DIRECTIVE

DIRECTIVA 2013/60/UE A COMISIEI

din 27 noiembrie 2013

de modificare, în scopul adaptării la progresul tehnic, a Directivei 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți, a Directivei 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și a Directivei 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehicule cu două sau trei roți

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți [1], în special articolul 7,

având în vedere Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți [2], în special articolul 17,

având în vedere Directiva 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehicule cu două sau trei roți [3], în special articolul 4,

întrucât:

(1) Uniunea este o parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958") [4]. Pentru a simplifica legislația de omologare din Uniune, în conformitate cu recomandările din Raportul final intitulat „CARS 21: Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI", este necesar să se modifice directivele UE prin încorporarea în dreptul Uniunii și aplicarea regulamentelor CEE-ONU suplimentare în vigoare în legislația privind omologarea de tip a vehiculelor din categoria L fără a se reduce nivelul de protecție. Pentru a reduce sarcina administrativă legată de procedurile de omologare de tip, producătorilor de vehicule ar trebui să li se permită să solicite omologarea de tip în conformitate cu regulamentele pertinente CEE-ONU menționate la articolul 1 din prezenta directivă.

(2) În perioada de tranziție până la data la care Regulamentul nr. 41 al CEE-ONU referitor la emisiile de zgomot ale motocicletelor [5] devine obligatorie în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri [6], este necesar ca, pentru tipurile noi de vehicule, cerințele privind sunetul pentru motociclete stabilite în capitolul 9 din Directiva 97/24/CE și în a patra serie de modificări la Regulamentul nr. 41 al CEE-ONU, inclusiv valorile limită asociate ale nivelului sonor stabilite în anexa 6 la regulamentul CEE-ONU respectiv, să fie considerate ca fiind echivalente.

(3) Având în vedere nivelul disproporționat de mare de emisii de hidrocarburi și monoxid de carbon produse de vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e (motorete cu două și trei roți și cvadricicluri ușoare), este oportun să se revizuiască încercarea ecologică de tip I (emisii la țeava de evacuare după pornirea la rece), incluzând măsurători ale emisiilor imediat după pornirea la rece pentru a reflecta mai bine condițiile reale de utilizare și proporția semnificativă de emisii poluante produse direct după pornirea la rece, în timp ce motorul se încălzește. Modificările aduse procedurii de încercare în laborator a emisiilor ar trebui să se reflecte în dispozițiile administrative, în special în ceea ce privește modificările cu privire la mențiunile de pe certificatul de conformitate (CoC) și de pe fișa anexată cu rezultatele încercărilor din Directiva 2002/24/CE.

(4) Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pentru toți producătorii și din motive de egalitate a performanței de mediu a categoriilor de vehicule L1e, L2e și L6e în ceea ce privește emisiile de gaze de carter, este, de asemenea, oportun să se solicite producătorului vehiculului, atunci când se solicită o nouă omologare de tip, să precizeze în mod explicit că din sistemul de ventilație a gazelor de carter provin zero

[1] JO L 226, 18.8.1997, p. 1.
[2] JO L 124, 9.5.2002, p. 1.
[3] JO L 222, 25.8.2009, p. 1.
[4] JO L 346, 17.12.1997, p. 81.
[5] JO L 317, 14.11.2012, p. 1.
[6] JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

emisii de gaze de carter pentru aceste categorii de vehicule, ceea ce înseamnă că carterul trebuie etanșat corespunzător și că nu sunt evacuate gaze de carter direct în atmosfera ambiantă pe durata de viață utilă a vehiculului.

(5) Pentru a fi coerente cu cerințele CEE-ONU privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pentru vehiculele din categoria L, precum și pentru a-și îmbunătăți vizibilitatea, noile tipuri de astfel de vehicule ar trebui să fie dotate cu un sistem de iluminare care se aprinde în mod automat în conformitate cu Regulamentele nr. 74 (vehiculele din categoria L1e) [1] și nr. 53 (motocicletele din categoria L3e) [2] ale CEE-ONU sau cu faruri pentru circulația pe timp de zi în conformitate cu cerințele relevante din Regulamentul nr. 87 CEE-ONU [3]. Pentru toate celelalte subcategorii de vehicule din categoria L, aprinderea automată a luminilor trebuie să fie instalată sau, la alegerea fabricantului, trebuie să fie instalate faruri pentru circulația pe timp de zi care se aprind în mod automat.

(6) Prezenta directivă ar trebui să introducă în mod explicit nivelul Euro pentru categoriile L1e, L2e și L6e de vehicule care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24/CE. Certificatele de conformitate pentru vehiculele cu o omologare a emisiilor în conformitate cu dispozițiile anterioare ar trebui să continue să fie autorizate să indice nivelul Euro în mod voluntar.

(7) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru adaptarea la progresul tehnic.

(8) Pentru a permite adoptarea, de către statele membre, a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termenul stabilit, directiva ar trebui să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării sale,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 97/24/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 alineatul (1) din Directiva 97/24/CE se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În conformitate cu dispozițiile articolului 11 din Directiva 2002/24/CE, se recunoaște echivalența între cerințele capitolelor 1 (anvelope), 2 (dispozitive de iluminat și semnalizare luminoasă), 4 (oglinzi retrovizoare), anexa III la capitolul 9 (cerințe în ceea ce privește nivelul maxim admisibil de zgomot și sistemul de evacuare pentru motociclete) și capitolul 11 (centuri de siguranță) din anexa la prezenta directivă și cele din Regulamentele nr. 30 [1], nr. 54 [2], nr. 64 [3] și nr. 75 [4] pentru anvelope, nr. 3 [5], nr. 19 [6], nr. 20 [7], nr. 37 [8], nr. 38 [9], nr. 50 [10], nr. 53 [11], nr. 56 [12], nr. 57 [13], nr. 72 [14], nr. 74 [15] și nr. 82 [16] pentru dispozitivele de iluminat și semnalizare, nr. 81 [17] pentru oglinzile retrovizoare, nr. 16 [18] pentru centurile de siguranță și nr. 41 [19] privind emisiile de zgomot ale motocicletelor ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

[1] JO L 166, 18.6.2013, p. 88.
[2] JO L 166, 18.6.2013, p. 55.
[3] JO L 164, 30.6.2010, p. 46.

[1] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
[2] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
[3] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
[4] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
[5] E/CEE/TRANS/324/ADD 2.
[6] E/CEE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
[7] E/CEE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
[8] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
[9] E/CEE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
[10] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
[11] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD52/Rev.2.
[12] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
[13] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
[14] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
[15] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD73/Rev.2/Amend.1.
[16] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
[17] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
[18] E/CEE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
[19] E/CEE/TRANS/505/Rev.1/Add.40/Rev.2."

2. Anexele I, II și IV la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Anexele IV și VII la Directiva 2002/24/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta directivă.

Articolul 3

Anexele I-VI la Directiva 2009/67/CE se modifică în conformitate cu anexa III la prezenta directivă.

Articolul 4

(1) Începând din 1 iulie 2014, statele membre, pe motive legate de măsurile de combatere a poluării aerului și de siguranța în funcționare, ar trebui să refuze acordarea omologării de tip oricărui tip nou de autovehicul cu două sau trei roți care nu se conformează cu Directivele 2002/24/CE și 97/24/CE, astfel cum au fost modificate prin prezenta directivă.

(2) Începând de la 1 iulie 2014, certificatele de conformitate se eliberează pentru vehiculele care sunt conforme cu dispozițiile din Directiva 97/24/CE, astfel cum au fost modificate la punctul 1 din anexa II la prezenta directivă.

Articolul 5

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iunie 2014 cel târziu. Ele comunică Comisiei textul relevant al acestor dispoziții, fără întârziere.

