

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 196



Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 53  
28 iulie 2010

Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 670/2010 al Consiliului din 13 iulie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 974/98 în ceea ce privește introducerea monedei euro în Estonia** ..... 1
- ★ **Regulamentul (UE) nr. 671/2010 al Consiliului din 13 iulie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2866/98 în ceea ce privește rata de conversie a monedei euro pentru Estonia** ..... 4
- ★ **Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate** ..... 5
- Regulamentul (UE) nr. 673/2010 al Comisiei din 27 iulie 2010 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 21
- ★ **Regulamentul (UE) nr. 674/2010 al Băncii Centrale Europene din 23 iulie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 63/2002 (BCE/2001/18) privind statisticile referitoare la ratele dobânzilor practicate de instituțiile financiare monetare pentru depozitele constituite de gospodării și societăți nefinanciare și creditele acordate acestora (BCE/2010/7)** ..... 23

Preț: 3 EUR

(continuare în pagina următoare)

# RO

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

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

DECIZII

2010/416/UE:

- ★ Decizia Consiliului din 13 iulie 2010 în temeiul articolului 140 alineatul (2) din tratat privind adoptarea de către Estonia a monedei euro la 1 ianuarie 2011 ..... 24

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) NR. 670/2010 AL CONSILIULUI

din 13 iulie 2010

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 974/98 în ceea ce privește introducerea monedei euro în Estonia

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”), în special articolul 140 alineatul (3),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Băncii Centrale Europene,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 974/98 al Consiliului din 3 mai 1998 privind introducerea monedei euro <sup>(1)</sup> prevede înlocuirea cu moneda euro a monedelor statelor membre care au îndeplinit condițiile necesare pentru adoptarea monedei euro la data intrării Comunității în cea de a treia etapă a Uniunii economice și monetare.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 2596/2000 al Consiliului <sup>(2)</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 974/98 pentru a prevedea dispozițiile privind înlocuirea monedei naționale a Greciei cu moneda euro.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 2169/2005 al Consiliului <sup>(3)</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 974/98 pentru a pregăti introducerea ulterioară a monedei euro în statele membre care nu au adoptat încă moneda unică.
- (4) Regulamentul (CE) nr. 1647/2006 al Consiliului <sup>(4)</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 974/98 pentru a prevedea dispozițiile privind înlocuirea monedei naționale a Sloveniei cu moneda euro.
- (5) Regulamentul (CE) nr. 835/2007 al Consiliului <sup>(5)</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 974/98 pentru a prevedea înlocuirea monedei naționale a Ciprului cu moneda euro.
- (6) Regulamentul (CE) nr. 836/2007 al Consiliului <sup>(6)</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 974/98 pentru a

prevedea înlocuirea monedei naționale a Maltei cu moneda euro.

- (7) Regulamentul (CE) nr. 693/2008 al Consiliului <sup>(7)</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 974/98 pentru a prevedea înlocuirea monedei naționale a Slovaciei cu moneda euro.
- (8) În conformitate cu articolul 4 din Actul de aderare din 2003, Estonia este un stat membru care beneficiază de o derogare în înțelesul articolului 139 alineatul (1) din tratat.
- (9) Potrivit Deciziei 2010/416/UE a Consiliului din 13 iulie 2010 în temeiul articolului 140 alineatul (2) din tratat privind adoptarea de către Estonia a monedei euro la 1 ianuarie 2011 <sup>(8)</sup>, Estonia îndeplinește condițiile necesare pentru adoptarea monedei euro, iar derogarea în favoarea Estoniei trebuie să se abroge cu începere de la 1 ianuarie 2011.
- (10) Introducerea euro în Estonia impune extinderea la Estonia a dispozițiilor existente privind introducerea monedei euro, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 974/98.
- (11) Planul de schimbare monetară al Estoniei specifică faptul că bancnotele și monedele euro trebuie să aibă curs oficial în statul membru respectiv la data introducerii euro ca monedă fiduciară. În consecință, data adoptării euro, 1 ianuarie 2011, reprezintă totodată data substituirii monedei fiduciare cu moneda euro. Nu se prevede aplicarea unei perioade de „eliminare treptată”.
- (12) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 974/98 ar trebui să fie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 974/98 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 ianuarie 2011.

<sup>(1)</sup> JO L 139, 11.5.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 300, 29.11.2000, p. 2.

<sup>(3)</sup> JO L 346, 29.12.2005, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 309, 9.11.2006, p. 2.

<sup>(5)</sup> JO L 186, 18.7.2007, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 186, 18.7.2007, p. 3.

<sup>(7)</sup> JO L 195, 24.7.2008, p. 1.

<sup>(8)</sup> A se vedea pagina 24 din prezentul Jurnal Oficial.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2010.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
D. REYNERS

---

## ANEXĂ

În anexa la Regulamentul (CE) nr. 974/98, se introduce următorul rând între rubricile corespunzătoare pentru Germania și Grecia.

Stat membru	Data adoptării euro	Data substituirii monedei fiduciare cu moneda euro	Stat membru cu perioadă de „eliminare treptată”
„Estonia	1 ianuarie 2011	1 ianuarie 2011	Nu”

**REGULAMENTUL (UE) NR. 671/2010 AL CONSILIULUI****din 13 iulie 2010****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2866/98 în ceea ce privește rata de conversie a monedei euro pentru Estonia**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,  
în special articolul 140 alineatul (3),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Băncii Centrale Europene <sup>(1)</sup>,

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 2866/98 al Consiliului din 31 decembrie 1998 privind ratele de conversie între moneda euro și monedele statelor membre care adoptă moneda euro <sup>(2)</sup> stabilește ratele de conversie începând cu 1 ianuarie 1999.

(2) În conformitate cu articolul 4 din Actul de aderare din 2003, Estonia este un stat membru care beneficiază de o derogare astfel cum se prevede la articolul 139 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „tratatul”).

(3) Potrivit Deciziei 2010/416/UE a Consiliului din 13 iulie 2010 în temeiul articolului 140 alineatul (2) din tratat privind adoptarea de către Estonia a monedei euro la 1 ianuarie 2011 <sup>(3)</sup>, Estonia îndeplinește condițiile

necesare pentru adoptarea monedei euro, iar derogarea de care beneficiază aceasta se abrogă de la 1 ianuarie 2011.

