat în coliziune. Verificatorul trebuie să utilizeze echipamentele audio instalate la bordul vehiculului în poziția inițială.
      - 2.4.3. Verificatorul de la punctul de destinație este poziționat departe de vehicul, la o distanță suficientă pentru ca vorbirea la volum normal a unui verificator să nu poată fi înțeleasă fără ajutor de celălalt verificator.
    - 2.5. Pregătirea încercării
      - 2.5.1. Înainte de efectuarea încercării, asigurați-vă că:
        - (a) pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
        - (b) punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;

- (c) este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă;
  - (d) dacă este cazul, sistemul TPS este dezactivat sau va trece automat la sistemul bazat pe serviciul 112; și
  - (e) întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului este activat.
- 2.5.2. Atunci când este posibilă ajustarea volumului, se alege setarea de volum maxim atât în direcția de transmisie, cât și în direcția de recepție, atât la punctul de pornire, cât și la cel de destinație. Volumul la punctul de destinație poate fi coborât în timpul încercării, dacă acest lucru este necesar pentru o mai bună inteligibilitate.
- 2.5.3. Dacă este posibil, nu ar trebui alese pentru conexiune rețele mobile care au o influență asupra performanței sistemului de tip „mâini libere” (de exemplu, ecou, reglarea automată a amplificării, reducerea zgomotului etc.). Pentru rețelele simulate, dacă este posibil, DTX se deconectează și se utilizează codecul la rata integrală (pentru standardul GSM) și cel mai mare debit, de cel puțin 12,2 kbit/s (pentru codecuri AMR).
- 2.6. Apelul de test
- 2.6.1. Se efectuează un apel de test (modul „push”) transmițând un semnal de declanșare manual prin intermediul interfeței om-mașină (HMI) instalate la bord și se așteaptă până când difuzorul (difuzoarele) și microfonul (microfoanele) sunt reconectate pentru comunicații vocale după încheierea transmiterii MSD.
- 2.6.2. Schimbul de mesaje de test
- 2.6.2.1. Direcția de recepție
- 2.6.2.1.1. Verificatorul de la punctul de destinație selectează și citește o pereche de propoziții din lista furnizată în anexă. Verificatorul trebuie să citească propozițiile la volumul normal folosit pentru apeluri telefonice.
- 2.6.2.1.2. Verificatorul de la punctul de pornire trebuie să evalueze dacă transmisia vocală în direcția de recepție a fost inteligibilă: încercarea în direcția de recepție este reușită dacă verificatorul de la punctul de pornire, în poziția sa așezată inițială, a fost în măsură, fără eforturi deosebite, să înțeleagă pe deplin semnificația transmisiei.
- 2.6.2.1.3. În cazul în care acest lucru este necesar pentru evaluare, verificatorul de la punctul de pornire îi poate solicita verificatorului de la punctul de destinație să îi transmită și alte perechi de propoziții.
- 2.6.2.2. Direcția de transmisie
- 2.6.2.2.1. Verificatorul de la punctul de pornire selectează și, în poziția sa așezată inițială, citește o pereche de propoziții din lista furnizată în anexă. Verificatorul trebuie să citească propozițiile la volumul normal folosit pentru apeluri telefonice.
- 2.6.2.2.2. Verificatorul de la punctul de destinație trebuie să evalueze dacă transmisia vocală în direcția de transmisie a fost inteligibilă: încercarea în direcția de transmisie este reușită dacă verificatorul de la punctul de destinație a fost în măsură, fără eforturi deosebite, să înțeleagă pe deplin semnificația transmisiei.
- 2.6.2.2.3. În cazul în care acest lucru este necesar pentru evaluare, verificatorul de la punctul de destinație îi poate solicita verificatorului de la punctul de pornire să îi transmită și alte perechi de propoziții.
- 2.6.3. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).
- 2.6.4. În cazul în care cerințele nu sunt îndeplinite din cauza unor obstacole introduse de punctul de încercare PSAP sau de mediul de transmisie, apelul de test poate fi repetat, dacă este necesar într-o configurație de încercare adaptată.
- 2.7. Procedurile de conectare
- 2.7.1. Se aplică procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament.

## Apendice

**Propozițiile de încercare**

1. Următoarele perechi de propoziții de încercare, astfel cum sunt definite în anexa B la ITU-T P.501, se utilizează pentru schimbul de mesaje de încercare în direcțiile de recepție și de transmisie.
2. Se selectează din lista de mai jos perechi de propoziții de încercare în limba cel mai frecvent vorbită de verificatori. În cazul în care verificatorii nu sunt familiarizați cu niciuna dintre limbi, se utilizează propoziții alternative, de preferință echilibrate din punct de vedere fonetic, într-o limbă familiară.
3. Perechi de propoziții de încercare
  - 3.1. Neerlandeză
    - (a) Dit product kent nauwelijks concurrentie.  
Hij kende zijn grens niet.
    - (b) Ik zal iets over mijn carrière vertellen.  
Zijn auto was alweer kapot.
    - (c) Zij kunnen de besluiten nemen.  
De meeste mensen hadden het wel door.
    - (d) Ik zou liever gaan lopen.  
Willem gaat telkens naar buiten.
  - 3.2. Engleză
    - (a) These days a chicken leg is a rare dish.  
The hogs were fed with chopped corn and garbage.
    - (b) Rice is often served in round bowls.  
A large size in stockings is hard to sell.
    - (c) The juice of lemons makes fine punch.  
Four hours of steady work faced us.
    - (d) The birch canoe slid on smooth planks.  
Glue the sheet to the dark blue background.
  - 3.3. Finlandeză
    - (a) Ole ääneti tai sano sellaista, joka on parempaa kuin vaikeneminen.  
Suuret sydämet ovat kuin valtameret, ne eivät koskaan jäädy.
    - (b) Jos olet vasara, lyö kovaa. Jos olet naula, pidä pääsi pystyssä.  
Onni tulee eläen, ei ostaen.
    - (c) Rakkaus ei omista mitään, eikä kukaan voi sitä omistaa.  
Naisen mieli on puhtaampi, hän vaihtaa sitä useammin.
    - (d) Sydämellä on syynsä, joita järki ei tunne.  
On opittava kärsimään voidakseen elää.

## 3.4. Franceză

- (a) On entend les gazouillis d'un oiseau dans le jardin.  
La barque du pêcheur a été emportée par une tempête.
- (b) Le client s'attend à ce que vous fassiez une réduction.  
Chaque fois que je me lève ma plaie me tire.
- (c) Vous avez du plaisir à jouer avec ceux qui ont un bon caractère.  
Le chevrier a corné pour rassembler ses moutons.
- (d) Ma mère et moi faisons de courtes promenades.  
La poupée fait la joie de cette très jeune fille.

## 3.5. Germană

- (a) Zarter Blumenduft erfüllt den Saal.  
Wischt den Tisch doch später ab.
- (b) Sekunden entscheiden über Leben.  
Flieher lockt nicht nur die Bienen.
- (c) Gegen Dummheit ist kein Kraut gewachsen.  
Alles wurde wieder abgesagt.
- (d) Überquere die Strasse vorsichtig.  
Die drei Männer sind begeistert.

## 3.6. Italiană

- (a) Non bisogna credere che sia vero tutto quello che dice la gente. Tu non conosci ancora gli uomini, non conosci il mondo.  
Dopo tanto tempo non ricordo più dove ho messo quella bella foto, ma se aspetti un po' la cerco e te la prendo.
- (b) Questo tormento durerà ancora qualche ora. Forse un giorno poi tutto finirà e tu potrai tornare a casa nella tua terra.  
Lucio era certo che sarebbe diventato una persona importante, un uomo politico o magari un ministro. Aveva a cuore il bene della società.
- (c) Non bisogna credere che sia vero tutto quello che dice la gente tu non conosci ancora gli uomini, non conosci il mondo.  
Dopo tanto tempo non ricordo più dove ho messo quella bella foto ma se aspetti un po' la cerco e te la prendo.
- (d) Questo tormento durerà ancora qualche ora. Forse un giorno poi tutto finirà e tu potrai tornare a casa nella tua terra.  
Lucio era certo che sarebbe diventato una persona importante, un uomo politico o magari un ministro, aveva a cuore il bene della società.

## 3.7. Polonă

- (a) Pielęgniarki były cierpliwe.  
Przebiegał szybko przez ulicę.
- (b) Ona była jego sekretarką od lat.  
Dzieci często płaczą kiedy są głodne.



(c) On był czarującą osobą.

Lato wreszcie nadeszło.

(d) Większość dróg było niezmiernie zatłoczonych.

Mamy bardzo entuzjastyczny zespół.

### 3.8. Spaniolă

(a) No arroje basura a la calle.

Ellos quieren dos manzanas rojas.

(b) No cocinaban tan bien.

Mi afeitadora afeitó al ras.

(c) Ve y siéntate en la cama.

El libro trata sobre trampas.

(d) El trapeador se puso amarillo.

El fuego consumió el papel.

---

## ANEXA IV

**Coexistența serviciilor prestatorilor terți (TPS) cu sistemele eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculelor**

1. Cerințe
  - 1.1. Sistemelor eCall bazate pe serviciul 112 instalate la bordul vehiculului, UTS-urilor și (opțional) componentelor care sunt utilizate împreună cu un sistem TPS eCall instalat la bordul vehiculului li se aplică următoarele cerințe.
  - 1.2. Cerințe de performanță
    - 1.2.1. Sistemul bazat pe serviciul 112 trebuie să fie dezactivat atât timp cât sistemul TPS este activ și funcționează.
    - 1.2.2. Sistemul bazat pe serviciul 112 se declanșează automat în cazul în care sistemul TPS este declanșat, dar nu funcționează.
  - 1.3. Cerințe privind documentația
    - 1.3.1. Producătorul furnizează serviciului tehnic o explicație a specificațiilor de proiectare încorporate în sistemul TPS pentru a asigura declanșarea automată a sistemului bazat pe serviciul 112 („procedura de rezervă”) în cazul în care sistemul TPS nu funcționează. Documentația trebuie să descrie principiile mecanismului de comutare.
    - 1.3.2. Documentația trebuie susținută de o analiză care să indice, în termeni generali, orice condiții de defectare hardware sau software care ar duce la incapacitatea sistemului TPS de a efectua cu succes un apel și cum se va comporta sistemul TPS într-o astfel de situație.

Aceasta se poate baza pe o analiză a modului de defecțiune și a efectelor defecțiunii (FMEA), pe o analiză după metoda arborelui de defecțare (FTA) sau pe orice proces similar adecvat convenit între serviciul tehnic și producător.

Abordarea (abordările) analitică (analitice) selectată (selectate) se stabilesc și se actualizează de către producător și trebuie puse la dispoziție, spre inspecție, serviciului tehnic la data acordării omologării de tip.