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

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 6

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

Articolul 7

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptat la Bruxelles, 27 noiembrie 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

Anexele I, II și IV la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) punctele 2.2-2.2.1.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.2. **Descrierea încercărilor**

2.2.1. Categoriile de vehicule L1e, L2e și L6e în conformitate cu emisiile Euro 3 se supun tipului I și II de încercări specificate mai jos:

2.2.1.1. Tipul I de încercări (media emisiilor poluante într-o zonă urbană aglomerată după pornirea la rece)

2.2.1.1.1. Vehiculul de încercare este așezat pe un dinamometru de șasiu prevăzut cu frână și volan de inerție. Se efectuează următoarea procedură de încercare:

2.2.1.1.1.1. este întreprinsă fără întrerupere o fază de încercare 1 la rece cu durata de 448 de secunde și cuprinzând patru cicluri elementare;

2.2.1.1.1.2. o fază de încercare 2 la cald trebuie să urmeze fără întârziere faza de încercare 1 la rece, cu durata de 448 de secunde și cuprinzând patru cicluri elementare. Faza de încercare 2 la cald se efectuează fără întrerupere;

2.2.1.1.1.3. fiecare ciclu elementar în faza de încercare 1 la rece sau în faza de încercare 2 la cald cuprinde șapte operațiuni (ralanti, accelerare, viteză constantă, decelerație, viteză constantă, decelerație, ralanti). În timpul ambelor faze de încercare la cald și la rece, gazele de eșapament sunt diluate cu aer proaspăt în așa fel încât volumul debitului acestui amestec este constant;

2.2.1.1.1.4. în încercarea de tipul I:

2.2.1.1.1.4.1. pe durata fazei de încercare 1 la rece un flux continuu de eșantioane de amestec de gaze de evacuare și aer de diluare trebuie să fie colectate în sacul nr. 1. Pe durata fazei de încercare 2 la cald un flux continuu de eșantioane de amestec de gaze de evacuare și aer de diluare trebuie să fie colectate într-un sac separat nr. 2. Se procedează separat la determinarea succesivă a concentrațiilor de monoxid de carbon, hidrocarburi totale, oxizi de azot și bioxid de carbon în sacul nr. 1 și sacul nr. 2;

2.2.1.1.1.4.2. volumul total al amestecului în fiecare sac se măsoară și se adună pentru a obține volumul total al sacilor;

2.2.1.1.1.4.3. la sfârșitul fiecărei faze de încercare se înregistrează distanța efectiv parcursă din totalul afișat pe contorul de rotație acționat de rolă.

2.2.1.1.2. Încercarea se realizează în conformitate cu procedura de încercare descrisă în apendicele 1. Gazele sunt colectate și analizate în conformitate cu metodele stabilite.

2.2.1.1.3. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 2.2.1.14, încercarea se realizează de trei ori. Masa totală obținută la fiecare încercare a monoxidului de carbon, a hidrocarburilor și a oxizilor de azot trebuie să fie sub limita valorilor Euro 3 stabilite în tabelul de mai jos.

2.2.1.1.3.1. *Tabelul 1*

Limite de emisii Euro 3 pentru categoriile de vehicule L1e, L2e și L6e

Omologare de tip pentru componente și conformitatea producției	
CO (g/km)	HC + NO_x (g/km)
L_1	L_2
1 ([1])	1,2

([1]) Limita masei de CO trebuie să fie de 3,5 g/km în cazul motoretelor cu trei roți (L2e) și al cvadriciclurilor ușoare (L6e).

2.2.1.1.3.2. Totuși, unul dintre cele trei rezultate pentru fiecare dintre poluanții menționați mai sus poate depăși cu maximum 10 % valoarea limită prescrisă pentru motoretele implicate, cu condiția ca media aritmetică a celor trei rezultate să fie mai mică decât valoarea limită prescrisă. Dacă mai mult de un poluant depășește valorile limită, nu se ține cont dacă aceasta se întâmplă în aceeași încercare sau în mai multe.

2.2.1.1.4. Numărul de încercări prescris la punctul 2.2.1.1.3 este redus, corespunzător condițiilor de mai jos, când V_1 este rezultatul primei încercări și V_2 rezultatul celei de a doua încercări pentru fiecare dintre poluanții menționați la punctul respectiv.

2.2.1.1.4.1. Este necesară doar o încercare dacă $V_1 \leq 0,70$ pentru toți poluanții implicați.

2.2.1.1.4.2. Sunt necesare doar două încercări dacă $V_1 \leq 0,85$ L pentru toți poluanții implicați și dacă, pentru cel puțin un poluant, $V_1 > 0,70$ L. În completare, pentru fiecare dintre poluanții implicați, V_2 trebuie să fie astfel încât $V_1 + V_2 < 1,70$ L și $V_2 <$ L.

2.2.1.1.5. Un vehicul din categoria L1e, L2e sau L6e care respectă limitele Euro 3 din încercarea de tip I stabilite la punctul 2.2.1.1.3.1 și cerințele referitoare la încercarea de tip I prevăzute în prezenta anexă este omologat ca vehicul conform cu standardul Euro 3.

2.2.1.2. Încercarea de tip II (emisii de monoxid de carbon și de hidrocarburi nearse la ralanti)

2.2.1.2.1. Sunt măsurate timp de un minut masa monoxidului de carbon și masa hidrocarburilor nearse emise cu motorul la ralanti.

2.2.1.2.2. Încercarea se execută în conformitate cu procedura descrisă în apendicele 2.";

(b) în apendicele 1, punctele 4.2-4.2.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„4.2. **Echipamentul de colectare a gazelor**

Echipamentul de colectare a gazelor cuprinde următoarele componente (a se vedea sub-apendicele 2 și 3):

4.2.1. un dispozitiv de colectare a tuturor gazelor evacuate produse în timpul încercării în timp ce se menține presiunea atmosferică la orificiul (orificiile) de eșapament al(e) motoretei;

4.2.2. un tub care conectează echipamentul de colectare a gazelor evacuate și sistemul de prelevare a acestora. Tubul și dispozitivul de colectare sunt din oțel inoxidabil sau din alt material care nu modifică compoziția gazelor prelevate și care rezistă la temperatura gazului;

4.2.3. un dispozitiv de aspirare a gazelor diluate. Acest dispozitiv garantează un flux constant de volum suficient pentru asigurarea că toate gazele evacuate sunt absorbite.";

(c) în apendicele 1, punctele 4.2.4-4.2.8 se înlocuiesc cu următorul text:

„4.2.4. o sondă de prelevare atașată exteriorului dispozitivului de colectare care poate colecta un eșantion constant de aer pentru diluare utilizând o pompă, un filtru și un debitmetru pe durata încercării;

4.2.5. o sondă de prelevare direcționată în amonte de fluxul de gaz diluat pentru eșantionarea amestecului la un debit constant pe durata încercării utilizând, dacă este necesar, un filtru, un debitmetru și o pompă. Debitul minim al gazelor în sistemele de eșantionare menționate trebuie să fie de cel puțin 150 l/h;

4.2.6. valve cu trei căi pe circuitele de eșantionare descrise mai sus pentru direcționarea volumelor eșantioanelor fie direct în atmosferă, fie către sacii respectivi de eșantionare pe durata încercării;

4.2.7. saci de eșantionare fără scurgeri pentru colectarea amestecului de gaze de evacuare și aer de diluare. Aceștia nu sunt afectați de poluanții în cauză, având o capacitate suficientă pentru a împiedica debitul normal al eșantioanelor prelevate. Trebuie să existe cel puțin un sac de prelevare diferit (sac nr. 1) pentru faza de încercare 1 la rece și un sac de eșantionare separat (sac nr. 2) pentru faza de încercare 2 la cald;

4.2.7.1. acești saci de eșantionare trebuie să aibă dispozitive de etanșare automată care pot fi închise rapid și ușor fie pe circuitul de eșantionare, fie pe circuitul de analiză la finalul încercării.