(4) Introducerea monedei euro în Estonia necesită adoptarea ratei de conversie între euro și coroana estoniană. Aceasta rată de conversie va fi fixată la 15,6466 coroane estoniene pentru 1 euro, ceea ce corespunde ratei de schimb centrale a coroanei din cadrul mecanismului ratei de schimb (ERM II).

(5) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 2866/98 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

La articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 2866/98 se introduce următoarea rubrică între rubricile corespunzătoare ratelor de conversie aplicabile mărcii germane și drahmei grecești:

„= 15,6466 coroane estoniene”.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 ianuarie 2011.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2010.

Pentru Consiliu

Președintele

D. REYNDEERS

<sup>(1)</sup> Avizul emis pe 5 iulie 2010 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

<sup>(2)</sup> JO L 359, 31.12.1998, p. 1.

<sup>(3)</sup> A se vedea pagina 24 din prezentul Jurnal Oficial.

## REGULAMENTUL (UE) NR. 672/2010 AL COMISIEI

din 27 iulie 2010

privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate <sup>(1)</sup>, în special articolul 14 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 este un regulament individual în sensul procedurii de omologare de tip prevăzută de Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directivă cadru) <sup>(2)</sup>.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 abrogă Directiva 78/317/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a suprafețelor de geam ale autovehiculelor <sup>(3)</sup>. Cerințele stabilite în directiva respectivă trebuie preluate în prezentul regulament și, acolo unde este necesar, modificate în vederea adaptării acestora la evoluția cunoștințelor științifice și tehnice, în special pentru a lua în considerație caracteristicile specifice vehiculelor hibride și electrice.
- (3) Domeniul de aplicare al prezentului regulament corespunde cu cel al Directivei 78/317/CEE, fiind deci limitat la vehiculele din categoria M<sub>1</sub>.
- (4) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stabilește dispoziții fundamentale privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a parbrizului acestora. Din aceste motive, este necesar, de asemenea, să fie stabilite proceduri, încercări și cerințe specifice pentru acest tip de omologări.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

## Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub> prevăzute cu parbriz, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE.

## Articolul 2

## Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „tip de vehicul în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a parbrizului” înseamnă vehicule care nu prezintă între ele diferențe în ceea ce privește elementele esențiale cum ar fi cele de mai jos:
  - caracteristicile dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire;
  - formele și dispunerile externe și interne care, într-un unghi de 180° în câmpul vizual spre față al conducătorului auto, pot afecta vizibilitatea;
  - forma, dimensiunile, grosimea și caracteristicile parbrizului și montarea acestuia;
  - numărul maxim de locuri pe scaun;
2. prin „motor” se înțelege un motor cu ardere internă care funcționează cu combustibil lichid sau gazos;
3. prin „dispozitiv de dejivrare” se înțelege dispozitivul destinat să elimine chiciura sau gheața de pe suprafața exterioară a parbrizului;
4. prin „zonă de dejivrare” se înțelege zona de pe parbriz care prezintă o suprafață exterioară uscată sau o suprafață exterioară acoperită cu chiciură umedă topită complet sau parțial, care poate fi îndepărtată prin dispozitivul ștergătoarelor de parbriz ale vehiculului;
5. prin „dispozitiv de dezaburire” se înțelege dispozitivul destinat să elimine aburul condensat de pe suprafața interioară a parbrizului;
6. prin „abur” se înțelege un strat de condens format pe fața interioară a suprafeței vitrate a parbrizului;

<sup>(1)</sup> JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 81, 28.3.1978, p. 27.

7. prin „zonă dezaburită” se înțelege zona de pe parbriz care prezintă o suprafață interioară uscată, fără nicio picătură sau urmă de apă, care anterior fusese acoperită cu abur condensat;
8. prin „zona de vizibilitate A” se înțelege zona de încercare A, astfel cum este definită la punctul 2.2 din anexa 18 la Regulamentul nr. 43 CEE-ONU <sup>(1)</sup>;
9. prin „zona de vizibilitate B” se înțelege zona de încercare redusă B, astfel cum este definită la punctul 2.4 din anexa 18 la Regulamentul nr. 43 CEE-ONU, fără excluderea zonei definite la punctul 2.4.1 din regulamentul respectiv;
10. prin „unghiul prevăzut al trunchiului” se înțelege unghiul măsurat între o dreaptă verticală care trece prin punctul „R” sau punctul de referință al scaunului și linia trunchiului într-o poziție care corespunde poziției prestabilite a spătarului indicată de constructorul vehiculului;
11. prin „punctul «R»” sau „punctul de referință al scaunului” se înțelege un punct definit de către producătorul vehiculului prin construcție pentru fiecare poziție așezată, determinat în raport cu sistemul de referință tridimensional;
12. prin „sistem de referință tridimensional” se înțelege un sistem de referință care constă dintr-un plan vertical longitudinal X-Z, un plan orizontal X-Y și un plan vertical transversal Y-Z în conformitate cu dispozițiile din apendicele 2 la anexa II;
13. prin „reper primare” se înțelege găuri, suprafețe, maraje și alte semne de identificare pe carcasa sau șasiul vehiculului ale căror coordonate X, Y și Z în raport cu sistemul de referință tridimensional sunt specificate de constructorul vehiculului;
14. 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.

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

Adoptat la Bruxelles, 27 iulie 2010.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

### Articolul 3

#### **Dispoziții privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire ale parbrizului acestuia**

- (1) Producătorul sau reprezentantul acestuia depune la autoritatea competentă în materie de omologare cererea de omologare CE de tip pentru un vehicul în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire ale parbrizului.
- (2) Cererea se întocmește în conformitate cu modelul din fișa de comunicare prevăzută în partea 1 din anexa I.
- (3) În cazul în care cerințele relevante specificate în anexa II sunt îndeplinite, autoritatea de omologare acordă omologarea CE de tip și eliberează un număr de omologare de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

Un stat membru nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul.

- (4) În sensul alineatului (3), autoritatea competentă în materie de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 2 din anexa I.

### Articolul 4

#### **Valabilitatea și extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 78/317/CEE**

Autoritățile naționale permit vânzarea și intrarea în serviciu a vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de data menționată la articolul 13 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și continuă să aprobe extinderea omologării pentru vehiculele omologate în temeiul Directivei 78/317/CEE.

### Articolul 5

#### **Intrarea în vigoare**

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

<sup>(1)</sup> Nu a fost publicat până în prezent. Va fi publicat în august 2010.



