2024/883

22.3.2024

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/883 AL COMISIEI

din 21 martie 2024

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/535 în ceea ce privește al doilea spațiu pentru plăcuța de înmatriculare spate pentru remorci și masa sistemelor de stocare a energiei și de rectificare a regulamentului respectiv

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei [1], în special articolul 4 alineatul (7) și articolul 10 alineatul (3),

întrucât:

(1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei [2] prevede norme privind proceduri și specificații tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor și a anumitor sisteme, componente și unități tehnice separate în ceea ce privește siguranța lor generală. În acest context, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 introduce o cerință tehnică pentru un al doilea spațiu destinat plăcuței de înmatriculare spate pentru remorci. Cu toate acestea, este necesară acordarea unei perioade suplimentare de timp producătorilor pentru conformarea cu această nouă cerință în ceea ce privește spațiul pentru amplasarea și montarea celei de a doua plăcuțe de înmatriculare spate pentru vehicule din categoriile O_3 și O_4. Prin urmare, dispozițiile tranzitorii din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 trebuie modificate pentru a se asigura că cerințele respective se vor aplica mai întâi noilor tipuri de vehicule. În plus, vehiculele din categoria O_2 trebuie să fie exceptate de la această cerință din cauza restricțiilor de proiectare și a lipsei de spațiu.

(2) Este oportun să se prevadă norme privind marcarea numărului de identificare al vehiculului (VIN) pe vehicul și asigurarea trasabilității vehiculului prin intermediul VIN.

(3) De asemenea, este oportun să se prevadă o anumită flexibilitate la poziționarea plăcuței de înmatriculare frontale pentru a ține seama de posibilele constrângeri tehnice și de proiectare în ceea ce privește senzorii, radarele și camerele care urmează să fie instalate în zona frontală a vehiculelor pentru sistemele de siguranță prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/2144.

(4) Este necesar să se completeze cerințele tehnice pentru ca dispozitivele de spălare a parbrizului să ia în considerare cazurile în care astfel de dispozitive încorporează o funcție de atenuare a presiunilor excesive atunci când duzele sunt blocate.

(5) De asemenea, este adecvat să se optimizeze procedurile de încercare pentru sistemele de dejivrare și dezaburire a parbrizului prin asigurarea unei secvențe mai eficiente a activităților din camera de încercare și a flexibilității în alegerea degresantului, asigurând, în același timp, condiții de sănătate și de muncă mai bune pentru persoanele care efectuează încercările.

[1] JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

[2] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei din 31 martie 2021 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește caracteristicile lor de construcție generale și siguranța generală a acestora (JO L 117, 6.4.2021, p. 1).

(6) Este necesar să se prevadă norme privind capacitatea autovehiculelor blocate de a putea fi remorcate pentru a se asigura că acestea pot fi scoase în afara drumului în condiții de siguranță atunci când obstrucționează traficul rutier. În plus, trebuie prevăzute dispoziții tranzitorii pentru a se asigura că noile cerințe în ceea ce privește capacitatea de remorcare se vor aplica mai întâi noilor tipuri de vehicule.

(7) Masa suplimentară a sistemelor specifice de stocare a energiei aplicate vehiculelor cu emisii zero poate duce la situația în care masa de referință a acestor vehicule este mai mare decât cea a vehiculelor convenționale similare. Masa de referință în exces trebuie să fie luată în considerare pentru a permite ca vehiculele cu emisii zero din categoria N, care altminteri nu ar intra în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]), să fie luate în considerare la calcularea mediei emisiilor specifice ale vehiculelor din categoria N_1 pentru producătorii în cauză începând cu 1 ianuarie 2025. Prin urmare, trebuie stabilită o cerință pentru includerea unei înregistrări oficiale a masei sistemului de stocare a energiei în certificatul de conformitate, care urmează să fie pusă la dispoziție ca parte a datelor de monitorizare a CO_2.

(8) După data aplicării Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/535, au fost detectate anumite erori sub forma unor referințe incorecte.

(9) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 trebuie modificat și rectificat în consecință.