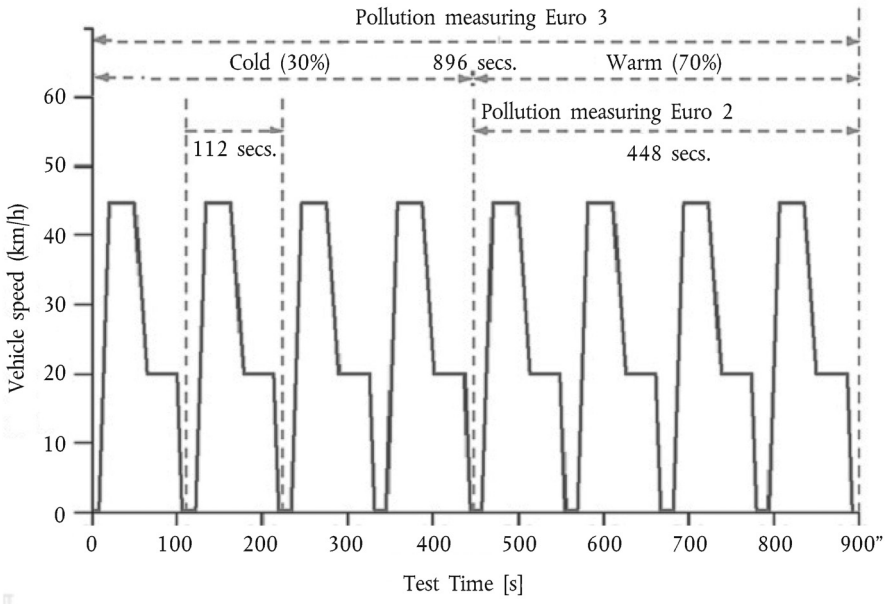
4.2.7.1.1. Dispozitivul de etanșare de pe sacul nr. 1 se închide după 448 de secunde de la începerea încercării de tip I.

4.2.7.1.2. Dispozitivul de etanșare de pe sacul nr. 2 trebuie deschis imediat după sigilarea sacului nr. 1 și închis din nou la 896 de secunde după începerea încercării de tipul I;

4.2.8. trebuie să existe o metodă de măsurare a volumului total de gaze diluate care trece prin dispozitivul de eșantionare pe durata încercării. Sistemul de diluare a gazelor de evacuare trebuie să fie în conformitate cu cerințele din apendicele 2 de la capitolul 6 din anexa I la Regulamentul nr. 83 al CEE-ONU.

4.2.9. *Figura 1*

Eșantionarea emisiilor poluante conform standardului Euro 3 în raport cu standardul Euro 2 pentru un vehicul din categoria L1e, L2e sau L6e



(d) în apendicele 1 se introduce următorul punct 4.3.3:

„4.3.3. Echipamentul de analiză trebuie să permită măsurarea independentă a eșantionului de amestec de gaze de evacuare și aer de diluare colectat în sacii nr. 1 și 2.";

(e) în apendicele 1, punctele 5.4-5.4.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„5.4. **Condiționarea vehiculului de încercare**

5.4.1. Presiunea pneurilor vehiculului de încercare trebuie să fie cea specificată de fabricant pentru utilizarea normală pe șosea. Totuși, dacă diametrul rolei este mai mic de 500 mm, presiunea din anvelope poate fi crescută cu 30-50 %.

5.4.2. Rezervorul (rezervoarele) de combustibil trebuie să fie golit(e), prin intermediul orificiului (orificiilor) de golire prevăzut(e) și umplut(e) cu carburantul de încercare specificat în anexa IV.

5.4.3. Vehiculul de încercare trebuie să fie deplasat în zona de încercare și următoarele operațiuni trebuie să fie efectuate:";

(f) în apendicele 1, se inserează următoarele puncte 5.4.3.1-5.4.3.5:

„5.4.3.1. Vehiculul de încercare este condus sau împins pe șasiul dinamometrului și este supus ciclului de încercare descris la punctul 2.1. Vehiculul de încercare nu trebuie să fie rece și poate fi utilizat pentru reglarea puterii dinamometrului.

5.4.3.2. Sarcina pe roata de direcție trebuie să fie egală cu ± 3 kg din încărcătură, pentru un vehicul utilizat normal, cu un conducător cântărind 75 kg ± 5 kg așezat în poziție normală.

5.4.3.3. Încercările în gol se pot efectua pe parcursul ciclului de încercare prevăzut la punctul 2.1 la punctele de încercare, cu condiția să nu fie prelevat niciun eșantion de emisie, pentru a stabili nivelul minim de accelerație necesar pentru a menține un raport bun viteză-timp.

5.4.3.4. Înainte de a fi plasat în zona de impregnare, vehiculul de încercare este supus la patru cicluri de funcționare consecutive astfel cum se prevede la punctul 2.1, fiecare cu o durată de 112 secunde. Acest ciclu de încercare de precondiționare trebuie să fie efectuat cu reglajele dinamometrului prevăzute la punctele 5.1 și 5.2. Măsurarea emisiilor de la țeava de evacuare nu este necesară pentru acest ciclu de încercare de precondiționare.

5.4.3.5. În decurs de cinci minute de la încheierea fazei de precondiționare, vehiculul de încercare trebuie să fie scos de pe dinamometru și condus sau împins pentru a fi staționat în zona de impregnare. Temperatura ambiantă în zona de impregnare trebuie să fie reglată la 298 K ± 5 K. Vehiculul se ține pe o perioadă de cel puțin șase ore și de maximum 36 de ore înainte de pornirea la rece de tip I sau până când temperatura uleiului motorului T_{Oil}, temperatura lichidului de răcire $T_{Coolant}$ sau temperatura bujiei/garniturii T_{SP} (numai pentru motoarele cu răcire cu aer) este egală cu temperatura aerului din zona de impregnare. Raportul de încercare trebuie să indice criteriul selecționat.";

(g) în apendicele 1, punctele 7.1-7.1.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„7.1. **Eșantionare**

7.1.1. Eșantionarea începe odată cu încercările, așa cum se indică la punctul 6.2.2.

7.1.2. Sacii nr. 1 și 2 trebuie să fie sigilați ermetic și să urmeze secvența sigilării prevăzute la punctul 4.2.7.1. Aceștia nu trebuie să fie conectați în timpul fazei de încercare 1 la rece sau fazei de încercare 2 la cald.

7.1.3. La sfârșitul ciclului final, dispozitivul pentru colectarea gazelor evacuate diluate și a aerului pentru diluare trebuie închis, iar gazul produs de motor trebuie direcționat în atmosferă.";

(h) în apendicele 1, punctul 7.2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„7.2.4. Concentrațiile de HC, CO și NO_x și CO_2 în eșantioanele de gaze evacuate și în sacii colectori ai aerului de diluare sunt determinate din valorile afișate sau înregistrate de echipamentul de măsură prin aplicarea curbelor relevante de calibrare.";

(i) în apendicele 1, punctele 8-8.4.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„8. DETERMINAREA CANTITĂȚII DE GAZE POLUANTE EMISE

8.1. Masele de CO_2 și de poluanți gazoși CO, HC, NO_x se determină separat pentru sacii nr. 1 și 2 în conformitate cu punctele 8.2-8.6.

8.2. Masa de monoxid de carbon emis în timpul testului se determină prin formula:

$$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

unde:

8.2.1. CO_m este masa monoxidului de carbon emis în timpul testului, în g/km, calculată separat pentru fiecare fază;

8.2.2. S_X este distanța parcursă efectiv exprimată în km, obținută prin înmulțirea numărului total al rotațiilor circumferinței afișate pe contorul rolei;

unde:

X = 1 pentru faza 1 la rece;

X = 2 pentru faza 2 la cald;

8.2.3. d_{CO} este densitatea monoxidului de carbon la temperatura de 273,2 K (0 °C) și la presiunea de 101,3 kPa ($= 1{,}250 \cdot 10^3$ g/m^3);

8.2.4. CO_c este volumul concentrației de monoxid de carbon în gazele diluate, exprimat în milionimi (ppm) și corectat pentru a ține cont de poluarea aerului de diluare:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

unde:

8.2.4.1. CO_e este concentrația monoxidului de carbon, măsurată în milionimi (ppm), în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_a.

8.2.4.2. CO_d este concentrația monoxidului de carbon, măsurată în milionimi (ppm), în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_b.