*ANEXA I*

**Documente administrative pentru omologarea CE de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire ale parbrizului**

## PARTEA 1

## Fișă de informații

## MODEL

Fișă de informații nr. ... pentru omologarea CE de tip a unui autovehicul în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a parbrizului.

Următoarele informații sunt furnizate în trei exemplare și includ un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiiile, după caz, sunt suficiente de detaliate.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate în prezenta anexă au dispozitive electronice de control, trebuie furnizate informații cu privire la performanțele acestora.

0. DISPOZIȚII GENERALE
  - 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului): .....
  - 0.2. Tipul: .....
  - 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul): .....
  - 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul <sup>(b)</sup>: .....
  - 0.3.1. Amplasarea marcajului respectiv: .....
  - 0.4. Categoria de vehicul <sup>(c)</sup>: .....
  - 0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....
  - 0.8. Numele și adresa (adresele) uzinei (uzinelor) de asamblare: .....
  - 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul): .....
1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI
  - 1.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ: .....
  - 1.6. Poziția și amplasarea motorului: .....
  - 1.8. Poziția volanului: stânga/dreapta <sup>(1)</sup>
3. MOTORUL <sup>(k)</sup>
  - 3.1. Producătorul motorului: .....
  - 3.1.1. Codul de motor al producătorului (așa cum apare marcat pe motor, sau alte modalități de identificare): .....
  - 3.2. Motor cu ardere internă
    - 3.2.1. Informații specifice privind motorul
      - 3.2.1.1. Principiul de funcționare: aprindere prin scânteie/aprindere prin compresie <sup>(1)</sup> Ciclul: în patru timpi/în doi timpi/rotativ <sup>(1)</sup>
      - 3.2.1.2. Numărul și dispunerea cilindrilor: .....
      - 3.2.1.3. Capacitatea motorului <sup>(m)</sup>: .....cm<sup>3</sup>
      - 3.2.1.6. Turația normală la mersul în gol al motorului <sup>(2)</sup>: .....min<sup>-1</sup>
      - 3.2.1.8. Putere netă maximă <sup>(n)</sup>: ..... kW la ..... min<sup>-1</sup> (valoare declarată de producător)
    - 3.2.2. Combustibil
      - 3.2.2.1. Vehicule ușoare: motorină/benzină/GPL/GN sau biometan/etanol (E85)/Biomotorină/hidrogen <sup>(1)</sup> <sup>(6)</sup>
    - 3.2.5. Sistemul electric
      - 3.2.5.1. Tensiune nominală: .....V, legare la masă pozitivă/negativă <sup>(1)</sup>

- 3.2.5.2. Generatorul
- 3.2.5.2.1. Tip: .....
- 3.2.5.2.2. Putere nominală: .....VA
- 3.2.7. Sistemul de răcire: cu lichid/cu aer <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.1. Reglajul nominal al mecanismului de control al temperaturii motorului: .....
- 3.2.7.2. Lichid
- 3.2.7.2.1. Natura lichidului: .....
- 3.2.7.2.2. Pompă/pompe de circulație: da/nu <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.2.3. Caracteristici: ..... sau
- 3.2.7.2.3.1. Marcă (mărci): .....
- 3.2.7.2.3.2. Tip/tipuri: .....
- 3.2.7.2.4. Raportul/raporturile de transmisie: .....
- 3.2.7.2.5. Descrierea ventilatorului și a mecanismului său de acționare: .....
- 3.2.7.3. Aer
- 3.2.7.3.1. Ventilator: da/nu <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.3.2. Caracteristici: ..... sau
- 3.2.7.3.2.1. Marcă (mărci): .....
- 3.2.7.3.2.2. Tip/tipuri: .....
- 3.3. Motorul electric
- 3.3.1. Tip (bobinaj, excitație) .....
- 3.3.1.1. Putere orară maximă: .....kW
- 3.3.1.2. Tensiunea de funcționare: ..... V
- 3.3.2. Baterie
- 3.3.2.1. Numărul de celule: .....
- 3.3.2.2. Masa: .....kg
- 3.3.2.3. Capacitate: ..... Ah (amperi-oră)
- 3.3.2.4. Poziția: .....
- 3.4. Combinarea motoarelor
- 3.4.1. Vehicul electric hibrid: da/nu <sup>(1)</sup>
- 3.4.2. Categoria vehiculului electric hibrid: permite încărcare în afara vehiculului/nu permite încărcare în afara vehiculului: <sup>(1)</sup>
- 3.4.3. Întrerupătorul regimului de funcționare: cu/fără <sup>(1)</sup>
- 3.4.3.1. Moduri selectabile
- 3.4.3.1.1. Pur electric: da/nu <sup>(1)</sup>
- 3.4.3.1.2. Consum de combustibil pur: da/nu <sup>(1)</sup>
- 3.4.3.1.3. Moduri hibride: da/nu <sup>(1)</sup> (în caz afirmativ, descriere succintă): .....
- 3.4.4. Descrierea dispozitivului de stocare a energiei: (baterie, condensator, volant/generator)
- 3.4.4.1. Marcă (mărci): .....
- 3.4.4.2. Tip/tipuri: .....
- 3.4.4.3. Numărul de identificare: .....