2. Procedura de încercare
  - 2.1. Scopul procedurii de încercare a coexistenței cu un sistem TPS

Scopul acestei proceduri de încercare este de a verifica, în cazul sistemelor eCall instalate la bordul vehiculelor care urmează a fi folosite împreună cu un sistem eCall TPS instalat la bordul vehiculelor, că există un singur sistem activ la un moment dat și că sistemul bazat pe serviciul 112 se declanșează automat în cazul în care sistemul TPS nu funcționează.
  - 2.2. Se efectuează următoarele încercări, fie pe un vehicul echipat cu un sistem eCall instalat la bord, fie pe un ansamblu reprezentativ de piese.
  - 2.3. Dezactivarea sistemului bazat pe serviciul 112 în timp ce este activ sistemul TPS se verifică prin efectuarea unui apel de test declanșat manual.
    - 2.3.1. Înainte de efectuarea încercării, asigurați-vă:
      - (a) că pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
      - (b) că punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
      - (c) că punctul de încercare TPSP este disponibil pentru a primi un apel emis de sistemul TPS;
      - (d) că este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă; și
      - (e) că întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului este activat.
    - 2.3.2. Efectuați un apel de test transmițând un semnal de declanșare manual către sistemul TPS (modul „push”).

### 2.3.3. Verificați:

- (a) că a fost inițiat un apel către punctul de încercare TPSP, printr-o înregistrare de la punctul de încercare TPSP care demonstrează că acesta a primit un semnal de inițiere a unui apel sau printr-o conexiune vocală reușită cu punctul de încercare TPSP; și
- (b) că nu s-a încercat și nu s-a stabilit niciun eCall cu punctul de încercare PSAP, printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că acesta nu a primit un semnal de inițiere a unui eCall.

### 2.3.4. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).

### 2.3.5. În cazul în care tentativa de apelare a sistemului TPS eșuează în timpul încercării, procedura de încercare poate fi repetată.

## 2.4. Procedura de rezervă se verifică prin efectuarea unui apel de test declanșat manual către un punct de încercare PSAP dedicat, într-o stare în care sistemul TPS nu funcționează.

### 2.4.1. Modificați sistemul TPS pentru a simula o defecțiune, selectată de autoritatea de omologare de tip, care să ducă la declanșarea unei proceduri de rezervă pe baza documentației furnizate de producător.

### 2.4.2. Înainte de efectuarea încercării, asigurați-vă:

- (a) că pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
- (b) că punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
- (c) că este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă; și
- (d) că întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului este activat.

### 2.4.3. Efectuați un apel de test transmițând un semnal de declanșare manual către sistemul TPS (modul „push”).

### 2.4.4. Verificați că a fost efectuat un apel eCall de către sistemul bazat pe serviciul 112, printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că acesta a primit un semnal de inițiere a unui eCall.

### 2.4.5. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).

## 2.5. Procedurile de conectare

Se aplică procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament.

---

## ANEXA V

**Mecanismul de declanșare automată**

1. Cerințe
  - 1.1. Următoarele cerințe se aplică vehiculelor echipate cu sisteme eCall instalate la bord.
  - 1.2. Cerințe privind documentația
    - 1.2.1. Producătorul prezintă o declarație prin care arată că strategia aleasă pentru a declanșa un apel eCall automat asigură, de asemenea, o declanșare automată în configurații de accident diferite și/sau de o gravitate mai scăzută decât în cazul coliziunilor simulate în cadrul încercărilor de coliziune la scară reală prevăzute în Regulamentul CEE-ONU nr. 94 și în Regulamentul CEE-ONU nr. 95.
    - 1.2.2. Producătorul alege tipul și gravitatea coliziunii și demonstrează că aceasta este semnificativ diferită de cele din cadrul încercărilor de coliziune la scară reală.
    - 1.2.3. Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare de tip o explicație și documentația tehnică care arată, în termeni generali, cum se va realiza acest lucru.
      - 1.2.3.1. Documentația care demonstrează, într-un mod considerat adecvat de către autoritatea de omologare de tip, că activarea sistemelor de reținere suplimentară și nivelul de gravitate ales de producător determină de asemenea în mod automat un apel eCall se consideră satisfăcătoare.
      - 1.2.3.2. Documentația care demonstrează, într-un mod considerat adecvat de către autoritatea de omologare de tip, strategia care împiedică efectuarea unor apeluri eCall nejustificate în cazul coliziunilor cu un nivel de gravitate la care nu se consideră a fi un accident grav. În plus, se pune la dispoziție analiza modului de defecțiune care arată că nu orice defecțiune hardware sau software trebuie să conducă la declanșarea automată a unui apel eCall.
      - 1.2.3.3. Desenele specificațiilor pentru unitatea de control a airbagului, notele la datele privind specificațiile, desenele privind punctele de sensibilitate, diagramele circuitelor relevante sau documentele similare considerate echivalente de către autoritatea de omologare de tip ar fi mijloace adecvate pentru demonstrarea acestei legături.
      - 1.2.3.4. Dosarul cu documentația extinsă rămâne strict confidențial. Acesta poate fi păstrat de autoritatea de omologare sau, în funcție de decizia autorității de omologare, poate fi păstrat de producător. În cazul în care producătorul păstrează dosarul cu documentația, autoritatea de omologare identifică și datează dosarul respectiv după revizuirea și aprobarea acestuia. Dosarul trebuie pus la dispoziția autorității de omologare spre inspecție la momentul omologării sau în orice moment pe durata de valabilitate a omologării.

## ANEXA VI

**Cerințele tehnice pentru compatibilitatea sistemelor eCall de la bordul vehiculelor cu serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și EGNOS**

1. Cerințe
- 1.1. Cerințe de compatibilitate
  - 1.1.1. „Compatibilitatea cu sistemul Galileo” înseamnă: recepția și prelucrarea semnalelor de la serviciul deschis al Galileo, precum și utilizarea lor la calculul poziției finale.
  - 1.1.2. „Compatibilitatea cu sistemul EGNOS” înseamnă: recepția corecțiilor de la serviciul deschis al EGNOS și aplicarea lor la semnalele GNSS, în special la semnalele GPS.
  - 1.1.3. Compatibilitatea sistemelor eCall de la bordul vehiculelor cu serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și EGNOS trebuie să fie conformă cu criteriile privind capacitatea de poziționare de la punctul 1.2 și demonstrată prin aplicarea metodelor de încercare de la punctul 2.
  - 1.1.4. Procedurile de încercare de la punctul 2.2 pot fi efectuate fie pe unitatea eCall care include capacitatea de prelucrare ulterioară, fie direct pe receptorul GNSS integrat în sistemul eCall.
- 1.2. Cerințe de performanță
  - 1.2.1. Receptorul GNSS trebuie să poată furniza soluția de navigație într-un format conform protocolului NMEA-0183 (mesaj RMC, GGA, VTG, GSA și GSV mesaj). Configurația sistemului eCall pentru producerea de mesaje NMEA-0183 trebuie să fie descrisă în manualul de utilizare.
  - 1.2.2. Receptorul GNSS din cadrul sistemului eCall trebuie să aibă capacitatea de a recepționa și de a prelucra semnale GNSS individuale în bandă L1/E1 de la cel puțin două sisteme globale de navigație prin satelit, inclusiv sistemele Galileo și GPS.
  - 1.2.3. Receptorul GNSS din cadrul sistemului eCall trebuie să aibă capacitatea de a recepționa și de a prelucra semnale GNSS combinate în bandă L1/E1 de la cel puțin două sisteme globale de navigație prin satelit, inclusiv sistemele Galileo, GPS și SBAS.
  - 1.2.4. Receptorul GNSS din cadrul sistemului eCall trebuie să poată furniza informații de poziționare în sistemul de coordonate WGS-84.
  - 1.2.5. Eroarea de poziție orizontală nu trebuie să depășească:
    - în condiții de cer degajat: 15 metri la un nivel de încredere de 0,95 probabilitate, cu o diminuare a preciziei ca urmare a poziționării sateliților (PDOP) în intervalul 2,0-2,5;
    - în condiții de canion urban: 40 metri la un nivel de încredere de 0,95 probabilitate, cu o diminuare a preciziei ca urmare a poziționării sateliților (PDOP) în intervalul 3,5-4,0.
  - 1.2.6. Cerințele de acuratețe specificate se definesc:
    - la un interval de viteză între 0 și [140] km/h;
    - la o accelerație liniară între 0 și [2] g.
  - 1.2.7. Timpul de la pornirea la rece până la prima poziție obținută nu trebuie să depășească:
    - 60 de secunde pentru un nivel de semnal de până la - 130 dBm;
    - 300 secunde pentru un nivel de semnal de până la - 140 dBm.
  - 1.2.8. Timpul de obținere din nou a semnalului GNSS după o obstrucție de 60 de secunde la un nivel de semnal de până la - 130 dBm nu trebuie să depășească 20 de secunde după recuperarea vizibilității satelitului de navigație.

- 1.2.9. Receptorul trebuie să aibă următoarea sensibilitate la intrare:
- detectarea semnalelor GNSS (pornire la rece) nu trebuie să depășească 3 600 de secunde la un nivel de semnal la intrarea antenei sistemului eCall de – 144 dBm;
  - urmărirea semnalelor GNSS și calculului soluției de navigație trebuie să fie disponibile timp de cel puțin 600 de secunde la un nivel de semnal la intrarea antenei sistemului eCall de – 155 dBm;
  - obținerea din nou a semnalelor GNSS și calculul soluției de navigație sunt posibile și nu depășesc 60 de secunde la un nivel de semnal la intrarea antenei sistemului eCall de – 150 dBm.
- 1.2.10. Receptorul GNSS este în măsură să determine o poziție cel puțin o dată pe secundă.
2. Metode de încercare
- 2.1. Condițiile de încercare
- 2.1.1. Obiectul supus încercării este sistemul eCall, care include un receptor GNSS și o antenă GNSS ce furnizează caracteristicile și funcționalitățile de navigație ale sistemului supus încercării.
- 2.1.2. Numărul de eșantioane de încercare eCall trebuie să fie de cel puțin 3 unități și acestea pot fi încercate în paralel.
- 2.1.3. Sistemul eCall se furnizează pentru încercare cu cardul SIM instalat, cu manualul de utilizare și cu software-ul (furnizat pe suport electronic).
- 2.1.4. Documentele anexate trebuie să conțină următoarele date:
- numărul de serie al dispozitivului;
  - versiunea de hardware;
  - versiunea de software;
  - numărul de identificare al furnizorului dispozitivului;
  - documentația tehnică necesară pentru efectuarea încercărilor.
- 2.1.5. Încercările se efectuează în condiții climatice normale, în conformitate cu standardul ISO 16750-1:2006:
- o temperatură a aerului de 23 ( $\pm$  5) °C;
  - o umiditate relativă a aerului de 25-75 %.
- 2.1.6. Încercările sistemului eCall în ceea ce privește receptorul GNSS se efectuează cu echipamentele de încercare și auxiliare specificate în tabelul 1.