8.2.4.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6;

8.2.5. V este volumul total, exprimat în m^3/încercare, al gazelor diluate la temperatura de referință de 273,2 K (0 °C) și la presiunea de referință de 101,3 kPa:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273{,}2}{101{,}3 \cdot (T_p + 273{,}2)}$$

unde:

8.2.5.1. V_0 este volumul de gaz deplasat de pompa P_1 în timpul unei rotații, exprimat în m^3/rotație. Volumul este funcție de presiunile diferite la secțiunile de admisie și de evacuare ale pompei;

8.2.5.2. N este numărul de rotații efectuate de pompa P_1 în timpul celor patru cicluri de încercări elementare;

8.2.5.3. P_a este presiunea atmosferică exprimată în kPa;

8.2.5.4. P_i înseamnă valoarea medie, exprimată în kPa, în cursul efectuării ciclului de cădere de presiune în secțiunea de admisie a pompei P_1;

8.2.5.5. T_p (°C) este valoarea temperaturii gazelor diluate măsurată în secțiunea de admisie a pompei P_1.

8.3. Masa hidrocarburilor nearse emise prin eșapamentul motoretei în timpul încercărilor este calculată cu formula:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

unde:

8.3.1. HC_m este masa hidrocarburilor emise în timpul încercării, exprimată în g, calculată separat pentru fiecare fază;

8.3.2. S_X este distanța definită la punctul 8.2.2;

8.3.3. d_{HC} este densitatea hidrocarburilor la o temperatură de 273,2 K (0 °C) și o presiune de 101,3 kPa [pentru benzină (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)] (= 631 g/m^3);

8.3.4. HC_c este concentrația gazelor diluate, exprimată în milionimi (ppm) echivalent carbon și corectată pentru a ține cont de aerul de diluare:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

unde:

8.3.4.1. HC_e este concentrația hidrocarburilor, exprimată în milionimi (ppm) echivalent carbon, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_a;

8.3.4.2. HC_d este concentrația hidrocarburilor, exprimată în milionimi (ppm) echivalent carbon, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_b;

8.3.4.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6;

8.3.5. V este volumul definit în 8.2.5.

8.4. Masa oxizilor de azot emiși prin eșapamentul motoretei în cursul încercării este calculată prin intermediul formulei:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

unde:

8.4.1. NO_{xm} este masa oxizilor de azot emiși în timpul încercării, exprimată în g, calculată separat pentru fiecare fază;";

(j) în apendicele 1, se inserează următoarele puncte 8.4.2-8.6.3:

„8.4.2. S_X este distanța definită la punctul 8.2.2;

8.4.3. d_{NO2} este densitatea oxizilor de azot din gazele de eșapament în echivalent de NO_2, la temperatura de 273,2 K (0 °C) și presiunea de 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m^3);

8.4.4. NO_{xc} este concentrația de oxizi de azot în gazele diluate, exprimată în ppm și corectată pentru a ține cont de aerul de diluare:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

unde:

8.4.4.1. NO_{xe} este concentrația de oxizi de azot, exprimată în ppm, din mostra de gaze diluate colectată în săculețul S_a;

8.4.4.2. NO_{xd} este concentrația de oxizi de azot, exprimată în ppm, din mostra de gaze diluate colectată în săculețul S_b;

8.4.4.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6;

8.4.5. K_h este factorul de corecție al umidității

$$K_h = \frac{1}{1 - 0{,}0329 \cdot (H - 10{,}7)}$$

unde:

8.4.5.1. H este umiditatea absolută în grame de apă pe kilogram de aer uscat (în g/kg)

$$H = \frac{6{,}2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

unde:

8.4.5.1.1. U este gradul de umiditate exprimat în procente;

8.4.5.1.2. P_d este presiunea vaporilor saturați cu apă, exprimată în kPa, la temperatura de încercare;

8.4.5.1.3. P_a este presiunea atmosferică exprimată în kPa;

8.4.6. V este volumul definit în 8.2.5.

8.5. Dioxid de carbon (CO_2)

Masa dioxidului de carbon emis prin eșapamentul vehiculului în timpul încercărilor este calculată cu următoarea formulă:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2C}}{10^2}$$

unde:

8.5.1. CO_{2m} este masa dioxidului de carbon emis în timpul seriei de încercări, exprimată în g, calculată separat pentru fiecare fază;

8.5.2. S_X este distanța definită la punctul 8.2.2;

8.5.3. V este volumul definit în 8.2.5;

8.5.4. d_{CO_2} este densitatea dioxidului de carbon la temperatura de 273,2 K (0 °C) și la presiunea de 101,3 kPa, $d_{CO2} = 1{,}964 \cdot 10^3$ g/m^3;

8.5.5. CO_{2c} este concentrația de gaze diluate, exprimată în % dioxid de carbon echivalent, corectată pentru a ține cont de aerul de diluare prin următoarea ecuație:

$$CO_{2C} = CO_{2e} - CO_{2d}\left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

unde:

8.5.5.1. CO_{2e} este concentrația dioxidului de carbon, exprimată în procente, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) S_A;

8.5.5.2. CO_{2d} este concentrația dioxidului de carbon, exprimată în procente, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) S_B;

8.5.5.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6.

8.6. DF este un coeficient exprimat prin formula:

$$DF = \frac{13{,}4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ pentru benzină (E5)}$$

unde:

8.6.1. C_{CO_2} = concentrația de CO_2 din gazul de evacuare diluat conținut în sacii de prelevare, exprimată în % volum;

8.6.2. C_{HC} = concentrația de HC din gazul de evacuare diluat conținut în sacii de prelevare, exprimată în ppm echivalent carbon;

8.6.3. C_{CO} = concentrația de CO din gazele de evacuare conținute în sacii de prelevare, exprimată în ppm.";

(k) în apendicele 1, punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. Prezentarea rezultatelor încercărilor

Rezultatul (mediu) al fazei la rece este denumit R_{X1} (în g), rezultatul (mediu) al fazei la cald este denumit R_{X2} (în g). Utilizând aceste rezultate de emisie, rezultatul final al încercării de tip I R_X (în g/km) se calculează cu ajutorul următoarei formule:

$$R_x = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0{,}3 + R_{X_Warm} \cdot 0{,}7)}{S_T} \text{ în g/km}$$

unde:

X = HC, CO, NO_x sau CO_2

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (în g), a se vedea formula de la punctul 8.3

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (în g), a se vedea formula de la punctul 8.2

$R_{NOx_Cold} = NOx_{mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{NOx_Warm} = NOx_{mass_warm_phase_2}$ (în g), a se vedea formula de la punctul 8.4

$R_{CO2_Cold} = CO_{2mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{CO2_Warm} = CO_{2\ mass_warm_phase_2}$ (în g): a se vedea formula de la punctul 8.5

S_T: distanța totală a încercării = S_1 + S_2 efectiv parcursă de vehiculul de încercare L1e, L2e sau L6e în faza 1 la rece și faza 2 la cald a ciclului complet de încercare.";

(l) în apendicele 1, se adaugă punctul 10 cu următorul text:

„10. Consumul de carburant

Consumul de carburant se calculează utilizând rezultatele încercării de la punctul 9, după cum urmează:

$$FC = \frac{0{,}118}{D} \cdot [(0{,}848 \cdot R_{HC}) + (0{,}429 \cdot R_{CO}) + (0{,}273 \cdot R_{CO_2})]$$

unde:

FC = consumul de carburant în litri pe 100 km;

D = densitatea carburantului de încercare în kg/l la 288,2 k (15 °C)";

(m) se adaugă următorul apendice 3:

„Apendicele 3

Emisiile de gaze de carter și interpretarea rezultatelor încercărilor privind emisiile de CO_2 și consumul de carburant

1. Nicio emisie de gaze de carter nu este emisă de vehiculele omologate de tip din categoriile L1e, L2e, L6e. Gazele de carter nu sunt eliberate direct în mediul ambiant, pe toată durata de viață utilă a vehiculelor din oricare categorie L.

2. Interpretarea rezultatelor încercării de tip I pentru emisiile de CO_2 și consumul de carburant pentru vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e.

2.1. Valorile CO_2 și ale consumului de carburant adoptate ca valori standard pentru omologarea de tip sunt cele declarate de fabricant, cu condiția ca acestea să nu depășească cu mai mult de 4 % valoarea măsurată de serviciul tehnic. Valoarea măsurată poate fi mai mică, fără nicio limitare.