- 3.4.4.4. Tipul cuplului electrochimic: .....
- 3.4.4.5. Energia: ..... (pentru baterie: tensiune și capacitate Ah în 2 h, pentru condensator: J, .....)
- 3.4.4.6. Alimentator: integrat/extern/fără <sup>(1)</sup>
- 3.6. Temperaturile admise de către producător
- 3.6.1. Sistemul de răcire
- 3.6.1.1. Temperatura maximă la ieșirea a lichidului de răcire: ..... K
- 3.6.1.2. Răcire cu aer
- 3.6.1.2.1. Punctul de referință: .....
- 3.6.1.2.2. Temperatura maximă la punctul de referință: ..... K
- 3.6.2. Temperatura maximă la ieșirea din răcitorul cu aer: ..... K
- 3.6.3. Temperatura maximă a gazelor de eșapament în punctul din țeava (țevile) de eșapament adiacent flanșei exterioare a galeriei de evacuare sau a turbosufletei: ..... K
9. CAROSERIE
- 9.1. Tipul caroseriei utilizând codurile definite în anexa II partea C din Directiva 2007/46/CE: .....
- 9.2. Materiale utilizate și metode de construcție: .....
- 9.3. Uși pentru pasageri, încuietori și balamale
- 9.3.1. Configurația și numărul ușilor: .....
- 9.4. Câmpul vizual
- 9.4.1. Detalii privind reperele primare, suficient de amănunțite pentru a fi rapid identificabile și pentru a verifica poziția fiecăruia în raport cu celelalte, precum și în raport cu punctul R: .....
- 9.4.2. Desenul/desenele sau fotografia/fotografiile amplasării diverselor componente în câmpul vizual de 180° spre înainte: .....
- 9.5. Parbriz și alte geamuri
- 9.5.1. Parbriz
- 9.5.1.1. Materiale utilizate: .....
- 9.5.1.2. Sistemul de montare: .....
- 9.5.1.3. Unghiul de înclinare: .....
- 9.5.1.4. Numărul/Numerele omologării/omologărilor de tip: .....
- 9.5.1.5. Accesoriile pentru parbriz și poziția în care sunt montate, însoțite de o scurtă descriere a tuturor componente electrice/electronice: .....
- 9.6. Ștergător (ștergătoare) de parbriz
- 9.6.1. Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene): .....
- 9.7. Spălător parbriz
- 9.7.1. Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau schițe) sau, dacă este omologată ca unitate tehnică separată, numărul de omologare de tip: .....
- 9.8. Dispozitivele de dejivrare și dezaburire
- 9.8.1. Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene): .....
- 9.8.2. Consum electric maxim: .....kW
- 9.10. Dispunerea interioară
- 9.10.1. Protecția interioară a ocupanților
- 9.10.1.1. Desene sau fotografii indicând poziția proeminențelor: .....
- 9.10.1.3. Fotografii, desene și/sau o vedere (pe bucăți) a amenajărilor interioare, care să cuprindă componentele din habitacul și materialele utilizate (cu excepția oglinzilor retrovizoare interioare), dispunerea comenzilor, pavilionul și pavilionul rabatabil, spătarul, scaunele și partea posterioară a scaunelor: .....

- 9.10.3. Scaune
- 9.10.3.1. Numărul de locuri așezate <sup>(6)</sup>: .....
- 9.10.3.1.1. Amplasare și dispunere: .....
- 9.10.3.5. Coordonatele sau schema punctului R
- 9.10.3.5.1. Scaun conducător auto: .....
- 9.10.3.6. Înclinarea proiectată a spătarului
- 9.10.3.6.1. Scaun conducător auto: .....

---

*Note explicative*

- (<sup>1</sup>) Se taie mențiunea care nu corespunde.
- (<sup>2</sup>) A se specifica toleranța.
- (<sup>6</sup>) Vehiculele care pot fi alimentate atât cu benzină, cât și cu combustibil gazos, dar care sunt dotate cu sistem pe benzină numai pentru situații de urgență sau pentru demarare și al căror rezervor de benzină nu are capacitatea mai mare de 15 litri, pentru încercare sunt considerate vehicule care funcționează doar cu combustibil gazos.
- (<sup>b</sup>) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul acestui document informativ, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).
- (<sup>c</sup>) Clasificat în conformitate cu definițiile stabilite în partea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE.
- (<sup>k</sup>) În cazul unui vehicul care poate funcționa fie cu benzină, fie cu motorină etc., fie în combinație cu alt combustibil, aceste rubrici se completează de câte ori este necesar. În cazul motoarelor și sistemelor neconvenționale, producătorul trebuie să furnizeze informații echivalente.
- (<sup>m</sup>) Această valoare trebuie să fie calculată ( $\pi = 3,1416$ ) și rotunjită la  $\text{cm}^3$  cel mai apropiat.
- (<sup>n</sup>) Stabilită în conformitate cu cerințele Directivei 80/1269/CEE a Consiliului (JO L 375, 31.12.1980, p. 46).
- (<sup>o</sup>) Se menționează numărul de locuri așezate atunci când vehiculul este în mișcare. În cazul unei dispunerii modulare, se poate specifica un interval.

## PARTEA 2

**Certificat de omologare CE de tip****MODEL**

Format: A4 (210 × 297 mm)

## CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare de tip
--

Comunicare privind:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| — omologarea CE de tip <sup>(1)</sup>            | } | a unui tip de vehicul cu privire la dispozitivele de dejivrare și dezaburire |
| — extinderea omologării CE de tip <sup>(1)</sup> |   |  |
| — refuzul omologării CE de tip <sup>(1)</sup>    |   |  |
| — retragerea omologării CE de tip <sup>(1)</sup> |   |  |

cu privire la Regulamentul (UE) nr. 672/2010, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. .../... <sup>(1)</sup>

Număr de omologare CE de tip: .....

Motivul extinderii: .....

## SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului): .....
- 0.2. Tipul: .....
- 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul): .....
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Amplasarea marcajului respectiv: .....
- 0.4. Categoria de vehicul <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....
- 0.8. Numele și adresa (adresele) uzinei (uzinelor) de asamblare: .....
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul): .....

## SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendumul.
2. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor: .....
3. Data raportului de încercare: .....
4. Numărul raportului de încercare: .....
5. Observații (după caz): a se vedea addendumul.
6. Locul: .....
7. Data: .....
8. Semnătura: .....

Anexe: Dosar de omologare

Raport de încercare

<sup>(1)</sup> Se taie mențiunea care nu corespunde.<sup>(2)</sup> Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul acestui document informativ, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).<sup>(3)</sup> După cum este definit în anexa II secțiunea A din Directiva 2007/46/CE.

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

1. Informații suplimentare:
  - 1.1. Descriere succintă a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, liniile și materialele de construcție: .....
  - 1.2. Descrierea dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire: .....
  - 1.3. Descrierea amenajărilor sau accesoriilor interioare care ar putea influența încercările: .....
  - 1.4. Numărul maxim de locuri așezate: .....
  - 1.5. Caracteristicile parbrizului: ..... grosimea părților componente (mm): .....
  - 1.6. Tensiunea nominală a instalației electrice (V): .....
2. Poziția volanului: stânga/dreapta <sup>(1)</sup>
3. Motorul: aprindere prin scânteie/aprindere prin compresie/electric/electric hibrid .....<sup>(1)</sup>
4. Temperatura la încercarea dejivrării: – 8 °C/– 18 °C <sup>(1)</sup>
5. Observații: .....

---

<sup>(1)</sup> Se taie mențiunea care nu corespunde.