Tabelul 1

**Lista recomandată a instrumentelor de măsurare, a echipamentelor de încercare și a celor auxiliare**

Denumirea echipamentului	Caracteristicile tehnice necesare ale echipamentului de încercare	
	Intervalul scării	Precizia scării
Simulator de semnale Galileo și GPS al sistemului global de navigație prin satelit	Număr de semnale simulate: cel puțin 12	Abaterea medie pătratică a componentei de precizie aleatorie a pseudo-distanței până la sateliții Galileo și GPS nu depășește: — faza codului stadiometric: 0,1 metri; — faza vectorului de comunicare: 0,001 metri; — pseudoviteza: 0,005 metri/secundă.
Cronometru digital	Contor maxim: 9 ore 59 de minute 59,99 de secunde	Variația zilnică la 25 ( $\pm$ 5) °C nu depășește 1,0 secunde. Distribuție discretă în timp 0,01 secunde.

Denumirea echipamentului	Caracteristicile tehnice necesare ale echipamentului de încercare	
	Intervalul scării	Precizia scării
Analizor de rețea vectorial	Gamă de frecvențe: 300 kHz-4 000 kHz Gamă dinamică: (- 85-40) dB	Precizia F = $\pm 1 \times 10^{-6}$ kHz Precizia D = (0,1-0,5) dB
Amplificator de zgomot redus	Gamă de frecvențe: 1 200-1 700 MHz Coeficient de zgomot: maximum 2,0 dB Coeficient de amplificare: 24 dB	
Atenuator 1	Gamă dinamică: (0-11) dB	Precizia $\pm 0,5$ dB
Atenuator 2	Gamă dinamică: (0-110) dB	Precizia $\pm 0,5$ dB
Sursa de alimentare	Gama de tensiune în curent continuu: de la 0,1 la 30 de volți Intensitatea curentului tensiunii de ieșire: cel puțin 3 amperi	Precizia V = $\pm 3$ % Precizia A = $\pm 1$ %

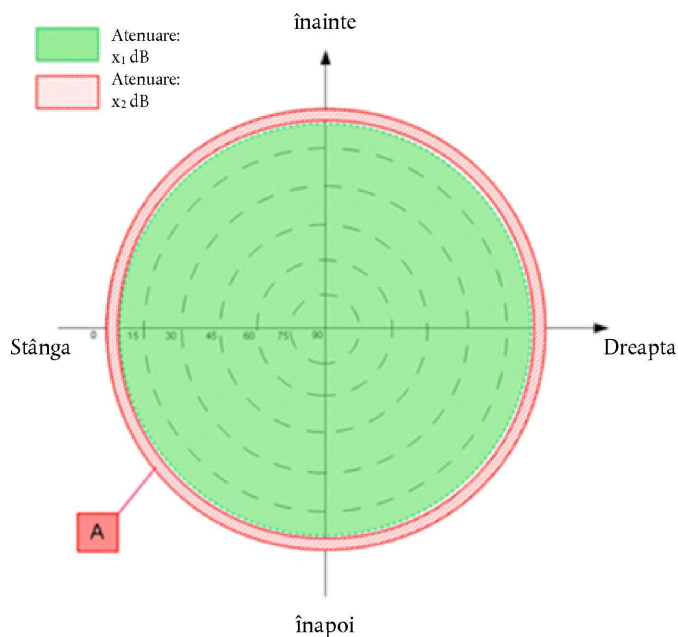
Notă: este autorizată utilizarea altor tipuri similare de echipamente care permit determinarea caracteristicilor cu precizia necesară.

- 2.1.7. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, simularea semnalelor GNSS respectă modelul „cer degajat”, astfel cum se arată în figura 1.

Figura 1

**Definiția condițiilor de „cer degajat”**

Zona	Plaja de altitudine (grade)	Plaja de azimut (grade)
A	0-5	0-360
Fond	Porțiunea din afara zonei A	



## 2.1.8. Diagrama cerului degajat – atenuare:

0 dB
A – 100 dB sau semnalul este oprit

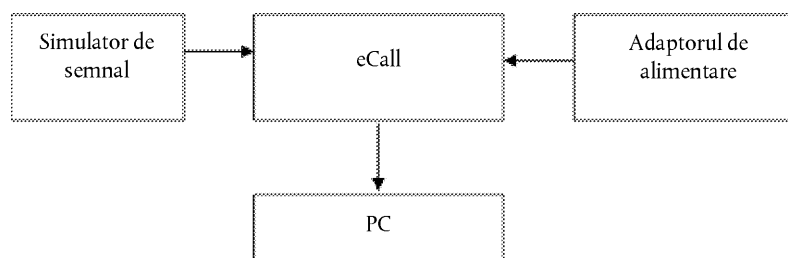
## 2.2. Proceduri de încercare

## 2.2.1. Încercare de producere a unor mesaje NMEA-0183

## 2.2.1.1. Se stabilesc conexiunile conform figurii 2.

Figura 2

Diagrama bancului de încercare



2.2.1.2. Pregătiți și porniți sistemul eCall. Cu ajutorul manualului de utilizare și al software-ului dezvoltatorului, setați receptorul GNSS pentru a primi semnale de la Galileo, GPS și SBAS. Setați receptorul GNSS să transmită mesaje NMEA-0183 (mesaje RMC, GGA, VTG, GSA și GSV).

2.2.1.3. Setați simulatorul conform ghidului de utilizare a simulatorului. Inițializați scriptul de simulare cu parametrii indicați în tabelul 2 pentru semnalele Galileo, GPS și SBAS.

Tabelul 2

Parametrii principali ai scriptului de simulare pentru scenariul static

Parametrul simulat	Valoarea
Durata testului, hh:mm:ss	01:00:00
Frecvența de ieșire	1 Hertz
Amplasarea sistemului eCall	Orice punct terestru specificat între latitudinile 80°N și 80°S în sistemul de coordonate WGS-84
Troposferă:	Model standard predefinit de simulatorul GNSS
Ionosferă:	Model standard predefinit de simulatorul GNSS
Valoarea PDOP în intervalul de încercare	$2,0 \leq PDOP \leq 2,5$
Semnale simulate	— Galileo (banda de frecvențe E1 OS); — GPS (banda de frecvențe L1 cod C/A); — semnale combinate Galileo/GPS/SBAS.



Parametrul simulat	Valoarea
Puterea semnalului:	
— GNSS Galileo;	– 135 dBm;
— GNSS GPS.	– 138,5 dBm.
Numărul de sateliți simulați:	— cel puțin 6 sateliți Galileo; — cel puțin 6 sateliți GPS; — cel puțin 2 sateliți SBAS.

- 2.2.1.4. Cu ajutorul interfeței seriale corespunzătoare, setați conexiunea dintre sistemul eCall și PC. Controlați posibilitatea primirii de informații de navigație prin protocolul NMEA-0183. Valoarea câmpului 6 din mesajele GGA se setează la „2”.
- 2.2.1.5. Încercarea se consideră reușită dacă toate eșantioanele eCall au recepționat informațiile de navigație prin intermediul protocolului NMEA-0183.
- 2.2.1.6. Încercarea de producere a unor mesaje NMEA-0183 și evaluarea preciziei poziționării în modul static autonom pot fi combinate.
- 2.2.2. Evaluarea preciziei poziționării în modul static autonom.
- 2.2.2.1. Se stabilesc conexiunile conform figurii 2.
- 2.2.2.2. Pregătiți și porniți sistemul eCall. Cu ajutorul software-ului dezvoltatorului, asigurați-vă că receptorul GNSS este setat să recepționeze semnale combinate Galileo, GPS și SBAS. Setați receptorul GNSS să transmită mesaje conform protocolului NMEA-0183 (mesaje GGA, RMC, VTG, GSA și GSV).
- 2.2.2.3. Setați simulatorul conform manualului de utilizare. Lansați simularea scriptului de semnale combinate Galileo, GPS și SBAS cu parametrii de setare indicați în tabelul 2.
- 2.2.2.4. Setați înregistrarea mesajelor NMEA-0183 după recepționarea soluției de navigație. Până la momentul în care scriptul de simulare s-a încheiat, mesajele NMEA-0183 emise de receptorul GNSS sunt trimise către un fișier.
- 2.2.2.5. La recepționarea soluției de navigație, setați înregistrarea mesajelor NMEA-0183 emise de receptorul GNSS într-un fișier, până la încheierea scriptului de simulare.
- 2.2.2.6. Extrageți coordonatele: latitudinea (B) și longitudinea (L) cuprinse în mesajele GGA (RMC).
- 2.2.2.7. Calculați imprecizia sistematică a determinării coordonatelor la intervale staționare, cu ajutorul formulelor (1) și (2), de exemplu pentru coordonata de latitudine (b):

$$(1) \quad \Delta B(j) = B(j) - B_{\text{truej}}$$

$$(2) \quad dB = \frac{1}{N} \cdot \sum_{j=1}^N \Delta B(j),$$

— Btruej este valoarea reală a coordonatei B în momentul j, în secunde de arc.

— B(j) este valoarea coordonatei B în momentul j determinată de receptorul GNSS, în secunde de arc.

— N este numărul de mesaje GGA (RMC) primite în timpul încercării receptorului GNSS.

- 2.2.2.8. Calculați în mod similar imprecizia sistematică a coordonatei L (longitudinea).

2.2.2.9. Calculați valoarea abaterii standard (SD) cu ajutorul formulei (3) pentru coordonata B:

$$(3) \quad \sigma_B = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^N (\Delta B(j) - dB)^2}{N - 1}},$$

2.2.2.10. Calculați în mod similar valoarea SD pentru coordonata L (longitudinea).

2.2.2.11. Converteți coordonatele calculate și valorile SD din calculul latitudinii și longitudinii din secunde de arc în metri, cu ajutorul formulelor (4)-(5).

2.2.2.12. Pentru latitudine:

$$(4-1) \quad dB(M) = 2 \cdot \frac{a \cdot (1 - e^2)}{(1 - e^2 \sin^2 \varphi)^{3/2}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3\,600''} \cdot dB,$$

$$(4-2) \quad \sigma_B(M) = 2 \cdot \frac{a \cdot (1 - e^2)}{(1 - e^2 \sin^2 \varphi)^{3/2}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3\,600''} \cdot \sigma_B,$$

2.2.2.13. Pentru longitudine:

$$(5-1) \quad dL(M) = 2 \cdot \frac{a \cdot \cos \varphi}{\sqrt{1 - e^2 \sin^2 \varphi}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3\,600''} \cdot dL,$$

$$(5-2) \quad \sigma_L(M) = 2 \cdot \frac{a \cdot \cos \varphi}{\sqrt{1 - e^2 \sin^2 \varphi}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3\,600''} \cdot \sigma_L,$$

— a – axa semi-majoră a elipsoidului, metri

— e – prima excentricitate, [0 – 1]

—  $\varphi$  – valoarea determinată a latitudinii, radiani.