(10) Pentru a permite producătorilor și autorităților de omologare ale statelor membre să efectueze adaptările necesare și să se pregătească pentru aplicarea cerințelor privind masa sistemelor de stocare a energiei ale vehiculelor cu emisii zero, data aplicării dispozițiilor respective din prezentul regulament trebuie amânată și aliniată la data prevăzută în Regulamentul (UE) 2019/631.

(11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/535

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat (3a):

„(3a) Începând cu 7 iulie 2024, autoritățile de omologare de tip refuză acordarea omologării UE de tip pentru noile tipuri de vehicule în ceea ce privește spațiul destinat amplasării și montării celei de a doua plăcuțe de înmatriculare spate pentru categoriile de vehicule O_3 și O_4 care nu respectă specificațiile tehnice stabilite în partea 2 din anexa III cu privire la cerințele respective enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144.”;

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Începând cu 7 iulie 2026, autoritățile naționale refuză, din motive legate de spațiul destinat amplasării și montării plăcuțelor de înmatriculare frontale și de spațiul destinat amplasării și montării celei de a doua plăcuțe de înmatriculare spate pentru categoriile de vehicule O_3 și O_4, înmatricularea, introducerea pe piață și punerea în circulație a vehiculelor care nu respectă specificațiile tehnice prevăzute în partea 2 din anexa III în ceea ce privește cerințele respective enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144.”;

(c) se inserează următoarele alineate (4a) și (4b):

„(4a) Începând cu 7 iulie 2025, autoritățile de omologare de tip refuză acordarea omologării UE de tip în ceea ce privește dispozitivele de remorcare pentru noile tipuri de vehicule care nu respectă specificațiile tehnice referitoare la capacitatea de remorcare prevăzute în partea 2 din anexa VII în ceea ce privește cerințele respective enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144.

([3]) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

(4b) Începând cu 7 iulie 2027, autoritățile naționale refuză, din motive legate de dispozitivele de remorcare, înmatricularea, introducerea pe piață și punerea în circulație a vehiculelor care nu respectă specificațiile tehnice referitoare la capacitatea de remorcare prevăzute în partea 2 din anexa VII în ceea ce privește cerințele respective enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144."

2. Anexele II, III, IV, VI, VII și XIII se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Rectificări aduse Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/535

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 se rectifică după cum urmează:

1. La articolul 6, alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) În conformitate cu articolul 6 alineatul (5) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2018/858, o omologare UE de tip poate fi acordată vehiculelor care depășesc dimensiunile maxime autorizate stabilite la punctul 1.1 din secțiunile C, D și E din partea 2 din anexa XIII la prezentul regulament, caz în care mențiunea «derogare de la dimensiunile maxime autorizate» trebuie să fie inclusă la punctul 52 din certificatul de omologare de tip și din certificatul de conformitate.

(4) O omologare UE de tip poate fi acordată vehiculelor destinate transportului de încărcături indivizibile ale căror dimensiuni depășesc dimensiunile maxime autorizate stabilite la punctul 1.1 din secțiunile C, D și E din partea 2 a anexei XIII la prezentul regulament, caz în care certificatul de omologare de tip și certificatul de conformitate trebuie să indice în mod clar faptul că vehiculul este destinat exclusiv transportului de încărcături indivizibile."

2. Anexele II, VIII, XIII și XIV se rectifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Intrare în vigoare

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

Punctul 6 din anexa I se aplică de la 1 ianuarie 2025.

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

Adoptat la Bruxelles, 21 martie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Anexele II, III, IV, VI, VII și XIII se modifică după cum urmează:

1. În anexa II partea 2 secțiunea A, se introduc următoarele puncte înainte de punctul 2.1:

„2.0.1. Pe fiecare vehicul se marchează un VIN.

2.0.2. VIN trebuie să fie unic și se atribuie în mod neechivoc unui anumit vehicul.

2.0.3. VIN se marchează pe șasiu sau pe vehicul în momentul în care vehiculul părăsește linia de producție.

2.0.4. Producătorul asigură trasabilitatea vehiculului pe baza VIN pe o perioadă de 30 de ani.

2.0.5. Existența măsurilor luate de producător pentru asigurarea trasabilității vehiculului menționată la punctul 2.0.4 nu trebuie neapărat să fie verificată în momentul omologării de tip."