2.2. În cazul în care valoarea măsurată a CO_2 și consumul de combustibil depășesc valoarea CO_2 declarată de fabricant și consumul de carburant cu mai mult de 4 %, se întreprinde o altă încercare pe același vehicul.

2.3. În cazul în care media rezultatelor celor două încercări nu depășește valoarea declarată de constructor cu mai mult de 4 %, atunci valoarea declarată de constructor este considerată drept valoare de omologare de tip.

2.4. Dacă media celor două rezultate ale încercărilor depășește în continuare valoarea declarată cu mai mult de 4 %, se efectuează o încercare finală pe același vehicul. Media celor trei rezultate ale încercărilor este considerată ca valoarea standard pentru omologare."

2. Punctul 2.2.1.1.7 din anexa II se modifică după cum urmează:

„2.2.1.1.7. Datele înregistrate sunt completate în secțiunile corespunzătoare ale documentului menționat în anexa VII la Directiva 2002/24/CE. Nivelul Euro corespunzător se introduce la punctul 46.2 din anexa IV la Directiva 2002/24/CE în conformitate cu normele stabilite în nota de subsol de la punctul respectiv."

3. Anexa IV se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IV

SPECIFICAȚII PENTRU CARBURANȚII DE REFERINȚĂ

Carburanții de referință benzină (E5) și motorină (B5) sunt specificați în conformitate cu secțiunea A din anexa IX la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (*).

(*) JO L 199, 28.7.2008, p. 1."

ANEXA II

1. Anexa IV la Directiva 2002/24/CE se modifică după cum urmează:

(a) punctul 46 se modifică după cum urmează:

„46. Emisii de gaze de evacuare ([11])

46.1 Nivel Euro:. .....(1, 2 sau 3) ([12])

46.2. Încercare de tip I: CO:. ..... g/km HC:. ..... g/km NO_x . ..... g/km HC + NO_x:. ..... g/km ([13])

46.3. Încercare de tip II: CO ([13]): ..... g/min HC ([13]): ..... g/min

CO ([14]): ..... % vol

Poluarea vizibilă a aerului cauzată de un motor cu aprindere prin comprimare:

valoarea corectată a coeficientului de absorbție:. ..... m^{-1}";

(b) se adaugă notele de subsol 12, 13 și 14:

„([12]) În funcție de numărul directivei relevante și a ultimului act de modificare aplicabil omologării, conformitatea cu nivelul Euro 1, 2 sau 3 se determină după cum urmează:

Indicarea nivelului Euro în cazul în care autoritatea competentă în materie de omologare dorește acest lucru, pentru omologările acordate anterior următoarei date: 11 decembrie 2013;

În tabelul 2.2.1.1.3 din anexa I la capitolul 5 al Directivei 97/24/CE, prin conformitatea cu primul rând de valori limită se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 1» și prin conformitatea cu cel de al doilea rând de valori limită se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 2»;

Prin conformitate deplină cu anexa I la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE, ceea ce include conformitatea cu nivelul «Euro 2» combinată cu metodologia de încercare, prevăzută în anexa I la Directiva 2013/60/UE a Comisiei (JO L 329, 10.12.2013, p. 15), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 3»;

În tabelul 2.2.1.1.5 din anexa II la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE, prin conformitate cu:

— rândurile de valori limită în partea A din tabelul 2.2.1.1.5 privind clasa I (< 150 cm^3) și clasa II (≥ 150 cm^3), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 2»;

— rândurile de valori limită în partea B din tabelul 2.2.1.1.5 privind clasa I (< 150 cm^3) și clasa II (≥ 150 cm^3), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 3»;

— rândurile de valori limită în partea C din tabelul 2.2.1.1.5 privind clasa I (v_{max} < 130 km/h) și clasa II (v_{max} ≥ 130 km/h), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 3».

([13]) Numai pentru vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e conforme cu dispozițiile din Directiva 97/24/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2013/60/UE.

([14]) Pentru vehiculele din categoria L care intră în domeniul de aplicare a articolului 1 din Directiva 2002/24/CE, cu excepția vehiculelor din categoriile L1e, L2e și L6e."

2. Anexa VII la Directiva 2002/24/CE se modifică după cum urmează:

(a) punctele 2-2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2. Rezultatele încercărilor de emisii

Numărul directivei corespondente și a actelor sale de modificare aplicabile omologării de tip. În cazul unei directive cu două sau mai multe etape de punere în aplicare, stadiul punerii în aplicare și nivelul Euro trebuie să fie indicate:

Variantă/versiune: .....

Nivel Euro ([1]): .....

2.1. Încercare de tip I

CO:. ..... g/km

HC ([3]): ..... g/km

NO_x ([3]). ..... g/km

HC + NO_x ([2]): ..... g/km

CO_2 ([2]): ..... g/km

Consumul de carburant ([2]): ..... l/100 km

2.2. Încercare de tip II

CO (g/min) ([2]) .....

HC (g/min) ([2]) .....

CO (% vol) ([3]) în regim de ralanti normal: .....

Precizați viteza de ralanti ([3]) ([4]): .....

CO (% vol) ([3]) în regim de ralanti accelerat: .....

Precizați viteza de ralanti ([3]) ([4]): .....

Temperatura uleiului motorului ([3]) ([5]): ....."

(b) notele de subsol se modifică după cum urmează:

„([1]) A se vedea nota de subsol 12 din anexa IV.

([2]) Numai pentru vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e.

([3]) Pentru vehiculele din categoria L care intră în domeniul de aplicare a articolului 1 din Directiva 2002/24/CE, cu excepția vehiculelor din categoriile L1e, L2e și L6e.

([4]) A se menționa toleranța de măsurare.

([5]) Aplicabil numai pentru motoarele în patru timpi."

ANEXA III

Anexele I-VI la Directiva 2009/67/CE se modifică după cum urmează:

1. Lista anexelor se modifică după cum urmează:

   (a) trimiterile la apendicele 1 și 2 din anexa II se elimină;

   (b) trimiterile la apendicele 1 și 2 din anexa IV se elimină.

2. Anexa I se modifică după cum urmează:

   (a) în partea A, se adaugă următoarele puncte 16-18:

   „16. *lampă de circulație pe timp de zi*

   înseamnă o lampă orientată spre față utilizată pentru ca vehiculul să fie mai ușor vizibil în timpul utilizării acestuia în timpul zilei;

   17. *sistem de oprire/pornire*

   înseamnă un sistem automat de oprire și pornire a motorului pentru a reduce funcționarea la ralanti, reducând astfel consumul de combustibil, emisiile poluante și de CO_2;

   18. prin *întrerupătorul principal al vehiculului*

   se înțelege dispozitivul prin intermediul căruia sistemul electronic de la bordul vehiculului trece din modul deconectat, cum este cazul unui vehicul staționat în absența conducătorului auto, în modul normal de funcționare.";

   (b) în partea B, punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

   „10. Legăturile electrice trebuie să fie astfel realizate, încât lampa de poziție față sau farul de fază scurtă, dacă nu există lampă de poziție față, lampa de poziție spate și lampa plăcuței de înmatriculare spate să poată fi pornite și oprite doar simultan.

   Vehiculele trebuie să fie dotate cu:

   — lămpi de circulație pe timp de zi; sau

   — faruri de fază scurtă care sunt în mod automat aprinse atunci când întrerupătorul principal al vehiculului a fost acționat.";

   (c) în partea B, punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

   „11. În absența unor cerințe speciale, legăturile electrice trebuie să fie astfel realizate, încât farul de fază lungă, farul de fază scurtă și lampa de ceață să nu poată fi pornite până când lămpile menționate la punctul 10 nu au fost, de asemenea, aprinse. Această cerință nu se aplică, totuși, farurilor de fază lungă sau scurtă când ele emit avertizări optice ce constau din iluminata intermitentă la intervale scurte cu farul de fază lungă sau iluminata intermitentă la intervale scurte cu farul de fază scurtă sau aprinderea alternativă la intervale scurte a farului de fază lungă și a farului de fază scurtă.";

   (d) în partea B, se adaugă următoarele puncte 15-17:

   „15. Vehiculele din categoria L1e și L3e pot fi dotate cu dispozitive și materiale suplimentare reflectorizante în spate și lateral, cu condiția ca acestea să nu diminueze eficiența dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă obligatorii. În special, compartimentele pentru bagaje și portbagajele pot fi prevăzute cu materiale retroreflectorizante, cu condiția ca acestea să fie de aceeași culoare ca dispozitivul de iluminat situat în acel loc.