2.2.2.14. Calculați eroarea de poziție orizontală cu ajutorul formulei (6):

$$(6) \quad \Pi = \sqrt{dB^2(m) + dL^2(m)} + 2 \cdot \sqrt{\sigma_B^2(m) + \sigma_L^2(m)},$$

2.2.2.15. Repetați procedurile de încercare de la punctele 2.2.2.3-2.2.2.14 pentru semnale GNSS Galileo cu parametrii de simulare indicați în tabelul 2.

2.2.2.16. Repetați procedurile de încercare de la punctele 2.2.2.3-2.2.2.14 numai pentru semnale GPS GNSS cu parametrii de simulare indicați în tabelul 2.

2.2.2.17. Repetați procedurile de încercare de la punctele 2.2.2.3-2.2.2.16 cu alte eșantioane eCall furnizate pentru încercare.

2.2.2.18. Determinați valorile medii cu ajutorul formulei (6), obținute pentru toate eșantioanele eCall încercate.

2.2.2.19. Rezultatele încercărilor sunt considerate satisfăcătoare dacă erorile de poziționare orizontală definite prin formula (6) obținute cu toate eșantioanele eCall nu depășesc 15 metri în condiții de cer degajat la un nivel de încredere de 0,95 probabilitate pentru toate scripturile de simulare.

2.2.3. Evaluarea preciziei poziționării în modul dinamic autonom.

2.2.3.1. Repetați procedurile de încercare descrise la punctul 2.2.2, dar, pentru punctele 2.2.2.15-2.2.2.16, cu scriptul de simulare pentru mișcarea de manevră descris în tabelul 3.

Tabelul 3

**Parametrii principali ai scriptului de simulare pentru mișcarea de manevră**

Parametrul simulat	Valoarea
Durata testului, hh:mm:ss	01:00:00
Frecvența de ieșire	1 Hertz
Amplasarea sistemului eCall	Orice punct terestru între latitudinile 80°N și 80°S în sistemul de coordonate WGS-84
Model de mișcare:	Mișcarea de manevră
— viteză, km/h;	140
— raza de viraj, metri;	500
— accelerația la viraj, metri/se-cundă <sup>2</sup> .	0,2
Troposferă:	Model standard predefinit de simulatorul GNSS
Ionosferă:	Model standard predefinit de simulatorul GNSS
Valoarea PDOP în intervalul de timp de încercare	$2,0 \leq \text{PDOP} \leq 2,5$
Semnale simulate	Semnale combinate Galileo/GPS/SBAS
Puterea semnalului:	
— GNSS Galileo;	- 135 dBm;
— GNSS GPS.	- 138,5 dBm.
Numărul de sateliți simulați:	— cel puțin 6 sateliți Galileo; — cel puțin 6 sateliți GPS; — cel puțin 2 sateliți SBAS.

2.2.3.2. Determinați valorile medii cu ajutorul formulei (6), obținute pentru toate eșantioanele eCall încercate.

2.2.3.3. Rezultatele încercărilor sunt considerate satisfăcătoare dacă erorile de poziționare orizontală obținute cu toate eșantioanele eCall nu depășesc 15 metri în condiții de cer degajat la un nivel de încredere de 0,95 probabilitate.

- 2.2.4. Mișcarea în zone de umbră, în zonă de recepție intermitentă a semnalelor de navigație și în condiții de canion urban.
- 2.2.4.1. Repetați procedurile de încercare descrise la punctul 2.2.3 pentru scriptul de simulare pentru mișcare în zone de umbră și în zone cu recepție intermitentă a semnalelor de navigație (indicate în tabelul 4) cu un model de semnal în canion urban descris în figura 3.

Tabelul 4

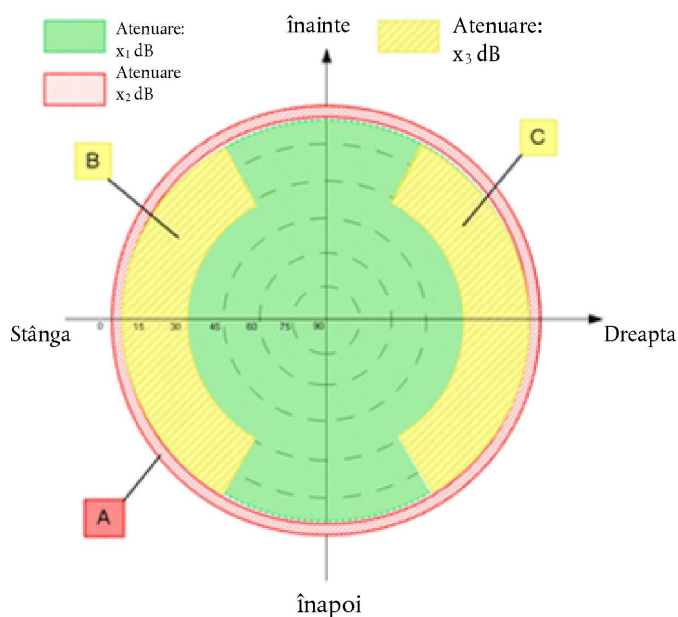
**Parametrii principali de mișcare în zone de umbră și în zone cu recepție intermitentă a semnalelor de navigație**

Parametrul simulat	Valoarea
Durata testului, hh:mm:ss	01:00:00
Frecvența de ieșire	1 Hertz
Amplasarea sistemului eCall	Orice punct terestru între latitudinile 80°N și 80°S în sistemul de coordonate WGS-84
Model de mișcare:	Mișcarea de manevră
— viteză, km/h;	140
— raza de viraj, metri;	500
— accelerația la viraj, metri/se-cundă <sup>2</sup> .	0,2
Vizibilitatea sateliților:	
— intervale de vizibilitate a semnalului, secunde;	300
— intervale de absență a semnalului, secunde;	600
Troposferă:	Model standard predefinit de simulatorul GNSS
Ionosferă:	Model standard predefinit de simulatorul GNSS
Valoarea PDOP în intervalul de timp de încercare	$3,5 \leq \text{PDOP} \leq 4,0$
Semnale simulate	Semnale combinate Galileo/GPS/SBAS
Puterea semnalului:	
— GNSS Galileo;	- 135 dBm;
— GNSS GPS.	- 138,5 dBm.
Numărul de sateliți simulați:	— cel puțin 6 sateliți Galileo; — cel puțin 6 sateliți GPS; — cel puțin 2 sateliți SBAS.

Figura 3

**Definiția unui canion urban**

Zona	Plaja de altitudine (grade)	Plaja de azimut (grade)
A	0-5	0-360
B	5-30	210-330
C	5-30	30-150
Fond	Porțiunea din afara zonelor A, B și C	



## 2.2.4.2. Diagrama pentru un canion urban – atenuare:

0 dB	0 dB
B	- 40 dB
C	- 40 dB
A	- 100 dB sau semnalul este oprit

2.2.4.3. Rezultatele încercărilor sunt considerate satisfăcătoare dacă erorile de poziționare orizontală obținute cu toate eșantioanele eCall nu depășesc 40 de metri în condiții de canion urban la un nivel de încredere de 0,95 probabilitate.

## 2.2.5. Încercarea de pornire la rece până la obținerea primei poziții

2.2.5.1. Pregătiți și porniți sistemul eCall. Cu ajutorul software-ului dezvoltatorului, asigurați-vă că modulul GNSS este setat să recepționeze semnale Galileo și GPS.

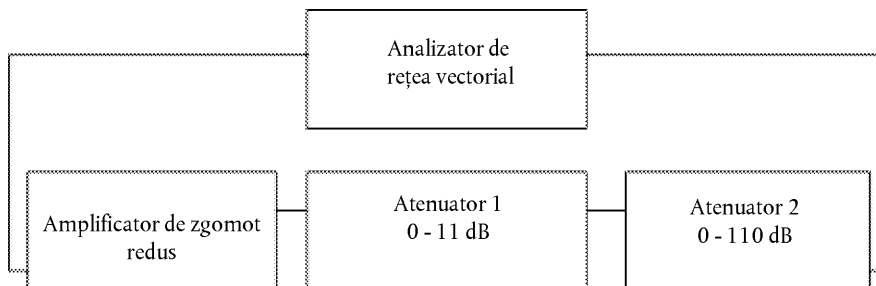
2.2.5.2. Ștergeți toate datele de poziție, de viteză, de timp, de almanah și efemere din receptorul GNSS.

- 2.2.5.3. Setați simulatorul conform ghidului de utilizare a simulatorului. Inițializați scriptul de simulare cu parametrii indicați în tabelul 2 pentru semnale Galileo și GPS cu un nivel de semnal de – 130 dBm.
- 2.2.5.4. Cu ajutorul unui cronometru, măsurați intervalul de timp dintre începutul simulării semnalului și prima soluție de navigație rezultată.
- 2.2.5.5. Efectuați procedurile de încercare în conformitate cu punctele 2.2.5.2-2.2.5.4 de cel puțin 10 ori.
- 2.2.5.6. Calculați timpul mediu pentru obținerea primei poziții după pornirea la rece pe baza măsurătorilor privind toate eșantioanele eCall furnizate pentru încercare.
- 2.2.5.7. Rezultatul încercării se consideră pozitiv dacă valorile medii de timp pentru obținerea primei poziții, calculate conform descrierii de la punctul 2.2.5.6, nu depășesc 60 de secunde pentru un nivel de semnal de până la – 130 dBm, pentru toate semnalele simulate.
- 2.2.5.8. Repetați procedura de încercare în conformitate cu punctele 2.2.5.1-2.2.5.5, cu un nivel de semnal de – 140 dBm.
- 2.2.5.9. Rezultatul încercării conform punctului 2.2.5.8 se consideră pozitiv dacă valorile medii de timp pentru obținerea primei poziții, calculate conform descrierii de la punctul 2.2.5.6, nu depășesc 300 de secunde pentru un nivel de semnal de până la – 140 dBm, pentru toate semnalele simulate.
- 2.2.6. Încercare privind timpul de obținere din nou a semnalelor de urmărire după o obstrucție de 60 de secunde
  - 2.2.6.1. Pregătiți și porniți sistemul eCall conform manualului de utilizare. Cu ajutorul software-ului dezvoltatorului, asigurați-vă că receptorul GNSS este setat să recepționeze semnale Galileo și GPS.
  - 2.2.6.2. Setați simulatorul conform ghidului de utilizare a simulatorului. Inițializați scriptul de simulare cu parametrii indicați în tabelul 2 pentru semnale Galileo și GPS cu un nivel de semnal de – 130 dBm.
  - 2.2.6.3. Așteptați 15 minute și asigurați-vă că receptorul GNSS a calculat poziția eCall.
  - 2.2.6.4. Deconectați cablul antenei GNSS de la sistemul eCall și conectați-l din nou după un interval de timp de 60 de secunde. Cu ajutorul cronometrului, determinați intervalul de timp dintre momentul conectării cablului și restabilirea urmăririi sateliților și a calculării soluției de navigație.
  - 2.2.6.5. Repetați procedura de încercare în conformitate cu punctul 2.2.6.4 de cel puțin 10 ori.
  - 2.2.6.6. Calculați valoarea medie a timpului de regăsire a semnalelor de urmărire a sateliților de către eCall pentru toate măsurătorile efectuate și toate eșantioanele eCall furnizate pentru încercare.
  - 2.2.6.7. Rezultatul încercării se consideră pozitiv dacă valorile medii de timp pentru regăsirea semnalelor după o obstrucționare de 60 de secunde, măsurate conform punctului 2.2.6.6, nu depășesc 20 de secunde.
- 2.2.7. Încercare de sensibilitate a receptorului GNSS în modul de pornire la rece, în modul de urmărire și în scenariul de regăsire a semnalelor
  - 2.2.7.1. Porniți analizorul de rețea vectorial. Etalonați analizorul de rețea vectorial conform manualului de utilizare.