## ANEXA II

**Cerințe pentru dispozitivele de dejivrare și dezaburire**

1. CERINȚE SPECIFICE
  - 1.1. Dejivrarea parbrizului
    - 1.1.1. Fiecare vehicul trebuie echipat cu un dispozitiv pentru eliminarea chiciurii și a gheții de pe exteriorul suprafeței vitrate a parbrizului. Dispozitivul de dejivrare trebuie să fie destul de eficace pentru a asigura o vizibilitate suficientă prin parbriz pe timp rece.
    - 1.1.2. Eficacitatea dispozitivului se verifică prin determinarea periodică, după pornire, a suprafeței de parbriz care este dejivrată, după ce vehiculul a fost menținut un anumit timp într-o cameră rece.
    - 1.1.3. Cerințele de la punctele 1.1.1 și 1.1.2 se verifică utilizând metoda prezentată la punctul 2.1 din prezenta anexă.
    - 1.1.4. Sunt îndeplinite următoarele cerințe:
      - 1.1.4.1. la 20 de minute după începerea perioadei de încercare, zona de vizibilitate A, astfel cum este stabilită în conformitate cu apendicele 3 la anexa II este dejivrată în proporție de 80 %;
      - 1.1.4.2. la douăzeci și cinci de minute după începerea perioadei de încercare, zona dejivrată de pe parbriz din dreptul pasagerului trebuie să fie comparabilă cu cea din dreptul conducătorului auto specificată la punctul 1.1.4.1;
      - 1.1.4.3. la 40 de minute după începerea perioadei de încercare, zona de vizibilitate B, astfel cum este stabilită în conformitate cu apendicele 3 la anexa II este dejivrată în proporție de 95 %.
  - 1.2. Dezaburirea parbrizului
    - 1.2.1. Fiecare vehicul trebuie echipat cu un dispozitiv pentru eliminarea aburului de pe suprafața interioară vitrată a parbrizului.
    - 1.2.2. Dispozitivul de dezaburire trebuie să fie suficient de eficace pentru a restabili vizibilitatea prin parbriz atunci când acesta este acoperit de abur condensat. Eficiența sa se verifică prin procedura prezentată la punctul 2.2 din prezenta anexă.
    - 1.2.3. Sunt îndeplinite următoarele cerințe:
      - 1.2.3.1. zona de vizibilitate A, astfel cum este stabilită în conformitate cu apendicele 3 la anexa II este dezaburită în proporție de 90 % în 10 minute;
      - 1.2.3.2. zona de vizibilitate B, astfel cum este stabilită în conformitate cu apendicele 3 la anexa II este dezaburită în proporție de 80 % în 10 minute.
2. PROCEDURA DE ÎNCERCARE
  - 2.1. Dejivrarea parbrizului
    - 2.1.1. Încercarea se efectuează la temperatura de  $-8 \pm 2$  °C sau  $-18 \pm 3$  °C, după indicația constructorului.
    - 2.1.2. Încercarea se efectuează într-o cameră rece destul de mare pentru a cuprinde vehiculul complet și echipat pentru a menține una dintre temperaturile indicate la punctul 2.1.1 pe toată durata încercării și pentru a asigura circulația aerului rece în interior. Camera rece trebuie menținută în prealabil, timp de douăzeci și patru de ore cel puțin, la o temperatură mai mică sau egală cu cea prevăzută pentru încercare înainte de perioada în care vehiculul urmează să fie expus la frig.
    - 2.1.3. Înainte de încercare, suprafețele interioară și exterioară ale parbrizului se degresează temeinic cu alcool metilic sau cu un agent de degresare echivalent. După uscare se aplică o soluție de amoniac având o concentrație de cel puțin 3 % și cel mult 10 %. Se lasă să se usuce suprafața apoi se șterge cu o cârpă de bumbac uscată.



- 2.1.4. Vehiculul este menținut cu motorul oprit cel puțin 10 ore la temperatura de încercare înainte de începerea încercării.
- 2.1.4.1. Această perioadă poate fi scurtată dacă este posibil să se verifice faptul că lichidul de răcire al motorului și lubrifianțul s-au stabilizat la temperatura de încercare.
- 2.1.5. După expirarea perioadei de expunere prevăzută la punctul 2.1.4, se aplică pe suprafața exterioară a parbrizului un strat uniform de gheață de  $0,044 \text{ g/cm}^2$  cu ajutorul unui pistol cu apă cu presiunea de lucru de  $3,5 \pm 0,2$  bari.
- 2.1.5.1. Duza pistolului, reglată pentru a obține un jet cât mai larg și mai puternic, este ținută perpendicular pe suprafața vitrată, la o distanță de 200 până la 250 mm de aceasta, dirijată astfel încât să formeze un strat uniform de gheață dintr-o parte în cealaltă a parbrizului.
- 2.1.5.1.1. Pentru a satisface cerințele de la punctul 2.1.5, poate fi utilizat un pistol de pulverizat, având o duză cu diametrul de 1,7 mm și un debit de  $0,395 \text{ l/min}$ , capabil să producă pe suprafața vitrată, de la o distanță de 200 mm un jet cu diametrul de 300 mm. Orice alt dispozitiv care permite respectarea acestor cerințe este, de asemenea, acceptat.
- 2.1.6. După formarea gheții pe parbriz, vehiculul este ținut în camera rece o perioadă suplimentară de cel puțin 30 de minute, dar nu mai mult de 40 de minute.
- 2.1.7. La sfârșitul perioadei prevăzute la punctul 2.1.6, în vehicul intră unul sau doi observatori, întrerupătorul principal al vehiculului se comută în poziția de mers și motorul poate fi pornit, dacă este necesar prin mijloace externe. Perioada de încercare începe imediat ce întrerupătorul principal al vehiculului a fost acționat.
- 2.1.7.1. Dacă vehiculul este echipat cu un motor, în primele cinci minute ale perioadei de încercare turația acestuia poate fi reglată în conformitate cu recomandările specificate de constructor pentru încălzirea motorului la demarajul pe vreme rece.
- 2.1.7.2. În timpul ultimelor 35 de minute ale perioadei de încercare (sau pe parcursul întregii perioade de încercare, dacă procedura pentru încălzirea motorului nu se aplică):
- 2.1.7.2.1. motorul (dacă există) este turat la o viteză care să nu depășească 50 % din viteza corespunzătoare puterii maxime a motorului. Cu toate acestea, dacă datorită unor strategii specifice de control al motoarelor, cum este, de exemplu, cazul vehiculelor echipate cu motoare electrice hibride, acest regim de funcționare nu poate fi practic realizat, se stabilește un scenariu realist care corespunde cazului cel mai defavorabil. Acest scenariu ia în considerare turațiile motorului, precum și faptul că, în condiții normale de conducere la temperatura ambiantă de  $-8 \text{ }^\circ\text{C}$  sau  $-18 \text{ }^\circ\text{C}$  (conform temperaturii de încercare desemnată de constructor), motorul poate să nu funcționeze în mod continuu sau să fie chiar oprit. Dacă dispozitivul poate satisface cerințele de dejivrare fără ca motorul să fie pornit, atunci acesta nu trebuie pus în funcțiune deloc.
- 2.1.7.3. La începutul încercării, toate bateriile sunt complet încărcate.
- 2.1.7.4. În timpul încercării, tensiunea aplicată la bornele dispozitivului de dejivrare nu trebuie să depășească tensiunea nominală a sistemului cu mai mult de 20 %.
- 2.1.7.5. Temperatura camerei de încercare se măsoară la nivelul centrului parbrizului într-un punct în care aceasta să nu fie influențată în mod semnificativ de căldura degajată de vehiculul supus încercării.
- 2.1.7.6. Componenta orizontală a vitezei aerului de răcire a camerei, măsurată imediat înaintea încercării, într-un punct situat în planul median al vehiculului la 300 mm în fața bazei parbrizului și la o înălțime egală cu media înălțimilor laturii inferioare și a celei superioare a parbrizului, este cât mai mică posibil și în orice caz, nu depășește  $8 \text{ km/h}$ .
- 2.1.7.7. Dacă vehiculul este prevăzut cu motor, capota motorului, acoperișul, toate ușile, ferestrele și orificiile de aerisire, cu excepția celor de admisie și evacuare ale sistemului de încălzire și ventilație, sunt închise; dacă constructorul vehiculului solicită acest lucru, una sau două ferestre pot fi deschise pe o înălțime totală care să nu depășească 25 mm.