   16. Niciun vehicul nu trebuie să fie echipat cu surse de lumină auxiliare care emit lumină care poate fi direct și/sau indirect observată în condiții normale de conducere, altele decât cele pentru iluminarea comenzilor, martorilor și a indicatoarelor sau compartimentul ocupantului.

   17. În cazul în care activarea automată a farurilor aprinse sau a lămpii de circulație pe timp de zi este legată de funcționarea unui motor, acest lucru se interpretează ca fiind legat de activarea întrerupătorului principal. În special, acest lucru este valabil pentru vehiculele care funcționează cu electricitate sau alte sisteme alternative de propulsie și vehiculele echipate cu un sistem de pornire/oprire automată a motorului."

3. Anexa II se modifică după cum urmează:

   (a) punctele 1-1.2 se înlocuiesc cu următorul text:

   „1. Vehiculele din categoria L1e trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante din Regulamentul nr. 74 al CEE-ONU. Vehiculele cu o viteză maximă proiectată a vehiculului ≤ 25 km/h trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante prevăzute pentru vehicule cu o viteză maximă proiectată a vehiculului > 25 km/h.

1.1. Vehiculele din categoria L1e, în absența unor cerințe specifice pentru vehiculele din categoria respectivă, trebuie să fie dotate cu un dispozitiv de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate.

1.2. În absența unor cerințe specifice în Regulamentul nr. 74 al CEE-ONU, vehiculele din categoria L1e pot fi dotate cu lămpi pentru circulație diurnă care sunt activate în locul farurilor aprinse automat și care îndeplinesc cerințele de la punctele 6.15-6.15.7 din anexa III.";

(b) apendicele 1 și 2 se elimină;

(c) apendicele 3 se renumerotează ca apendicele 1 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;

(d) apendicele 4 se renumerotează ca apendicele 2 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;

(e) în apendicele 2 se introduce următorul punct 5.7:

„5.7. Lampă pentru plăcuța de înmatriculare spate";

(f) în apendicele 2, punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.3. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)".

4. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct 1.8:

„1.8. lampă pentru plăcuța de înmatriculare spate;";

(b) punctul 2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3. lampă pentru circulație diurnă;";

(c) punctul 6.1.10 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.10. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis: obligatoriu dacă farul cu lumină de drum este montat (indicator albastru de semnalizare și fără intermitență).";

(d) se inserează următorul punct 6.1.11:

„6.1.11. Alte cerințe:

— farurile cu lumină de drum ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

— valoarea cumulată a intensității maxime a tuturor farurilor cu lumină de drum care pot fi activate în același timp nu trebuie să depășească 430 000 cd, ceea ce corespunde unei valori de referință de 100.";

(e) punctul 6.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.3.1. În lățime:

— o lumină de întâlnire independentă poate fi montată deasupra, dedesubt sau lateral față de altă lampă față. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al luminii de întâlnire trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o fază de întâlnire independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este dotat, de asemenea, cu o lampă de poziție față, în plus față de farul care produce lumina de întâlnire principală, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lumini de întâlnire dintre care niciuna, una dintre ele sau ambele este/sunt reciproc încorporată/încorporate cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— în cazul în care există două faruri de întâlnire, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase ale celor mai exterioare lămpi și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.";

(f) punctul 6.2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.11. Alte cerințe:

— farurile cu lumină de întâlnire ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

— farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 0,8 m sau mai puțin deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 1,5 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;

— farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este între 0,8 m și 1,0 m deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;

— farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 1,0 m sau mai mult deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,5 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;

— pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinație inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Un dispozitiv exterior de ajustare poate fi utilizat pentru a satisface cerințele, cu condiția ca nicio altă unealtă în afara celor furnizate împreună cu vehiculul să nu fie necesară;

— pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinație inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Se poate utiliza un dispozitiv de reglare a înălțimii luminii farurilor pentru a satisface cerințele prezentului punct, dar funcționarea acestuia trebuie să fie automată, iar timpul de răspuns să fie mai mic de 30 de secunde.";

(g) se introduce următorul punct 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Condiții de încercare:

— cerințele privind înclinația de la punctul 6.2.11 se verifică după cum urmează:

— vehicul cu masa acestuia în stare de funcționare și o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto;

— vehicul complet încărcat cu masa distribuită astfel încât să se atingă sarcinile maxime admise pe axă declarate de producător pentru această condiție de încărcare;

— vehicul cu o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto și încărcat suplimentar, astfel încât să atingă sarcina maximă admisă pe axa din spate declarată de fabricant; cu toate acestea, sarcina admisă pe axa din față este cât mai mică posibil în acest caz;

— înainte de efectuarea măsurătorilor, vehiculul este deplasat de trei ori în sus și în jos și apoi este deplasat în spate și în față pentru cel puțin o rotație completă a roții.";

(h) punctul 6.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.4.1. Număr:

— una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;

— două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm;

— o lampă de stop suplimentară din categoria S3 sau S4 (adică lampă de stop montată în centru în partea superioară) poate fi montată, cu condiția ca toate cerințele relevante din Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU aplicabile instalării unor astfel de lămpi de stop pe vehiculele din categoria M1 să fie îndeplinite.";

(i) punctul 6.5.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.3.1. În lățime:

— o lampă de poziție față individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale: dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de poziție față trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o lampă de poziție față independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de poziție față, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de poziție față dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— în cazul în care există două lămpi de poziție față, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.";

(j) punctul 6.6.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.6.3.1. În lățime:

— o lampă de poziție spate unică trebuie instalată pe vehicul astfel încât centrul de referință al lămpii de poziție spate să fie situat în planul longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de poziție spate trebuie instalate pe vehicul astfel încât centrele de referință ale lămpilor de poziție spate să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— în cazul vehiculelor cu două roți spate și o lățime maximă care depășește 1 300 mm, distanța laterală dintre marginile exterioare ale suprafețelor emițătoare de lumină și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.";

(k) punctul 6.7.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.7.3.1. În lățime:

— în cazul în care există un singur catadioptru spate, acesta trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului;

— în cazul în care există doi catadioptri spate, aceștia vor fi instalați pe vehicul astfel încât centrele lor de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median;

— în cazul în care există doi catadioptri spate, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.";

(l) se adaugă următoarele puncte 6.15-6.15.7:

„6.15. Lampa pentru circulație diurnă

6.15.1. Număr:

— una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;

— două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.15.2. Schema de instalare:

— nu există cerințe specifice.

6.15.3. Poziția:

6.15.3.1. În lățime:

— o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de circulație pe timp de zi trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de circulație pe timp de zi, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de circulație pe timp de zi dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— marginile interioare ale suprafețelor luminoase trebuie să fie la cel puțin 500 mm distanță în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.15.3.2. În înălțime:

— un minimum de 250 mm și un maximum de 1 500 mm deasupra solului.

6.15.3.3. În lungime:

— în fața vehiculului. Această condiție este considerată ca fiind îndeplinită dacă lumina emisă nu jenează conducătorul auto, nici direct, nici indirect prin intermediul oglinzilor retrovizoare și/sau al altor suprafețe reflectorizante ale vehiculului.

6.15.3.4. Distanță:

— dacă distanța între lampa indicatoare de direcție față și lampa de circulație pe timp de zi este egală sau mai mică de 40 mm, legăturile electrice ale lămpii de circulație pe timp de zi pe acea parte a vehiculului trebuie să fie astfel încât:

— să fie stinsă; sau

— intensitatea sa luminoasă să fie redusă până la un nivel care nu depășește 140 cd;

pe durata întregii perioade de activare a lămpii indicatoare de direcție față (ciclurile aprins și stins).