2.2.7.2. Setați diagrama conform figurii 4.

Figura 4

**Diagrama de etalonare a căii**

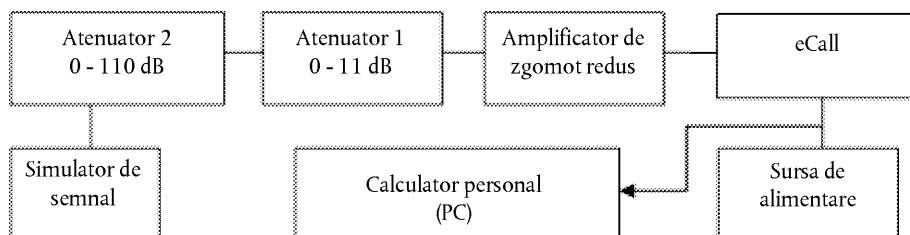


2.2.7.3. Setați atenuatoarele la valoarea zero de atenuare a căii de semnal. Măsurăți răspunsul de frecvență pentru o anumită cale de semnal în banda E1/L1 a Galileo/GPS, respectiv. Înregistrați factorul mediu de transmisie a căii în [dB] în această bandă de frecvențe.

2.2.7.4. Asamblați circuitul prezentat în figura 5.

Figura 5

**Dispunere pentru evaluarea sensibilității modulului GNSS**



2.2.7.5. Pregătiți și porniți sistemul eCall conform manualului de utilizare. Cu ajutorul software-ului dezvoltatorului, asigurați-vă că receptorul GNSS este setat să recepționeze semnale Galileo și GPS. Eliberați memoria RAM a receptorului GNSS astfel încât să se realizeze modul de pornire la rece a receptorului GNSS al sistemului eCall. Verificați dacă poziția, viteza și informațiile privind timpul sunt resetate.

2.2.7.6. Pregătiți simulatorul de semnale GNSS conform manualului de utilizare. Porniți scriptul de simulare a semnalelor Galileo și GPS, cu parametrii indicați în tabelul 2. Setați nivelul puterii de ieșire a simulatorului la - 144 dBm.

2.2.7.7. Cu ajutorul unui cronometru, măsurați intervalul de timp dintre începutul simulării semnalului și prima soluție de navigație rezultată.

2.2.7.8. Setați atenuarea căii de semnal a atenuatoarelor astfel încât semnalul la intrarea în antena eCall să fie egal cu - 155 dBm.

2.2.7.9. Cu ajutorul unui cronometru, verificați dacă sistemul eCall oferă în continuare o soluție de navigație timp de cel puțin 600 de secunde.

2.2.7.10. Setați atenuarea căii de semnal a atenuatoarelor astfel încât semnalul la intrarea în antena eCall să fie egal cu - 150 dBm.

2.2.7.11. Deconectați cablul antenei GNSS de la sistemul eCall și conectați-l din nou după un interval de timp de 20 de secunde.

2.2.7.12. Cu ajutorul cronometrului, determinați intervalul de timp dintre momentul conectării cablului și restabilirea urmăririi sateliților și a calculării soluției de navigație.

2.2.7.13. Rezultatul încercării se consideră pozitiv dacă:

- valoarea timpului pentru obținerea primei poziții după pornirea la rece, măsurată conform punctului 2.2.7.7, nu depășește 3 600 de secunde la nivelul de semnal de la intrarea în antena eCall de – 144 dBm în toate eșantioanele eCall;
  - soluția de navigație GNSS este disponibilă timp de cel puțin 600 de secunde la nivelul de semnal de la intrarea în antena eCall de – 155 dBm, măsurat conform punctului 2.2.7.9, în toate eșantioanele eCall;
  - de asemenea, regăsirea semnalelor GNSS și calcularea soluției de navigație la un nivel de semnal de la intrarea în antena eCall de – 150 dBm sunt posibile, iar intervalul de timp măsurat conform punctului 2.2.7.12 nu depășește 60 de secunde în toate eșantioanele eCall.
-



## ANEXA VII

**Autotestarea sistemului de la bordul vehiculului**

1. Cerințe
  - 1.1. Următoarele cerințe se aplică vehiculelor echipate cu sisteme eCall instalate la bordul vehiculului, unităților tehnice separate și (opțional) componentelor.
  - 1.2. Cerințe de performanță
    - 1.2.1. Sistemul eCall trebuie să efectueze o autotestare la fiecare pornire a sistemului.
    - 1.2.2. Funcția de autotestare monitorizează cel puțin elementele tehnice enumerate în tabel.
    - 1.2.3. În cazul în care funcția de autoevaluare detectează o defecțiune, se emite un avertisment fie cu ajutorul unui indicator vizual, fie sub forma unui mesaj de avertizare într-un spațiu comun.
      - 1.2.3.1. Acesta trebuie să rămână activat atât timp cât este prezentă defecțiunea.
      - 1.2.3.2. El poate fi dezactivat temporar, însă trebuie să se repete ori de câte ori se activează întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului.
  - 1.3. Cerințe privind documentația
    - 1.3.1. Producătorul pune la dispoziția autorităților de omologare de tip documentația în conformitate cu tabelul, care conține, pentru fiecare element, principiul tehnic aplicat pentru monitorizarea acestuia.

## Tabel

**Model de informații pentru funcția de autotestare**

Element	Principiul tehnic aplicat pentru monitorizare
Unitatea electronică de control a eCall este în stare de funcționare [de exemplu, nu există defecțiuni ale hardware-ului intern, procesorul/memoria este pregătit(ă), funcția logică este în starea implicită]	
Antena externă pentru rețeaua mobilă este conectată	
Dispozitivul de comunicare cu rețeaua mobilă este în stare de funcționare (nu există defecțiuni ale hardware-ului intern, dispozitivul este reactiv)	
Antena GNSS externă este conectată	
Receptorul GNSS este în stare de funcționare (nu există defecțiuni ale hardware-ului intern, emisia este în intervalul preconizat)	
Unitatea de control al coliziunilor este conectată	
Nu există disfuncționalități de comunicare (probleme de conectare a magistralei) ale componentelor din prezentul tabel	
Cardul SIM este prezent (acest punct se aplică doar dacă se folosește un card SIM amovibil)	
Sursa de alimentare este conectată	
Sursa de alimentare este suficient încărcată (prag stabilit de producător)	

2. Procedura de încercare
    - 2.1. Încercare de verificare a funcției de autotestare
      - 2.1.1. Următoarea încercare se efectuează pe vehiculul echipat cu un sistem eCall instalat la bord în conformitate cu articolul 4, pe UTS-uri în conformitate cu articolul 6 sau (opțional) pe componenta integrată în sistemul complet în scopul încercării, în conformitate cu articolul 5.
      - 2.1.2. Simulați o funcționare defectuoasă a sistemului eCall prin producerea unei defecțiuni critice la unul sau mai multe dintre elementele monitorizate de funcția de autotestare, în conformitate cu documentația tehnică furnizată de producător. Elementul (elementele) sunt selectate de autoritatea de omologare de tip.
      - 2.1.3. Porniți sistemul eCall (de exemplu, prin activarea întrerupătorului principal sau de aprindere al vehiculului, după caz) și verificați dacă indicatorul de defecțiune se activează la puțin timp după aceea.
      - 2.1.4. Opriți sistemul eCall (de exemplu, prin dezactivarea întrerupătorului principal sau de aprindere al vehiculului, după caz) și restabiliți funcționarea normală.
      - 2.1.5. Porniți sistemul eCall și verificați dacă indicatorul de defecțiune nu se aprinde sau nu se stinge la puțin timp după ce inițial s-a aprins.
  3. Modificarea tipului de sistem eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului sau de UTS
    - 3.1. Atunci când producătorul depune o cerere de revizuire sau de extindere a unei omologări de tip existente pentru a include o antenă GNSS alternativă, o unitate electronică de control, o antenă de rețea mobilă și/sau componente ale sursei de alimentare, nu este necesară încercarea din nou a componentelor sistemului eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului în scopul îndeplinirii cerințelor din prezenta anexă, cu condiția ca respectivele componente omologate de tip să prezinte cel puțin aceleași caracteristici funcționale și să fie într-adevăr reglementate de prezenta anexă în conformitate cu articolul 5 alineatul (3).
-

## ANEXA VIII

**Cerințele tehnice și procedurile de încercare privind protecția datelor și a vieții private**

## PARTEA I

**Procedura de verificare a imposibilității urmăririi unui sistem eCall de la bordul vehiculelor sau a unei UTS**

1. Obiectiv
  - 1.1. Prezenta procedură de încercare este menită să garanteze că un sistem eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului sau o UTS nu poate fi urmărit(ă) și nu face obiectul unei urmăriri constante în starea sa normală de funcționare.
2. Cerințe
  - 2.1. Sistemul eCall bazat pe serviciul 112 sau UTS nu este disponibil(ă) pentru comunicarea cu PSAP în cazul în care punctul de încercare PSAP este cel care inițiază comunicarea.
  - 2.2. Imposibilitatea stabilirii conexiunii poate fi atribuită faptului că sistemul eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului nu este înregistrat în rețea.
3. Procedura de încercare
  - 3.1. Încercările următoare se efectuează pe un ansamblu reprezentativ de piese (fără caroseria vehiculului).
  - 3.2. Această încercare se efectuează după conectarea cu succes a IVS eCall la rețea și după înregistrarea dispozitivului pentru a facilita transmiterea MSD.
    - 3.2.1. Apelul de urgență inițial trebuie să fi fost „încheiat” și dezînregistrat din rețea înainte de încercare (de exemplu, prin închidere), altminteri punctul de încercare PSAP va putea să stabilească o conexiune.
    - 3.2.2. Înainte de efectuarea încercării, asigurați-vă că:
      - (e) pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
      - (f) punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
      - (g) întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului este activat;
      - (h) orice TPS sau sistem de serviciu cu valoare adăugată este dezactivat.
    - 3.2.3. Lăsați pornit IVS a sistemului eCall bazat pe serviciul 112.
    - 3.2.4. Prin intermediul punctului de încercare PSAP, încercați să vă conectați la IVS eCall bazat pe serviciul 112.
4. Evaluare
  - 4.1. Cerința este considerată respectată dacă sistemul eCall bazat pe serviciul 112 de la bordul vehiculului nu este disponibil pentru comunicarea cu PSAP în cazul în care punctul de încercare PSAP este cel care inițiază conexiunea.
  - 4.2. Stabilirea conexiunii cu IVS eCall bazat pe serviciul 112 atunci când punctul de încercare PSAP este cel care inițiază conexiunea constituie un eșec.