2. Anexa III se modifică după cum urmează:

(a) partea 2 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1.2. Vehiculele din categoriile O_3 și O_4 trebuie să fie echipate cu două spații separate pentru amplasarea și montarea plăcuțelor de înmatriculare spate (și anume, care să permită identificarea opțională a unui vehicul tractor, dacă o autoritate națională impune această cerință).";

(ii) la punctul 2.3.4.1.3, se adaugă următoarea frază:

„Cu toate acestea, autoritatea de omologare de tip poate permite o toleranță de până la ± 15°, la cererea producătorului, în scopul poziționării plăcuței de înmatriculare frontale în mod dezaxat față de linia mediană în partea din față a vehiculului din motive tehnice, aerodinamice sau din alte motive.";

(b) în addendumul la secțiunea II a certificatului de omologare UE de tip din partea 3, punctul 2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3. A doua plăcuță de înmatriculare spate, în cazul vehiculelor din categoriile O_3 și O_4: *520 × 120/340 × 240* ([2])".

3. În anexa IV, partea 2 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct 2.2.3.1:

„2.2.3.1. În cazul în care dispozitivul de spălare a parbrizului este proiectat pentru a încorpora o funcție de atenuare a presiunilor excesive atunci când duzele sunt blocate (de exemplu, include o supapă de siguranță), această funcție este permisă, prin derogare de la punctul 2.2.3 a doua teză, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) niciun fluid care iese din dispozitiv nu intră în niciun compartiment al vehiculului, nici în zona de sub capotă, cu excepția cazului în care fluidul este ghidat sau direcționat în mod specific către suprafața solului, în regim de staționare și în condiții normale de conducere;

(b) dispozitivul de spălare a parbrizului poate funcționa normal la deblocarea completă a duzelor;

(c) funcționarea normală este asigurată fără nicio altă intervenție a utilizatorului necesară pentru activarea, reglarea, reconectarea sau înlocuirea manuală a oricărei părți a dispozitivului de spălare a parbrizului, a dispozitivului de ștergere a parbrizului, a sistemului electric sau a oricărui alt dispozitiv relevant.";

(b) punctul 3.2.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.1.1. Toate orificiile duzelor se obturează la partea de ieșire a fluidului, iar comanda spălătorului de parbriz se activează de șase ori într-un minut, de fiecare dată timp de cel puțin trei secunde. Cu toate acestea, în cazul în care conectarea nu este fezabilă din punct de vedere tehnic în punctul în care fluidul iese din duză, aceasta poate fi realizată în interiorul orificiului (orificiilor) duzei (duzelor)."

4. În anexa VI, partea 2 se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 3.1.1.1, se adaugă următoarea frază:

„Cu toate acestea, în cazul în care este posibil să se verifice dacă temperatura camerei reci, măsurată în puncte reprezentative, cum ar fi orificiul de evacuare a aerului sau pereții, este stabilizată la temperatura de încercare specificată, perioada de 24 de ore poate fi redusă.”;

(b) punctul 3.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1.2. Înainte de plasarea vehiculului în camera de încercare, suprafața interioară și cea exterioară a parbrizului se degresează temeinic cu alcool metilic sau cu un agent de degresare echivalent. După uscare, se aplică o soluție de amoniac cu concentrația de maximum 2 % sau o soluție comercială de amoniac, fără adaos de substanțe de parfumare care creează dependență. Se lasă să se usuce suprafața, apoi se șterge cu o cârpă de bumbac uscată.”;

(c) punctul 3.1.6.4 se elimină;

(d) punctul 3.1.6.5 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1.6.5. Temperatura camerei de încercare se măsoară la nivelul parbrizului într-un punct în care aceasta să nu fie influențată în mod semnificativ de căldura degajată de vehiculul supus încercării.”;