- 2.1.7.8. Dispozitivul de dejivrare al vehiculului este reglat conform recomandărilor constructorului pentru temperatura de încercare.
- 2.1.7.9. Ștergătoarele de parbriz pot fi utilizate în timpul încercării, dar acest lucru trebuie făcut fără intervenție manuală, cu excepția acționării dispozitivelor de control din interiorul vehiculului.
- 2.1.8. La fiecare cinci minute de la începerea încercării, observatorul sau observatorii desenează zona dejivrată pe suprafața interioară a parbrizului.
- 2.1.9. La terminarea încercării, conturul zonei dejivate desenat pe fața interioară a parbrizului conform cerințelor de la punctul 2.1.8 se copiază și se marchează în vederea identificării zonelor de vizibilitate A și B.
- 2.2. Dezaburirea parbrizului
- 2.2.1. Înainte de încercare, suprafața interioară a parbrizului se degresează temeinic cu alcool metilic sau cu un agent de degresare echivalent. După uscare se aplică o soluție de amoniac având o concentrație de cel puțin 3 % și cel mult 10 %. Se lasă să se usuce suprafața apoi se șterge cu o cârpă de bumbac uscată.
- 2.2.2. Încercarea se efectuează într-o cameră cu atmosferă controlată în care vehiculul să poată intra complet și în care să poată fi generată și menținută o temperatură de  $-3 \pm 1$  °C pe toată durata încercării.
- 2.2.2.1. Temperatura camerei de încercare se măsoară la nivelul centrului parbrizului într-un punct în care aceasta să nu fie influențată în mod semnificativ de căldura degajată de vehiculul supus încercării.
- 2.2.2.2. Componenta orizontală a vitezei aerului de răcire a camerei, măsurată imediat înaintea încercării, într-un punct situat în planul median al vehiculului la 300 mm în fața bazei parbrizului și la o înălțime egală cu media înălțimilor laturii inferioare și a celei superioare a parbrizului, este cât mai mică posibil și în orice caz, nu depășește 8 km/h.
- 2.2.2.3. Dacă vehiculul este prevăzut cu motor, capota motorului, acoperișul, toate ușile, ferestrele și orificiile de aerisire, cu excepția celor de admisie și evacuare ale sistemului de încălzire și ventilație, sunt închise; dacă constructorul vehiculului solicită acest lucru, una sau două ferestre pot fi deschise, de la începutul încercării de dezaburire, pe o înălțime totală care să nu depășească 25 mm.
- 2.2.3. Aburul este produs cu ajutorul generatorului de abur descris în apendicele 4 la anexa II. Generatorul conține apă suficientă pentru a genera cel puțin  $70 \pm 5$  g/h de abur pentru fiecare poziție așezată desemnată de constructor la o temperatură ambiantă de  $-3$  °C.
- 2.2.4. Suprafața interioară a parbrizului se curăță conform dispozițiilor de la punctul 2.2.1, după ce vehiculul a fost introdus în camera cu atmosferă controlată. Temperatura ambiantă se coboară și se stabilizează la  $-3 \pm 1$  °C. Vehiculul este menținut cu motorul oprit cel puțin 10 ore la temperatura de încercare înainte de începerea încercării. Această perioadă poate fi scurtată dacă este posibil să se verifice faptul că lichidul de răcire al motorului și lubrifianțul s-au stabilizat la temperatura de încercare.
- 2.2.5. Generatorul de abur se amplasează cu orificiile de ieșire în planul median longitudinal al vehiculului la o înălțime de  $580 \pm 80$  mm deasupra punctului R sau punctul de referință al scaunului conducătorului auto. În mod normal, generatorul se amplasează imediat în spatele spătarului scaunului din față, cu scaunele din față reglate în pozițiile de proiectare specificate de constructor, iar scaunele din spate la înclinarea proiectată a spătarului. Dacă această amplasare nu este posibilă din cauza construcției interioare a vehiculului, generatorul poate fi plasat în fața spătarului, în poziția cea mai comodă cea mai apropiată de poziția indicată anterior.
- 2.2.6. După ce generatorul a funcționat cinci minute în interiorul vehiculului, unul sau doi observatori intră repede în vehicul, deschizând oricare din ușile de acces pe o durată totală care nu depășește 8 secunde și se așează pe scaunul (scaunele) din față, debitul generatorului fiind redus cu  $70 \pm 5$  g/h pentru fiecare observator.
- 2.2.7. La un minut după ce observatorul (observatorii) a (au) intrat în vehicul, întrerupătorul principal al vehiculului se comută în poziția de mers și motorul poate fi pornit, dacă este necesar prin mijloace externe. Perioada de încercare începe imediat ce întrerupătorul principal al vehiculului a fost acționat.