## PARTEA II

**Procedura de verificare a duratei de păstrare a unui fișier-jurnal eCall stocat în sistemul eCall de la bordul vehiculului sau în UTS**

1. Obiectiv
  - 1.1. Prezenta procedură de încercare este menită să asigure faptul că datele cu caracter personal prelucrate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/758 nu sunt păstrate de către sistemul eCall de la bordul vehiculului mai mult decât este necesar în scopul gestionării situațiilor de urgență și sunt șterse în totalitate de îndată ce nu mai sunt necesare în acest scop.

- 1.2. Încercarea este concepută să demonstreze ștergerea automată, arătând că fișierele-jurnal eCall nu sunt păstrate mai mult de 13 ore de la momentul inițierii unui apel eCall.
2. Cerințe
  - 2.1. La interogări, sistemul eCall de la bordul vehiculului sau UTS nu trebuie să păstreze nicio înregistrare a unui apel eCall în memorie mai mult de 13 ore de la momentul inițierii unui apel eCall.
3. Condițiile de încercare
  - 3.1. Serviciului tehnic trebuie să i se faciliteze accesul la partea din sistem în care sunt stocate fișierele-jurnal eCall în IVS.
  - 3.2. Încercarea următoare se efectuează pe un ansamblu reprezentativ de piese.
4. Metoda de încercare
  - 4.1. Se efectuează încercările descrise la punctul 2.7 din anexa I. Acestea impun efectuarea unui apel de test pentru verificarea funcționalităților.
  - 4.2. La 13 de ore de la efectuarea apelului, verficatorul serviciului tehnic trebuie să i se faciliteze accesul la locul în care sunt stocate fișierele-jurnal eCall în IVS. Acest lucru va presupune posibilitatea de a descărca de pe IVS orice fișiere-jurnal, astfel încât acestea să poată fi vizualizate de verficator.
5. Evaluare
  - 5.1. Cerința este considerată respectată dacă nu există fișiere-jurnal prezente în memoria sistemului eCall de la bordul vehiculului.
  - 5.2. Prezența unui fișier-jurnal aferent unui eCall care a avut loc în urmă cu mai mult de 13 ore constituie un eșec.

### PARTEA III

#### **Procedura de verificare a ștergerii automate și continue a datelor din memoria internă a unui sistem eCall de la bordul vehiculelor sau a unei UTS**

1. Obiectiv
  - 1.1. Prezenta procedură de încercare este menită să asigure faptul că datele cu caracter personal sunt utilizate numai în scopul gestionării situațiilor de urgență și sunt șterse în mod automat și continuu din memoria internă a sistemului eCall de la bordul vehiculului sau a UTS.
  - 1.2. Pentru a demonstra acest lucru, trebuie arătat că, în memoria internă a sistemului eCall de la bordul vehiculului bazat pe serviciul 112 sau a UTS, sunt păstrate maximum ultimele trei poziții ale vehiculului.
2. Cerințe
  - 2.1. La interogări, sistemul eCall de la bordul vehiculului sau UTS nu trebuie să păstreze mai mult de trei poziții recente ale vehiculului.
3. Condițiile de încercare
  - 3.1. Serviciului tehnic trebuie să i se faciliteze accesul la partea din sistem în care sunt stocate în memoria internă a IVS datele privind poziția vehiculului.

- 3.2. Încercarea următoare se efectuează pe un ansamblu reprezentativ de piese.
4. Metoda de încercare
- 4.1. Verificatorul serviciului tehnic trebuie să i se faciliteze accesul la locul în care sunt stocate în memoria internă a IVS datele privind poziția vehiculului. Acest lucru va presupune posibilitatea de a descărca de pe IVS orice poziții înregistrate, astfel încât acestea să poată fi vizualizate de verificator.
5. Evaluare
- 5.1. Cerința este considerată respectată dacă în memoria sistemului eCall de la bordul vehiculului sunt prezente maximum ultimele trei poziții.
- 5.2. Prezența a mai mult de trei poziții constituie un eșec.

#### PARTEA IV

##### **Procedura de verificare a lipsei schimburilor de date cu caracter personal între sistemul eCall de la bordul vehiculului sau UTS și sistemele cu servicii furnizate de prestatori terți**

1. Obiectiv
- 1.1. Procedura de încercare este menită să asigure faptul că sistemul eCall bazat pe serviciul 112 instalat la bordul vehiculului sau UTS și orice funcționalitate suplimentară a sistemului care oferă un TPS eCall sau un serviciu cu valoare adăugată sunt concepute astfel încât între acestea să nu fie posibil niciun schimb de date cu caracter personal.
2. Cerințe
- 2.1. Sistemelor eCall de la bordul vehiculului sau UTS-urilor care sunt utilizate împreună cu o funcționalitate a sistemului TPS eCall instalat la bordul vehiculului li se aplică următoarele cerințe.
- 2.2. Cerințe de performanță
- 2.2.1. Nu trebuie să existe niciun fel de schimburi de date cu caracter personal între sistemul eCall bazat pe serviciul 112 sau UTS și orice funcționalitate suplimentară a sistemului care oferă un TPS eCall sau un serviciu cu valoare adăugată.
- 2.2.2. În urma unui apel eCall realizat prin intermediul sistemului eCall bazat pe serviciul 112 sau al UTS, niciun fișier-jurnal al acestui apel eCall nu trebuie să se înregistreze în memoria sistemului TPS eCall sau a unui serviciu cu valoare adăugată.
3. Procedura de încercare
- 3.1. Se efectuează următoarele încercări, fie pe un vehicul echipat cu un sistem eCall instalat la bord, fie pe un ansamblu reprezentativ de piese.
- 3.2. Sistemul TPS trebuie dezactivat pe durata apelului de test.
- 3.2.1. Înainte de efectuarea apelului de test, asigurați-vă că:
  - (a) pentru orice apel de test, se va aplica una dintre procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament, astfel cum au fost convenite între serviciul tehnic și producător;
  - (b) punctul de încercare PSAP dedicat este disponibil pentru a primi un apel eCall emis de sistemul bazat pe serviciul 112;
  - (c) este imposibilă realizarea unui apel eCall fals către un PSAP real prin rețeaua activă și
  - (d) întrerupătorul principal sau de aprindere al vehiculului este activat.
- 3.2.2. Efectuați un apel de test transmițând un semnal de declanșare manual (modul „push”) cu sistemul TPS dezactivat.
- 3.2.3. Verificați dacă a fost inițiat un apel către punctul de încercare PSAP, printr-o înregistrare de la punctul de încercare PSAP care demonstrează că acesta a primit un semnal de inițiere a unui apel sau printr-o conexiune vocală reușită cu punctul de încercare PSAP.

- 3.2.4. Încheiați apelul de test utilizând comanda corespunzătoare a punctului de încercare PSAP (de exemplu, închide).
- 3.2.5. În cazul în care tentativa de apelare a sistemului bazat pe serviciul 112 eșuează în timpul încercării, procedura de încercare poate fi repetată.
- 3.3. Lipsa unui fișier-jurnal în sistemul TPS se verifică prin accesul la acea parte a sistemului în care sunt stocate fișierele-jurnal eCall.
  - 3.3.1. Verificatorului serviciului tehnic trebuie să i se faciliteze accesul la locul în care sunt stocate în IVS fișierele-jurnal eCall. Acest lucru va presupune posibilitatea de a descărca de pe IVS orice fișiere-jurnal, astfel încât acestea să poată fi vizualizate de verificator.
  - 3.3.2. Cerința este considerată respectată dacă nu există fișiere-jurnal prezente în memoria sistemului TPS de la bordul vehiculului.
  - 3.3.3. Prezența în sistemul TPS a unui fișier-jurnal aferent unui apel eCall care a fost efectuat prin sistemul bazat pe serviciul 112 constituie un eșec.
- 3.4. Procedurile de conectare

Se aplică procedurile de conectare definite la punctul 2.7 din anexa I la prezentul regulament.

---

## ANEXA IX

**Clasele de vehicule menționate la articolul 2**

Vehicule blindate din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub>, astfel cum sunt definite la punctul 5.2 din partea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE, echipate cu geamuri de tip securit blindate clasa BR 7 în conformitate cu clasificarea în temeiul standardului european EN 1063:2000 (Încercarea și clasificarea geamurilor de tip securit balistice) și cu părți ale caroseriei conforme cu standardul european EN 1522:1999 (Rezistența la gloanțe a geamurilor, ușilor, obloanelor și jaluzelelor), în cazul în care vehiculele respective, din cauza destinației lor speciale, nu pot îndeplini cerințele Regulamentului (UE) 2015/758 și ale prezentului regulament.

---

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/80 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2017****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 329/2007 al Consiliului privind măsuri restrictive împotriva Republicii Populare Democrate Coreene**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 329/2007 al Consiliului din 27 martie 2007 privind măsuri restrictive împotriva Republicii Populare Democrate Coreene <sup>(1)</sup>, în special articolul 13 alineatul (1) litera (d),

întrucât:

- (1) Anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 329/2007 cuprinde lista persoanelor, entităților și organismelor care au fost desemnate de Comitetul de sancțiuni sau de Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (CSONU) și cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice în temeiul regulamentului menționat.
- (2) La 17 decembrie 2016, Comitetul Consiliului de Securitate al ONU instituit în temeiul Rezoluției 1718 (2006) a hotărât că cinci nave indicate în anexa III la Rezoluția 2270 (2016) în temeiul punctului 23 din rezoluția menționată nu constituie resurse economice controlate sau exploatare de Ocean Maritime Management și, ca atare, nu fac obiectul înghețării activelor impuse la punctul 8 litera (d) din Rezoluția 1718 (2006).
- (3) Prin urmare, anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 329/2007 ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 329/2007 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2017.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte**Șeful interimar al Serviciului Instrumente de Politică Externă*

---

<sup>(1)</sup> JO L 88, 29.3.2007, p. 1.