(e) punctul 3.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.1. Înainte de plasarea vehiculului în camera de încercare, suprafața interioară și cea exterioară a parbrizului se degresează temeinic cu alcool metilic sau cu un agent de degresare echivalent. După uscare, se aplică o soluție de amoniac cu concentrația de maximum 2 % sau o soluție comercială de amoniac, fără adaos de substanțe de parfumare care creează dependență. Se lasă să se usuce suprafața, apoi se șterge cu o cârpă de bumbac uscată.”;

(f) punctul 3.2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.2.1. Temperatura camerei de încercare se măsoară la nivelul parbrizului într-un punct în care aceasta să nu fie influențată în mod semnificativ de căldura degajată de vehiculul supus încercării.”;

(g) punctele 3.2.4 și 3.2.5 se înlocuiesc cu următorul text:

„3.2.4. Suprafața interioară a parbrizului se curăță conform indicațiilor de la punctul 3.2.1 înainte de a introduce vehiculul în camera climatică. Temperatura ambiantă este apoi coborâtă și stabilizată la – 3 ± 1 °C. Vehiculul este oprit și se menține la temperatura de încercare timp de cel puțin 10 ore înainte de începerea încercării. Cu toate acestea, această perioadă de 10 ore poate fi redusă dacă este posibil să se verifice faptul că lichidul de răcire al motorului și lubrifiantul s-au stabilizat la temperatura de încercare specificată.

3.2.5. Generatorul de abur trebuie amplasat astfel încât orificiile sale de ieșire să fie în planul longitudinal median al vehiculului pe al doilea rând de scaune ale vehiculului. În mod normal, acesta trebuie așezat în spatele scaunelor din față. Dacă această amplasare nu este posibilă din cauza construcției interioare a vehiculului, generatorul poate fi plasat în fața spătarului, în poziția comodă cea mai apropiată de poziția indicată anterior.”;

(h) punctul 3.2.7.4 se elimină.

5. În partea 2 din anexa VII, se introduc următoarele puncte 1.3 și 1.3.1:

„1.3. Capacitatea de remorcare

1.3.1. Pentru a permite scoaterea de pe drum a unui autovehicul blocat, rulând pe propriile roți, trebuie să fie posibilă tractarea vehiculului sau plasarea acestuia într-un mod în care să poată fi remorcat, cu cheia vehiculului prezentă și fără utilizarea unor unelte speciale sau fără dezasamblarea pieselor care nu sunt proiectate în acest scop, urmând procedura indicată de producător în instrucțiunile pentru utilizatorul autovehiculului. Producătorul poate restricționa condițiile de remorcare din instrucțiunile pentru utilizator în ceea ce privește viteza și distanța pe care se poate efectua remorcarea, pentru a evita deteriorarea ireversibilă; cu toate acestea, acest lucru trebuie să permită o distanță minimă de remorcare de 100 m în mai puțin de 10 minute.

În cazul autovehiculelor din categoriile M_1 sau N_1, ale căror roți sunt acționate direct de motoare electrice, producătorul furnizează instrucțiuni în manualul de utilizare a vehiculului pentru a permite serviciilor de asistență rutieră să îndepărteze vehiculul cu unelte speciale dacă rotația roților vehiculului nu este posibilă în timpul remorcării.

Această cerință nu se aplică în cazul în care autovehiculul este deteriorat într-o asemenea măsură încât tractarea pe propriile roți nu este posibilă din punct de vedere fizic sau dacă aceasta ar fi nesigură sau în cazul în care, din cauza unei defecțiuni tehnice, întrerupătorul principal al vehiculului nu poate fi activat."

6. Partea 2 din anexa XIII se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea B, se introduc următoarele puncte 6, 6.1 și 6.2:

„6. Masa sistemului de stocare a energiei:

6.1. În cazul vehiculelor cu emisii zero din categoria N_1, masa sistemului de stocare a energiei se stabilește pe baza documentației furnizate de producător. Corectitudinea informațiilor declarate trebuie să fie verificată de către serviciul tehnic, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip.

6.2. În cazul menționat la punctul 6.1, producătorul trebuie să indice următorul simbol suplimentar, precum și valoarea masei sistemului de stocare a energiei sub inscripțiile obligatorii de pe plăcuța regulamentară a producătorului sau lângă acestea, în afara unui dreptunghi marcat în mod clar care include doar informațiile obligatorii.