- 2.2.7.1. Dacă vehiculul este prevăzut cu motor, acesta este turat la o viteză care să nu depășească 50 % din viteza corespunzătoare puterii maxime a motorului. Cu toate acestea, dacă datorită unor strategii specifice de control al motoarelor, cum este, de exemplu, cazul vehiculelor echipate cu motoare electrice hibride, acest regim de funcționare nu poate fi practic realizat, se stabilește un scenariu realist care corespunde cazului cel mai defavorabil. Acest scenariu ia în considerare turațiile motorului, precum și faptul că, în condiții normale de conducere la o temperatură ambiantă de  $-1\text{ }^{\circ}\text{C}$ , motorul poate să nu funcționeze în mod continuu sau să fie chiar oprit. Dacă dispozitivul poate satisface cerințele de dezaburire fără ca motorul să fie pornit, atunci acesta nu trebuie pus în funcțiune deloc.
- 2.2.7.2. Dispozitivul de dezaburire al vehiculului este reglat conform recomandărilor constructorului pentru temperatura de încercare.
- 2.2.7.3. La începutul încercării, toate bateriile sunt complet încărcate.
- 2.2.7.4. Tensiunea aplicată la bornele dispozitivului de dezaburire nu trebuie să depășească tensiunea nominală a sistemului cu mai mult de 20 %.
- 2.2.8. La terminarea încercării, conturul zonei de dezaburire se înregistrează, se copiază și se marchează în vederea identificării zonelor de vizibilitate A și B.
-

---

*Apendicele 1***Procedura pentru verificarea punctului R sau punctul de referință al scaunului**

Punctul R sau punctul de referință al poziției așezate se stabilește în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa 3 la Regulamentul 17 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> JO L 373, 27.12.2006, p. 1.

---

*Apendicele 2***Procedura pentru determinarea reperelor primare în sistemul de referință tridimensional**

Relațiile dimensionale între reperate primare înscrise pe desene și poziția reală a acestora pe vehicul se stabilesc în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa 4 la Regulamentul 125 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Nu a fost publicat până în prezent. Va fi publicat în august 2010.

---

*Apendicele 3***Procedura de determinare a zonelor de vizibilitate ale parbrizelor autovehiculelor**

Zonele de vizibilitate A și B se stabilesc în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa 18 la Regulamentul 43 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

---

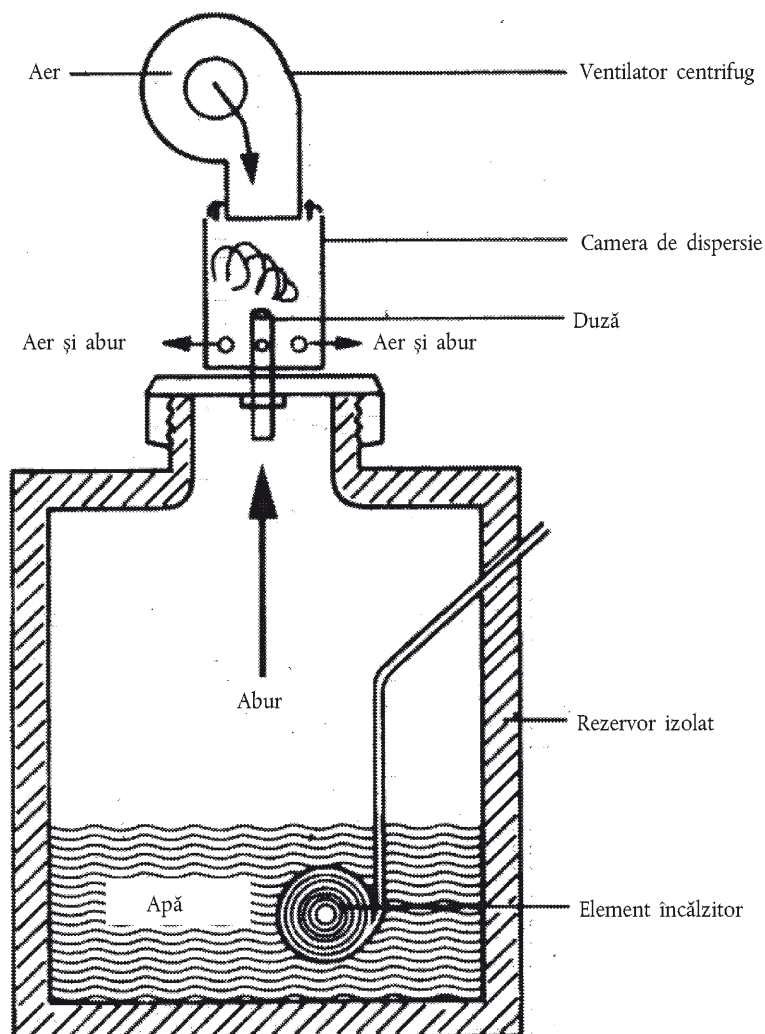
## Apendicele 4

## Cerințe privind generatorul de abur

1. CARACTERISTICI
  - 1.1. Generatorul de abur utilizat pentru încercare are următoarele caracteristici:
    - 1.1.1. rezervorul de apă are o capacitate de cel puțin 2,25 litri;
    - 1.1.2. pierderea de căldură la punctul de fierbere nu depășește 75 W la o temperatură ambiantă de  $-3 \pm 1$  °C;
    - 1.1.3. ventilatorul are un debit de 0,07-0,10 m<sup>3</sup>/min la o presiune statică de 0,5 mbar;
    - 1.1.4. șase orificii de ieșire a aburului sunt amplasate în partea de sus a generatorului, egal distanțate pe circumferință (a se vedea figura 1);
    - 1.1.5. generatorul se calibrează la  $-3 \pm 1$  °C cu debitul reglat în tranșe de  $70 \pm 5$  g/h până la un maxim de  $n$  ori această valoare, unde  $n$  este numărul de locuri așezate specificat de constructor.