## ANEXĂ

În anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 329/2007, următoarea mențiune de la rubrica „Persoane juridice, entități și organisme”: Mențiunea „Ocean Maritime Management Company, Limited (OMM) (alias OMM). Adresă: (a) Donghung Dong, Central District, PO Box 120, Phenian, RPDC; (b) Dongheung-dong Changgwang Street, Chung-Ku, PO Box 125, Phenian, RPDC. Alte informații: (a) Numărul OMI (Organizația Maritimă Internațională): 1790183; (b) Ocean Maritime Management Company, Limited a jucat un rol-cheie în organizarea transportului secret de arme și materiale conexe din Cuba către RPDC în iulie 2013. Prin urmare, Ocean Maritime Management Company, Limited a contribuit la activități interzise prin rezoluții, și anume embargoul asupra armelor impus prin Rezoluția 1718 (2006), așa cum a fost modificată prin Rezoluția 1874 (2009), și a contribuit la eludarea măsurilor impuse de aceste rezoluții; (c) Ocean Maritime Management Company, Limited este operatorul/administratorul următoarelor nave, cu numerele OMI aferente: (a) Chol Ryong (Ryong Gun Bong) 8606173, (b) Chong Bong (Greenlight) (Blue Nouvelle) 8909575, (c) Chong Rim 2 8916293, (d) Dawnlight 9110236, (e) Ever Bright 88 (J Star) 8914934, (f) Gold Star 3 (benevolence 2) 8405402, (g) Hoe Ryong 9041552, (h) Hu Chang (O Un Chong Nyon) 8330815, (i) Hui Chon (Hwang Gum San 2) 8405270, (j) Ji Hye San (Hyok Sin 2) 8018900, (k) Kang Gye (Pi Ryu Gang) 8829593, (l) Mi Rim 8713471, (m) Mi Rim 2 9361407, (n) Rang (Po Thong Gang) 8829555, (o) Orion Star (Ricocean) 9333589, (p) Ra Nam 2 8625545, (q) Ra Nam 3 9314650, (r) Ryo Myong 8987333, (s) Ryong Rim (Jon Jin 2) 8018912, (t) Se Pho (Rak Won 2) 8819017, (u) Songjin (Jang Ja San Chong Nyon Ho) 8133530, (v) South Hill 2 8412467, (w) South Hill 5 9138680, (x) Tan Chon (Ryon Gang 2) 7640378, (y) Thae Pyong San (Petrel 1) 9009085, (z) Tong Hung San (Chong Chon Gang) 7937317, (aa) Tong Hung 8661575. Data desemnării: 28.7.2014” se înlocuiește cu următorul text:

„Ocean Maritime Management Company, Limited (OMM) (alias OMM). Adresă: (a) Donghung Dong, Central District, PO Box 120, Phenian, RPDC; (b) Dongheung-dong Changgwang Street, Chung-Ku, PO Box 125, Phenian, RPDC. Alte informații: (a) Numărul OMI (Organizația Maritimă Internațională): 1790183; (b) Ocean Maritime Management Company, Limited a jucat un rol-cheie în organizarea transportului secret de arme și materiale conexe din Cuba către RPDC în iulie 2013. Prin urmare, Ocean Maritime Management Company, Limited a contribuit la activități interzise prin rezoluții, și anume embargoul asupra armelor impus prin Rezoluția 1718 (2006), așa cum a fost modificată prin Rezoluția 1874 (2009), și a contribuit la eludarea măsurilor impuse de aceste rezoluții; (c) Ocean Maritime Management Company, Limited este operatorul/administratorul următoarelor nave, cu numerele OMI aferente: (a) Chol Ryong (Ryong Gun Bong) 8606173, (b) Chong Bong (Greenlight) (Blue Nouvelle) 8909575, (c) Chong Rim 2 8916293, (d) Hoe Ryong 9041552, (e) Hu Chang (O Un Chong Nyon) 8330815, (e) Hui Chon (Hwang Gum San 2) 8405270, (g) Ji Hye San (Hyok Sin 2) 8018900, (h) Kang Gye (Pi Ryu Gang) 8829593, (i) Mi Rim 8713471, (j) Mi Rim 2 9361407, (k) Rang (Po Thong Gang) 8829555, (l) Ra Nam 2 8625545, (m) Ra Nam 3 9314650, (n) Ryo Myong 8987333, (o) Ryong Rim (Jon Jin 2) 8018912, (p) Se Pho (Rak Won 2) 8819017, (q) Songjin (Jang Ja San Chong Nyon Ho) 8133530, (r) South Hill 2 8412467, (s) Tan Chon (Ryon Gang 2) 7640378, (t) Thae Pyong San (Petrel 1) 9009085, (u) Tong Hung San (Chong Chon Gang) 7937317, (v) Tong Hung 8661575. Data desemnării: 28.7.2014”.

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/81 AL COMISIEI****din 16 ianuarie 2017****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 (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate <sup>(2)</sup>, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Rundei 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 XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare 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, 16 ianuarie 2017.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Jerzy PLEWA  
Director general*

*Dir ecția Generală Agricultură și Dezvoltare Rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

## ANEXĂ

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

(EUR/100 kg)

Codul NC	Codul țării terțe <sup>(1)</sup>	Valoarea forfetară de import	
0702 00 00	IL	162,4	
	MA	132,4	
	SN	190,2	
	TR	122,3	
	ZZ	151,8	
0707 00 05	MA	79,2	
	TR	186,2	
	ZZ	132,7	
0709 93 10	MA	280,6	
	TR	257,1	
	ZZ	268,9	
0805 10 20	EG	47,7	
	IL	126,4	
	MA	57,3	
	TR	76,5	
	ZZ	77,0	
0805 20 10	IL	155,4	
	MA	72,5	
	ZZ	114,0	
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	97,9	
	IL	112,5	
	JM	99,3	
	MA	93,5	
	TR	75,6	
	ZZ	95,8	
	0805 50 10	TR	73,1
		ZZ	73,1
0808 10 80	CN	119,1	
	US	137,0	
	ZZ	128,1	
0808 30 90	CL	307,7	
	CN	79,6	
	TR	133,1	
	ZZ	173,5	

<sup>(1)</sup> Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

## DECIZII

### DECIZIA (PESC) 2017/82 A CONSILIULUI

din 16 ianuarie 2017

#### de modificare a Deciziei (PESC) 2016/849 privind măsuri restrictive împotriva Republicii Populare Democrate Coreene

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 31 alineatul (2),

având în vedere Decizia (PESC) 2016/849 a Consiliului din 27 mai 2016 privind măsuri restrictive împotriva Republicii Populare Democrate Coreene și de abrogare a Deciziei 2013/183/PESC <sup>(1)</sup>, în special articolul 33,

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 27 mai 2016, Consiliul a adoptat Decizia (PESC) 2016/849.
- (2) La 17 decembrie 2016, Comitetul Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite instituit în temeiul Rezoluției 1718 (2006) a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite a eliminat numele a cinci nave de pe lista persoanelor și entităților care fac obiectul măsurilor restrictive.
- (3) Prin urmare, anexa I la Decizia (PESC) 2016/849 ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Anexa I la Decizia (PESC) 2016/849 se modifică astfel cum se prevede în anexa la prezenta decizie.

#### *Articolul 2*

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 16 ianuarie 2017.

Pentru Consiliu  
Președintele  
F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> JOL 141, 28.5.2016, p. 79.

## ANEXĂ

Navele cu numerele OMI de mai jos se elimină de pe lista prevăzută la mențiunea 20 din partea B („Entități”) a anexei I la Decizia (PESC) 2016/849 a Consiliului:

- (d) Dawnlight 9110236
  - (e) Ever Bright 88 (J Star) 8914934
  - (f) Gold Star 3 (benevolence) 8405402
  - (o) Orion Star (Richocean) 9333589
  - (w) South Hill 5 9138680
-

**DECIZIA (PESC) 2017/83 A CONSILIULUI****din 16 ianuarie 2017****de modificare a Deciziei 2010/413/PESC privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 29,

având în vedere Decizia 2010/413/PESC a Consiliului din 26 iulie 2010 privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului și de abrogare a Poziției comune 2007/140/PESC <sup>(1)</sup>, în special articolul 23 alineatul (2),

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 26 iulie 2010, Consiliul a adoptat Decizia 2010/413/PESC.
- (2) În conformitate cu articolul 26 alineatul (3) din Decizia 2010/413/PESC, Consiliul a reexaminat lista persoanelor și entităților desemnate care figurează în anexa II la decizia menționată.
- (3) Mai multe entități ar trebui eliminate de pe lista persoanelor și entităților care fac obiectul măsurilor restrictive, care figurează în anexa II la Decizia 2010/413/PESC.
- (4) Ca urmare a hotărârilor Tribunalului în cauzele T-182/13 <sup>(2)</sup>, T-433/13 <sup>(3)</sup>, T-158/13 <sup>(4)</sup>, T-5/13 <sup>(5)</sup>, T-45/14 <sup>(6)</sup> și T-539/14 <sup>(7)</sup> și în cauzele conexe T-423/13 și T-64/14 <sup>(8)</sup>, Moallem Insurance Company, Petropars Operation & Management Company, Petropars Resources Engineering Ltd, Iran Aluminium Company, Iran Liquefied Natural Gas Co., Hanseatic Trade Trust & Shipping (HTTS) GmbH, Naser Bateni, North Drilling Company și Good Luck Shipping Company LLC nu sunt incluse pe lista persoanelor și entităților care fac obiectul măsurilor restrictive, care figurează în anexa II la Decizia 2010/413/PESC.
- (5) Ca urmare a hotărârilor Curții de Justiție în cauzele C-176/13 <sup>(9)</sup> și C-200/13 P <sup>(10)</sup>, Bank Mellat și Bank Saderat Iran nu sunt incluse pe lista persoanelor și entităților cărora li se aplică măsurile restrictive, prevăzută în anexa II la Decizia 2010/413/PESC. Prin urmare, și pentru securitatea juridică, rubrica referitoare la Bank Saderat PLC (Londra) din anexa menționată ar trebui să fie eliminată.
- (6) Decizia 2010/413/PESC ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Anexa II la Decizia 2010/413/PESC se modifică în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

<sup>(1)</sup> JO L 195, 27.7.2010, p. 39.<sup>(2)</sup> Hotărârea Tribunalului din 10 iulie 2014, Moallem Insurance Co./Consiliul Uniunii Europene, T-182/13, ECLI:EU:T:2014:624.<sup>(3)</sup> Hotărârea Tribunalului din 5 mai 2015, Petropars Iran Co. și alții/Consiliul Uniunii Europene, T-433/13, ECLI:EU:T:2015:255.<sup>(4)</sup> Hotărârea Tribunalului din 15 septembrie 2015, Iranian Aluminium Co. (Iralco)/Consiliul Uniunii Europene, T-158/13, ECLI:EU:T:2015:634.<sup>(5)</sup> Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 2015, Iran Liquefied Natural Gas Co./Consiliul Uniunii Europene, T-5/13, ECLI:EU:T:2015:644.<sup>(6)</sup> Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 2015, HTTS Hanseatic Trade Trust & Shipping GmbH și Naser Bateni/Consiliul Uniunii Europene, T-45/14, ECLI:EU:T:2015:650.<sup>(7)</sup> Hotărârea Tribunalului din 19 noiembrie 2015, North Drilling Co./Consiliul Uniunii Europene, T-539/14, ECLI:EU:T:2015:871.<sup>(8)</sup> Hotărârea Tribunalului din 24 mai 2016, Good Luck Shipping LLC/Consiliul Uniunii Europene, T-423/13 și T-64/14, ECLI:EU:T:2016:308.<sup>(9)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 18 februarie 2016, Consiliul Uniunii Europene/Bank Mellat, C-176/13 P, ECLI:EU:C:2016:96.<sup>(10)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 21 aprilie 2016, Consiliul Uniunii Europene/Bank Saderat Iran, C-200/13 P, ECLI:EU:C:2016:284.