«(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG [ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 2 ALINEATUL (1) LITERA (b) DIN REG. (UE) 2019/631 – XXXX KG]»

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

În plus, până la introducerea unei rubrici specifice în certificatul de conformitate, valoarea masei sistemului de stocare a energiei trebuie să fie menționată la rubrica „observații" din certificatul de conformitate pentru a permite includerea acestor informații în documentele de înmatriculare de la bordul vehiculelor, după cum urmează:

«Masa suplimentară datorată bateriilor: ..... kg» (*)

_____

(*) În cazul vehiculelor hibride cu pilă de combustie (FCHV) sau al autovehiculelor pur electrice, se precizează valoarea suplimentară a masei. Această valoare rezultă din masa totală a ansamblului (ansamblurilor) de baterii de înaltă tensiune din care se scade masa rezervorului de combustibil de referință (umplut la 90 % din capacitate). Valoarea se rotunjește la kilograme întregi, fără zecimale. În cazul autovehiculelor la care este posibilă schimbarea bateriilor, se indică masa în momentul fabricării autovehiculului. Dacă nu există în producție un vehicul cu motor cu ardere internă de referință, această rubrică nu este aplicabilă.";

(b) la secțiunea D, punctele 2.1.4.1 și 2.1.4.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.1.4.1. Greutatea suplimentară necesară pentru tehnologia combustibililor alternativi sau cu emisii zero în conformitate cu punctul 2.3 din anexa I la Directiva 96/53/CE și, în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2019/631, masa sistemului de stocare a energiei al vehiculelor cu emisii zero se definesc pe baza documentației furnizate de producător. Corectitudinea informațiilor declarate trebuie să fie verificată de către serviciul tehnic, în mod satisfăcător pentru autoritatea de omologare de tip.

2.1.4.2. Producătorul indică următorul simbol suplimentar, precum și valoarea greutății suplimentare, în cazul autovehiculelor care utilizează combustibili alternativi, sau masa sistemului de stocare a energiei, în cazul autovehiculelor cu emisii zero, sub inscripțiile obligatorii de pe plăcuța regulamentară a producătorului sau lângă acestea, în afara unui dreptunghi marcat în mod clar care include numai informațiile obligatorii.

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

«(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG [ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 2 ALINEATUL (1) LITERA (b) DIN REG. (UE) 2019/631 – XXXX KG]»

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

În plus, până la introducerea unei rubrici specifice în certificatul de conformitate, valoarea masei suplimentare sau a masei sistemului de stocare a energiei trebuie să fie menționată la rubrica «observații» din certificatul de conformitate pentru a permite includerea acestor informații în documentele de înmatriculare de la bordul vehiculelor, după cum urmează:

«Masa suplimentară datorată bateriilor: ..... kg» (*)

_____

(*) În cazul vehiculelor hibride cu pilă de combustie (FCHV) sau al autovehiculelor pur electrice, trebuie precizată masa suplimentară. Această valoare rezultă din masa totală a ansamblului (ansamblurilor) de baterii de înaltă tensiune din care se scade masa rezervorului de combustibil de referință (umplut la 90 % din capacitate). Valoarea se rotunjește la kilograme întregi, fără zecimale. În cazul autovehiculelor la care este posibilă schimbarea bateriilor, se indică masa în momentul fabricării autovehiculului. Dacă nu există în producție un vehicul cu motor cu ardere internă de referință, această rubrică nu este aplicabilă.”

ANEXA II

Anexele II, VIII, XIII și XIV se rectifică după cum urmează:

1. La punctul 1.4 din secțiunea C din partea 2 a anexei II, rândul pentru cifra de control 7 din tabel se înlocuiește cu următorul text:

„7	7/11	0,636”

2. În partea 2 a anexei VIII, punctul 1.9 se înlocuiește cu următorul text:

„1.9. «axă retractabilă» înseamnă o axă astfel cum este definită la punctul 1.34 din secțiunea A din partea 2 a anexei XIII;”.