6.15.4. Vizibilitatea geometrică:

— α = 10° în sus și 10° în jos;

— β = 20° spre stânga și spre dreapta dacă există doar o singură lampă pentru circulație diurnă;

— β = 20° spre exterior și 20° spre interior dacă există două lămpi pentru circulație diurnă.

6.15.5. Orientare:

— în sens frontal; se poate deplasa solidar cu unghiul de bracaj al ghidonului.

6.15.6. Legăturile electrice:

— toate lămpile pentru circulație diurnă trebuie să se aprindă atunci când comutatorul principal este activat; cu toate acestea, ele pot rămâne stinse în următoarele condiții:

— sistemul de control al transmisiei automate este în poziția parcare;

— frâna de staționare este activată; sau

— înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima dată după fiecare activare manuală a întrerupătorului principal și a sistemului de propulsie al vehiculului;

— lămpile pentru circulație diurnă pot fi dezactivate manual; cu toate acestea, acest lucru este posibil numai dacă viteza vehiculului nu depășește 10 km/h. Lămpile trebuie să fie repuse automat în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h sau atunci când vehiculul a parcurs mai mult de 100 m;

— lămpile pentru circulație diurnă se dezactivează automat în cazul în care:

— vehiculul este oprit de întrerupătorul principal;

— lămpile de ceață față sunt activate;

— farurile sunt activate, cu excepția cazului în care ele sunt utilizate pentru a emite semnale luminoase intermitente la intervale scurte de timp; și

— în condiții de lumină ambiantă de maximum 1 000 de lucși în cazul în care viteza indicată pe vitezometrul vehiculului este încă clar lizibilă (de exemplu, în cazul în care iluminarea vitezometrului este întotdeauna aprinsă) și vehiculul nu este prevăzut cu un indicator de iluminare pentru anclanșare de culoare verde și fără intermitență în conformitate cu punctul 6.5.9 sau un indicator verde de funcționare cu circuit închis specific pentru lampa pentru circulație pe timp de zi identificat prin simbolul adecvat. În acest caz, farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B sunt activate automat în mod simultan în mai puțin de două secunde după ce nivelul luminii ambiante coboară sub 1 000 de lucși. În cazul în care condițiile de luminozitate ambiante ajung ulterior la un nivel de cel puțin 7 000 de lucși, lămpile de circulație pe timp de zi trebuie să fie reactivate automat, în timp ce farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B se dezactivează în mod simultan într-un interval cuprins între cinci și 300 de secunde (de exemplu, activarea pe deplin automată a sistemului de iluminare este necesară în cazul în care conducătorul auto nu are indicii vizibile și stimulare pentru a activa iluminarea normală în condiții de întuneric).

6.15.7. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis:

— opțional.";

(m) în apendicele 4 se introduce următorul punct 5.8:

„5.8. Lampă plăcuța de înmatriculare spate";

(n) în apendicele 4, punctul 6.4 se înlocuiește cu următorul text:

„6.4. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)".

5. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Vehiculele din categoria L3e trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante prevăzute în Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu excepția punctului 5.14.9”;

(b) apendicele 1 și 2 se elimină;

(c) apendicele 3 se renumerotează ca apendicele 1 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;

(d) apendicele 4 se renumerotează ca apendicele 2 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;

(e) în apendicele 2, se adaugă punctul 6.5 cu următorul text:

„6.5. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*);”.

6. Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă următorul punct 2.5:

„2.5. Lampa pentru circulație diurnă;”.

(b) punctul 6.1.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.11. Alte cerințe:

— farurile cu lumină de drum ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

— valoarea cumulată a intensității maxime a tuturor farurilor cu lumină de drum care pot fi activate în același timp nu trebuie să depășească 430 000 cd, ceea ce corespunde unei valori de referință de 100.”;

(c) se adaugă următoarele puncte 6.13-6.13.7:

„6.13. Lampa pentru circulație diurnă

6.13.1. Număr:

— una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;

— două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.13.2. Schema de instalare:

— nu există cerințe specifice.

6.13.3. Poziția:

6.13.3.1. În lățime:

— o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de circulație pe timp de zi trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de circulație pe timp de zi, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de circulație pe timp de zi dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— marginile interioare ale suprafețelor luminoase trebuie să fie la cel puțin 500 mm distanță în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.13.3.2. În înălțime:

— un minimum de 250 mm și un maximum de 1 500 mm deasupra solului.

6.13.3.3. În lungime:

— în fața vehiculului. Această condiție este considerată ca fiind îndeplinită dacă lumina emisă nu jenează conducătorul auto, nici direct, nici indirect prin intermediul oglinzilor retrovizoare și/sau al altor suprafețe reflectorizante ale vehiculului.

6.13.3.4. Distanță:

— dacă distanța între lampa indicatoare de direcție față și lampa de circulație pe timp de zi este egală sau mai mică de 40 mm, legăturile electrice ale lămpii de circulație pe timp de zi pe acea parte a vehiculului trebuie să fie astfel încât:

— să fie stinsă; sau

— intensitatea sa luminoasă să fie redusă până la un nivel care nu depășește 140 cd;

pe durata întregii perioade de activare a lămpii indicatoare de direcție față (ciclurile aprins și stins).

6.13.4. Vizibilitatea geometrică:

— α = 10° în sus și 10° în jos;

— β = 20° spre stânga și spre dreapta dacă există doar o singură lampă pentru circulație diurnă;

— β = 20° spre exterior și 20° spre interior dacă există două lămpi pentru circulație diurnă.

6.13.5. Orientare:

— în sens frontal; se poate deplasa solidar cu unghiul de bracaj al ghidonului.

6.13.6. Legăturile electrice:

— toate lămpile pentru circulație diurnă trebuie să se aprindă atunci când comutatorul principal este activat; cu toate acestea, ele pot rămâne stinse în următoarele condiții:

— sistemul de control al transmisiei automate este în poziția parcare;

— frâna de staționare este activată; sau

— înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima dată după fiecare activare manuală a întrerupătorului principal și a sistemului de propulsie al vehiculului;

— lămpile pentru circulație diurnă pot fi dezactivate manual; cu toate acestea, acest lucru este posibil numai dacă viteza vehiculului nu depășește 10 km/h. Lămpile trebuie să fie repuse automat în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h sau atunci când vehiculul a parcurs mai mult de 100 m;

— lămpile pentru circulație pe timp de zi se dezactivează în fiecare caz automat atunci când:

— vehiculul este oprit de întrerupătorul principal;

— lămpile de ceață față sunt activate;

— farurile sunt activate, cu excepția cazului în care ele sunt utilizate pentru a emite semnale luminoase intermitente la intervale scurte de timp; și

— în condiții de lumină ambiantă de maximum 1 000 de lucși în cazul în care viteza indicată pe vitezometrul vehiculului este încă clar lizibilă (de exemplu, în cazul în care iluminarea vitezometrului este întotdeauna aprinsă) și vehiculul nu este prevăzut cu un indicator de iluminare pentru anclanșare de culoare verde și fără intermitență în conformitate cu punctul 6.5.9 sau un indicator verde de funcționare cu circuit închis specific pentru lampa pentru circulație pe timp de zi identificat prin simbolul adecvat. În acest caz, farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B sunt activate automat în mod simultan în mai puțin de două secunde după ce nivelul luminii ambiante coboară sub 1 000 de lucși. În cazul în care condițiile de luminozitate ambiante ajung ulterior la un nivel de cel puțin 7 000 de lucși, lămpile de circulație pe timp de zi trebuie să fie reactivate automat, în timp ce farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B se dezactivează în mod simultan într-un interval cuprins între cinci și 300 de secunde (de exemplu, activarea pe deplin automată a sistemului de iluminare este necesară în cazul în care conducătorul auto nu are indicii vizibile și stimulare pentru a activa iluminarea normală în condiții de întuneric).

6.13.7. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis:

— opțional;".

(d) în apendicele 4, se adaugă punctul 6.5 cu următorul text:

„6.5. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)".

7. Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4. lampă pentru circulație diurnă";

(b) punctul 6.1.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.11. Alte cerințe:

— farurile cu lumină de drum ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

— valoarea cumulată a intensității maxime a tuturor farurilor cu lumină de drum care pot fi activate în același timp nu trebuie să depășească 430 000 cd, ceea ce corespunde unei valori de referință de 100.";

(c) punctul 6.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.3.1. În lățime:

— o lumină de întâlnire independentă poate fi montată deasupra, dedesubt sau lateral față de altă lampă față. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al luminii de întâlnire trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o fază de întâlnire independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este dotat, de asemenea, cu o lampă de poziție față, în plus față de farul care produce lumina de întâlnire principală, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lumini de întâlnire dintre care niciuna, una dintre ele sau ambele este/sunt reciproc încorporat/încorporate cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— în cazul în care există două faruri de întâlnire, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase ale celor mai exterioare lămpi și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.";

(d) punctul 6.2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.11. Alte cerințe:

— farurile cu lumină de întâlnire ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

— farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 0,8 m sau mai puțin deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 1,5 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;

— farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este între 0,8 m și 1,0 m deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;

— farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 1,0 m sau mai mult deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,5 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;

— pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinație inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Un dispozitiv exterior de ajustare poate fi utilizat pentru a satisface cerințele, cu condiția ca nicio altă unealtă în afara celor furnizate împreună cu vehiculul să nu fie necesară;

— pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinație inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Se poate utiliza un dispozitiv de reglare a înălțimii luminii farurilor pentru a satisface cerințele prezentului paragraf, dar funcționarea acestuia trebuie să fie automată iar timpul de răspuns este mai mic de 30 de secunde.";

(e) se introduce următorul punct 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Condiții de încercare:

— cerințele privind înclinația de la punctul 6.2.11 se verifică după cum urmează:

— vehicul cu masa acestuia în stare de funcționare și o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto;

— vehicul complet încărcat cu masa distribuită astfel încât să se atingă sarcinile maxime admise pe axă declarate de producător pentru această condiție de încărcare;

— vehicul cu o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto și încărcat suplimentar, astfel încât să atingă sarcina maximă admisă pe axa din spate declarată de fabricant; cu toate acestea, sarcina admisă pe axa din față este cât mai mică posibil în acest caz;

— înainte de efectuarea măsurătorilor, vehiculul este deplasat de trei ori în sus și în jos și apoi este deplasat în spate și în față pentru cel puțin o rotație completă a roții.”;

(f) punctul 6.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.4.1. Număr:

— una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;

— două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm;

— o lampă de stop suplimentară din categoria S3 sau S4 (adică o lampă de stop montată în centru în partea superioară) poate fi montată, cu condiția ca toate cerințele relevante din Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU aplicabile instalării unor astfel de lămpi de stop pe vehiculele din categoria M1 să fie îndeplinite.”;

(g) punctul 6.5.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.3.1. În lățime:

— o lampă de poziție față individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de poziție față trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o lampă de poziție față independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de poziție față, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de poziție față dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— în cazul în care există două lămpi de poziție față, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(h) punctul 6.6.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.6.3.1. În lățime:

— o lampă de poziție spate unică trebuie instalată pe vehicul astfel încât centrul de referință al lămpii de poziție spate să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de poziție spate trebuie instalate pe vehicul astfel încât centrele de referință ale lămpilor de poziție spate să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— în cazul vehiculelor cu două roți spate și o lățime maximă care depășește 1 300 mm, distanța laterală dintre marginile exterioare ale suprafețelor emițătoare de lumină și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(i) punctul 6.12.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.12.3.1. În lățime:

— în cazul în care există un singur catadioptru spate, acesta trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului;

— în cazul în care există doi catadioptri spate, aceștia vor fi instalați pe vehicul astfel încât centrele lor de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median;

— în cazul în care există doi catadioptri spate, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(j) se adaugă următoarele puncte 6.14-6.14.7:

„6.14. Lampa pentru circulație diurnă

6.14.1. Număr:

— una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;

— două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.14.2. Schema de instalare:

— nu există cerințe specifice.

6.14.3. Poziția:

6.14.3.1. În lățime:

— o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de circulație pe timp de zi trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de circulație pe timp de zi, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— două lămpi de circulație pe timp de zi dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

— marginile interioare ale suprafețelor luminoase trebuie să fie la cel puțin 500 mm distanță în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.14.3.2. În înălțime:

— un minimum de 250 mm și un maximum de 1 500 mm deasupra solului.

6.14.3.3. În lungime:

— în fața vehiculului. Această condiție este considerată ca fiind îndeplinită dacă lumina emisă nu jenează conducătorul auto, nici direct, nici indirect prin intermediul oglinzilor retrovizoare și/sau al altor suprafețe reflectorizante ale vehiculului.

6.14.3.4. Distanță:

— dacă distanța între lampa indicatoare de direcție față și lampa de circulație pe timp de zi este egală sau mai mică de 40 mm, legăturile electrice ale lămpii de circulație pe timp de zi pe acea parte a vehiculului trebuie să fie astfel încât:

— să fie stinsă; sau

— intensitatea sa luminoasă să fie redusă până la un nivel care nu depășește 140 cd;

pe durata întregii perioade de activare a lămpii indicatoare de direcție față (ciclurile aprins și stins).

6.14.4. Vizibilitatea geometrică:

— $\alpha = 10°$ în sus și 10° în jos;

— $\beta = 20°$ spre stânga și spre dreapta dacă există doar o singură lampă pentru circulație diurnă;

— $\beta = 20°$ spre exterior și 20° spre interior dacă există două lămpi pentru circulație diurnă.

6.14.5. Orientare:

— în sens frontal; se poate deplasa solidar cu unghiul de bracaj al ghidonului.

6.14.6. Legăturile electrice:

— toate lămpile pentru circulație diurnă trebuie să se aprindă atunci când comutatorul principal este activat; cu toate acestea, ele pot rămâne stinse în următoarele condiții:

— sistemul de control al transmisiei automate este în poziția parcare;

— frâna de staționare este activată; sau

— înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima dată după fiecare activare manuală a întrerupătorului principal și a sistemului de propulsie al vehiculului;

— lămpile pentru circulație diurnă pot fi dezactivate manual; cu toate acestea, acest lucru este posibil numai dacă viteza vehiculului nu depășește 10 km/h. Lămpile trebuie să fie repuse automat în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h sau atunci când vehiculul a parcurs mai mult de 100 m;

— lămpile pentru circulație pe timp de zi se dezactivează în fiecare caz automat atunci când:

— vehiculul este oprit de întrerupătorul principal;

— lămpile de ceață față sunt activate;

— farurile sunt activate, cu excepția cazului în care ele sunt utilizate pentru a emite semnale luminoase intermitente la intervale scurte de timp; și

— în condiții de lumină ambiantă de maximum 1 000 de lucși în cazul în care viteza indicată pe vitezometrul vehiculului este încă clar lizibilă (de exemplu, în cazul în care iluminarea vitezometrului este întotdeauna aprinsă) și vehiculul nu este prevăzut cu un indicator de iluminare pentru anclanșare de culoare verde și fără intermitență în conformitate cu punctul 6.5.9 sau un indicator verde de funcționare cu circuit închis specific pentru lampa pentru circulație pe timp de zi identificat prin simbolul adecvat. În acest caz, farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B sunt activate automat în mod simultan în mai puțin de două secunde după ce nivelul luminii ambiante coboară sub 1 000 de lucși. În cazul în care condițiile de luminozitate ambiante ajung ulterior la un nivel de cel puțin 7 000 de lucși, lămpile de circulație pe timp de zi trebuie să fie reactivate automat, în timp ce farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B se dezactivează în mod simultan într-un interval cuprins între cinci și 300 de secunde (de exemplu, activarea pe deplin automată a sistemului de iluminare este necesară în cazul în care conducătorul auto nu are indicii vizibile și stimulare pentru a activa iluminarea normală în condiții de întuneric).

6.14.7. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis:

— opțional";

(k) în apendicele 4, punctul 6.5 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)".