*Articolul 2*

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

Adoptată la Bruxelles, 16 ianuarie 2017.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
F. MOGHERINI

—

## ANEXĂ

Rubricile aferente entităților enumerate mai jos se elimină de pe lista prevăzută în partea I.B din anexa II la Decizia 2010/413/PESC a Consiliului:

I. **Persoane și entități implicate în activități nucleare sau privind rachete balistice și persoane și entități care acordă sprijin guvernului Iranului**

B. **Entități**

„7. (a) Bank Saderat PLC (Londra)

48. Neka Novin (alias Niksa Nirou)

65. West Sun Trade GmbH

159. Compania de investiții pentru fondurile de pensii din industria petrolieră a Iranului (OPIC)”.  

---



# RECOMANDĂRI

## RECOMANDAREA (UE) 2017/84 A COMISIEI

din 16 ianuarie 2017

### privind monitorizarea hidrocarburilor din uleiuri minerale în alimente și în materialele și obiectele destinate să vină în contact cu alimentele

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

- (1) Hidrocarburile din uleiuri minerale (*mineral oil hydrocarbons* – MOH) sunt compuși chimici care provin în principal din țiței, dar care sunt obținuți și prin sinteză din cărbune, gaze naturale și biomasă. MOH pot fi prezente în alimente din cauza contaminării mediului, prin intermediul lubrifianților pentru utilaje folosiți în timpul recoltării și producției de alimente, prin intermediul adjuvanților tehnologici, al aditivilor alimentari și al materialelor care intră în contact cu alimentele. MOH de calitate alimentară sunt tratate în așa fel încât conținutul de hidrocarburi aromatice din uleiuri minerale (*mineral oil aromatic hydrocarbons* – MOAH) să fie redus la minimum.
- (2) În 2012, Grupul științific pentru contaminanții din lanțul alimentar (Grupul CONTAM) din cadrul Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară (EFSA) a concluzionat <sup>(1)</sup> că potențialul impact asupra sănătății umane al grupurilor de substanțe care fac parte din MOH variază foarte mult. MOAH pot acționa ca agenți cancerigeni genotoxici, iar anumite hidrocarburi saturate din uleiuri minerale (*mineral oil saturated hydrocarbons* – MOSH) se pot acumula în țesuturile umane și pot cauza efecte adverse care afectează ficatul. Întrucât anumite MOAH sunt considerate mutagene și cancerigene, este important să se organizeze monitorizarea MOH pentru a înțelege mai bine prezența relativă a MOSH și a MOAH în alimentele care au o contribuție majoră la expunerea prin alimentație.
- (3) Întrucât se suspectează că migrarea din materialele care intră în contact cu alimentele, cum ar fi ambalajele de hârtie și carton, contribuie semnificativ la expunerea totală, monitorizarea ar trebui să includă alimentele preambalate, materialul de ambalare și prezența unor bariere funcționale, precum și echipamentele utilizate pentru depozitare și prelucrare. Anumiți parametri pot intensifica migrarea MOH din ambalaje în alimente, cum ar fi perioada de depozitare și condițiile de depozitare. Dat fiind că MOH sunt mai ușor de detectat în cantități mari, strategia de prelevare a probelor ar trebui să țină seama de acești parametri atunci când migrarea acestor substanțe atinge valorile cele mai înalte.
- (4) Pentru a se asigura fiabilitatea datelor analitice obținute, statele membre ar trebui să asigure disponibilitatea echipamentelor de analiză adecvate și să acumuleze suficientă experiență în ceea ce privește analiza MOH, atât în cazul alimentelor, cât și al materialelor care intră în contact cu alimentele, înainte de generarea rezultatelor analitice.
- (5) Pentru a se asigura punerea uniformă în aplicare a prezentei recomandări, laboratorul de referință al Uniunii Europene pentru materialele care intră în contact cu alimentele (LR-UE) ar trebui să furnizeze orientări suplimentare autorităților competente din statele membre și altor părți interesate, inclusiv orientări cu privire la informațiile care ar putea fi colectate în cursul investigațiilor, precum și metodele de prelevare a probelor și de analiză.

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:

1. Statele membre ar trebui, cu implicarea activă a operatorilor din sectorul alimentar, precum și a producătorilor, prelucrătorilor și distribuitorilor de materiale care intră în contact cu alimentele și a altor părți interesate, să monitorizeze prezența MOH în alimente pe parcursul anilor 2017 și 2018. Monitorizarea ar trebui să cuprindă grăsimile animale, pâinea și chiflele, produsele de brutărie fină, cerealele pentru micul dejun, produsele de cofetărie (inclusiv ciocolata) și cacaoa, carnea de pește, produsele din pește (conserve de pește), semințele destinate consumului uman, înghețata și deserturile, semințele oleaginoase, pastele, produsele derivate din cereale, leguminoasele, cărnații, fructele cu coajă lemnoasă, uleiurile vegetale, precum și materialele care intră în contact cu alimentele folosite pentru aceste produse.

<sup>(1)</sup> Grupul pentru contaminanții din lanțul alimentar (CONTAM) al EFSA; Aviz științific privind hidrocarburile din uleiuri minerale din alimente (*Scientific Opinion on Mineral Oil Hydrocarbons in Food*). *EFSA Journal* 2012;10(6):2704. p. 185 pp., doi:10.2903/j.efsa.2012.2704.

2. Pentru a asigura punerea în aplicare în mod uniform a prezentei recomandări și pentru a genera rezultate fiabile și comparabile ale monitorizării, ar trebui să fie respectate orientări specifice elaborate de LR-UE în contextul prezentei recomandări („orientările”). Dat fiind că nu există încă astfel de orientări, statele membre ar trebui să coopereze cu LR-UE pentru a elabora în comun orientările respective, în conformitate cu nevoile lor de dezvoltare a capacităților de analiză.
3. Statele membre ar trebui să efectueze prelevarea probelor din alimente în conformitate cu dispozițiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 333/2007 al Comisiei <sup>(1)</sup>. Prelevarea probelor ar trebui să includă un număr proporțional de alimente preambalate. Prelevarea probelor din materialele care intră în contact cu alimentele ar trebui să se realizeze în conformitate cu cele mai bune practici adecvate pentru anumite materiale sau obiecte, astfel cum sunt reflectate în orientări. Ar trebui investigate alte posibile surse de MOH legate de utilizarea în lanțul de aprovizionare a altor materiale care intră în contact cu alimentele, cum ar fi în timpul depozitării sau prelucrării, în cazul în care există indicii clare că ele contribuie la prezența MOH. Prelevarea probelor din alimentele preambalate ar trebui să vizeze în mod predominant produsele care sunt mai aproape de sfârșitul datei durabilității minimale și produsele a căror depozitare sau prelucrare se realizează în condiții de temperatură relativ ridicată.
4. Probele ar trebui să fie analizate astfel cum sunt comercializate. Pentru produsele alimentare preambalate, nivelul hidrocarburilor din uleiuri minerale ar trebui să fie determinat atât în alimente, cât și în materialele care vin în contact cu alimentele, în cazul în care se suspectează că ele reprezintă sursa MOH detectate. Ar trebui acordată o atenție deosebită diferențelor dintre MOSH și MOAH, precum și interpretării rezultatelor analitice, pentru a se asigura că datele obținute sunt fiabile și comparabile. Statele membre care intenționează să analizeze prezența MOSH și a MOAH în alimente și în materialele care intră în contact cu alimentele pot solicita asistență tehnică din partea LR-UE pentru materialele care intră în contact cu alimentele.
5. În cazul în care sunt detectate MOH în alimente, statele membre ar trebui să efectueze controale suplimentare în unitățile din sectorul alimentar, pentru a determina posibila sursă sau posibilele surse. Acolo unde este posibil, investigațiile ar trebui să includă sistemele utilizate de către operatorii din sectorul alimentar care ar putea avea un efect asupra contaminării sau ar putea limita contaminarea [de exemplu, metodele de producție și prelucrare, analiza riscurilor și punctele critice de control (HACCP) sau sistemele sau măsurile similare puse în aplicare pentru a preveni prezența unor astfel de substanțe].
6. În cazul în care MOH sunt detectate în materialele care intră în contact cu alimentele sau provin din acestea, statele membre ar trebui să colecteze date referitoare la materialul care vine în contact cu alimentele (de exemplu, tipul și compoziția materialului ambalajului, prezența unor bariere funcționale, perioada de valabilitate a alimentelor ambalate) și ar trebui să efectueze investigații suplimentare în unitățile producătorilor, prelucrătorilor și distribuitorilor de materiale care intră în contact cu alimentele, pentru a stabili care sunt sistemele utilizate de întreprinderile implicate [de exemplu, metodele de producție și prelucrare a materialelor care vin în contact cu alimentele, precum și documentele necesare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2023/2006 al Comisiei <sup>(2)</sup> privind buna practică de fabricație], astfel cum se prevede în orientări.
7. Statele membre, operatorii din industria alimentară, producătorii, prelucrătorii și distribuitorii de materiale care intră în contact cu alimentele, precum și alte părți interesate, ar trebui să furnizeze EFSA datele rezultate în urma monitorizării, exprimate prin raportare la masa totală, împreună cu informațiile și în formatul electronic de raportare definite de EFSA, în vederea compilării acestora într-o bază de date unică. Ar fi de preferat ca statele membre să furnizeze datele rezultate în urma monitorizării până la 1 octombrie 2017 și, ulterior, până la 1 octombrie 2018. Ultimele rezultate ar trebui să fie furnizate până la 28 februarie 2019. Datele potențial disponibile referitoare la constatarea prezenței acestor substanțe pentru anul 2016, care nu au fost încă furnizate, ar trebui să fie transmise în conformitate cu aceleași modalități, cât mai curând posibil.

Adoptată la Bruxelles, 16 ianuarie 2017.

Pentru Comisie  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
Membru al Comisiei

---

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 333/2007 al Comisiei din 28 martie 2007 de stabilire a metodelor de prelevare a probelor și de analiză pentru controlul nivelurilor de oligoelemente și de contaminanți rezultați în urma prelucrării din produse alimentare (JO L 88, 29.3.2007, p. 29).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 2023/2006 al Comisiei din 22 decembrie 2006 privind buna practică de fabricație a materialelor și a obiectelor destinate să vină în contact cu produsele alimentare (JO L 384, 29.12.2006, p. 75).



ISSN 1977-0782 (ediție electronică)  
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**