3. Anexa XIII se rectifică după cum urmează:

(a) partea 2 se rectifică după cum urmează:

(i) în secțiunea A, punctul 1.32 se înlocuiește cu următorul text:

„1.32. «balans posterior» înseamnă distanța dintre punctul inițial și punctul extrem la care ajunge efectiv partea din spate a unui vehicul manevrat în condițiile specificate la punctul 8 din secțiunea C sau la punctul 7 din secțiunea D;”;

(ii) în secțiunea B, punctul 1.3 se înlocuiește cu următorul text:

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

(iii) în secțiunea C, punctele 1.3 și 1.3.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„1.3. Dispozitivele și echipamentele menționate în secțiunea F nu trebuie luate în considerare pentru determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.

1.3.1. Cerințe suplimentare pentru dispozitivele aerodinamice menționate în secțiunea F.”;

(iv) la punctul 3.1 din secțiunea D se adaugă următoarea formulă:

„MC ≤ M + TM”;

(v) în secțiunea D, punctul 1.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

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

(vi) în tabelul I (Lungimea vehiculului) din secțiunea F, rândul corespunzător punctului 13 se înlocuiește cu următorul text:

„13.	Dispozitive pentru fixarea prelatei și sistemele de protecție ale acestora	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x”;

(b) în secțiunea A din partea 3, punctul 1.1 din addendumul la secțiunea II a certificatului de omologare UE de tip se înlocuiește cu următorul text:

„1.1. Vehiculul a fost omologat de tip în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) sau (4) din Regulamentul (UE) 2021/535 (adică dimensiunile extreme ale vehiculului depășesc dimensiunile maxime menționate la punctul 1.1 din secțiunile B, C, D sau E din partea 2 a anexei XIII): da/nu ([7]);”.

4. În partea 1 a anexei XIV, secțiunile A și B se înlocuiesc cu următorul text:

„**Secțiunea A**

Fișa de informații pentru omologarea UE de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemul său pe bază de hidrogen

MODEL

Fișă de informații nr. … referitoare la omologarea UE de tip a unui tip de vehicul în ceea ce privește sistemul pe bază de hidrogen.

Următoarele informații se furnizează în trei exemplare și trebuie să includă un cuprins. Toate desenele sau imaginile trebuie furnizate la scară adecvată și suficient de detaliat, în format A4 sau sub formă de pliant în format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Notă explicativă:

Prezenta fișă de informații se bazează pe modelul prevăzut în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 și trebuie completată cu informațiile relevante de la punctele enumerate mai sus, astfel cum se precizează în modelul respectiv.

Secțiunea B

Fișa de informații pentru omologarea UE de tip a componentelor pentru hidrogen

MODEL

Fișa de informații nr. … referitoare la omologarea UE de tip a unei componente pentru hidrogen.

Următoarele informații se furnizează în trei exemplare și trebuie să includă un cuprins. Toate desenele sau imaginile trebuie furnizate la scară adecvată și suficient de detaliat, în format A4 sau sub formă de pliant în format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.4.

3.9.1.4.1.

3.9.1.4.2.

3.9.1.4.3.

3.9.1.4.4.

3.9.1.4.5.

3.9.1.4.6.

3.9.1.4.7.

3.9.1.4.8.

3.9.1.4.9.

3.9.1.4.10.

3.9.1.5.

3.9.1.5.1.

3.9.1.5.2.

3.9.1.5.3.

3.9.1.5.4.

3.9.1.5.5.

3.9.1.5.6.

3.9.1.5.7.

3.9.1.5.8.

3.9.1.5.9.

3.9.1.5.10.

3.9.1.6.

3.9.1.6.1.

3.9.1.6.2.

3.9.1.6.3.

3.9.1.6.4.

3.9.1.6.5.

3.9.1.6.6.

3.9.1.6.7.

3.9.1.6.8.

3.9.1.6.9.

3.9.1.6.10.

3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Notă explicativă:

Prezenta fișă de informații se bazează pe modelul prevăzut în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 și trebuie completată cu informațiile relevante de la punctele enumerate mai sus, astfel cum se precizează în modelul respectiv.”