Figura 1

## Schema generatorului de abur



- 1.2. Piesele menționate au următoarele caracteristici dimensionale și de material:
  - 1.2.1. duza:
    - 1.2.1.1. dimensiuni:
      - 1.2.1.1.1. lungimea 100 mm;
      - 1.2.1.1.2. diametrul interior 15 mm;
    - 1.2.1.2. material:
      - 1.2.1.2.1. alamă;
  - 1.2.2. camera de dispersie:
    - 1.2.2.1. dimensiuni:
      - 1.2.2.1.1. diametrul exterior al tubului 75 mm;
      - 1.2.2.1.2. grosimea peretelui 0,38 mm;
      - 1.2.2.1.3. lungimea 115 mm;
      - 1.2.2.1.4. șase găuri egal distanțate cu un diametru de 6,3 mm situate la 25 mm de fundul camerei de dispersie;
    - 1.2.2.2. material:
      - 1.2.2.2.1. alamă.

---

**REGULAMENTUL (UE) NR. 673/2010 AL COMISIEI****din 27 iulie 2010****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

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

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 28 iulie 2010.

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

Adoptat la Bruxelles, 27 iulie 2010.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte*

Jean-Luc DEMARTY

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

## ANEXĂ

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

(EUR/100 kg)

Cod NC	Codul țărilor terțe <sup>(1)</sup>	Valoare forfetară de import
0702 00 00	MK	30,3
	TR	105,8
	ZZ	68,1
0707 00 05	TR	95,6
	ZZ	95,6
0709 90 70	TR	85,8
	ZZ	85,8
0805 50 10	AR	107,4
	UY	133,9
	ZA	100,7
	ZZ	114,0
0806 10 10	AR	137,6
	CL	86,1
	EG	145,2
	IL	126,4
	MA	161,5
	TR	154,8
	ZA	130,8
	ZZ	134,6
	0808 10 80	AR
BR		77,2
CA		98,9
CL		102,3
CN		82,1
MA		54,2
NZ		110,3
US		132,3
UY		111,6
ZA		97,9
ZZ		101,0
0808 20 50		AR
	CL	183,5
	NZ	130,0
	ZA	106,0
	ZZ	123,5
0809 10 00	TR	192,5
	ZZ	192,5
0809 20 95	TR	228,0
	US	520,8
	ZZ	374,4
0809 30	TR	193,7
	ZZ	193,7
0809 40 05	BA	63,7
	TR	126,3
	XS	82,8
	ZZ	90,9

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



**REGULAMENTUL (UE) NR. 674/2010 AL BĂNCII CENTRALE EUROPENE****din 23 iulie 2010****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 63/2002 (BCE/2001/18) privind statisticile referitoare la ratele dobânzilor practicate de instituțiile financiare monetare pentru depozitele constituite de gospodării și societăți nefinanciare și creditele acordate acestora****(BCE/2010/7)**

CONSILIUL GUVERNATORILOR BĂNCII CENTRALE EUROPENE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2533/98 al Consiliului din 23 noiembrie 1998 privind colectarea informațiilor statistice de către Banca Centrală Europeană <sup>(1)</sup>, în special articolul 5 alineatul (1) și articolul 6 alineatul (4),

*Articolul 1*

În primul paragraf din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 63/2002 (BCE/2001/18), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

întrucât:

„Până în luna de referință decembrie 2013 inclusiv, punctul 10 din anexa I are următorul enunț:”.

(1) Calitatea dimensiunii eșantionului minim național stabilită prin criteriile definite trebuie să fie evaluată suplimentar și, prin urmare, este necesară o extindere a perioadei de tranziție relevante pentru studierea acestui element.

*Articolul 2*

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

(2) Regulamentul (CE) nr. 63/2002 al Băncii Centrale Europene din 20 decembrie 2001 privind statisticile referitoare la ratele dobânzilor practicate de instituțiile financiare monetare pentru depozitele constituite de gospodării și societăți nefinanciare și creditele acordate acestora (BCE/2001/18) <sup>(2)</sup> trebuie modificat în consecință,

Adoptat la Frankfurt pe Main, 23 iulie 2010.

*În numele Consiliului guvernatorilor BCE**Președintele BCE*

Jean-Claude TRICHET

<sup>(1)</sup> JO L 318, 27.11.1998, p. 8.

<sup>(2)</sup> JO L 10, 12.1.2002, p. 24.

# DECIZII

## DECIZIA CONSILIULUI

din 13 iulie 2010

**în temeiul articolului 140 alineatul (2) din tratat privind adoptarea de către Estonia a monedei euro la 1 ianuarie 2011**

(2010/416/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”), în special articolul 140 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere raportul Comisiei Europene,

având în vedere raportul Băncii Centrale Europene,

având în vedere avizul Parlamentului European,

având în vedere dezbaterile Consiliului European,

având în vedere recomandarea membrilor Consiliului care reprezintă statele membre a căror monedă este euro,

întrucât:

(1) A treia etapă a Uniunii economice și monetare („UEM”) a început la 1 ianuarie 1999. Prin Decizia 98/317/CE <sup>(1)</sup>, Consiliul, reunit la Bruxelles la 3 mai 1998, la nivel de șefi de stat sau de guvern, a decis că Belgia, Germania, Spania, Franța, Irlanda, Italia, Luxemburg, Țările de Jos, Austria, Portugalia și Finlanda îndeplineau condițiile necesare pentru adoptarea monedei unice la 1 ianuarie 1999.

(2) Prin Decizia 2000/427/CE <sup>(2)</sup>, Consiliul a decis că Grecia îndeplinea condițiile necesare pentru adoptarea monedei unice la 1 ianuarie 2001. Prin Decizia 2006/495/CE <sup>(3)</sup>, Consiliul a decis că Slovenia îndeplinea condițiile necesare pentru adoptarea monedei unice la 1 ianuarie

2007. Prin Deciziile 2007/503/CE <sup>(4)</sup> și 2007/504/CE <sup>(5)</sup>, Consiliul a decis că Cipru și Malta îndeplineau condițiile necesare pentru adoptarea monedei unice la 1 ianuarie 2008. Prin Decizia 2008/608/CE <sup>(6)</sup>, Consiliul a decis că Slovacia îndeplinea condițiile necesare pentru adoptarea monedei unice la 1 ianuarie 2009.

(3) În conformitate cu alineatul (1) din Protocolul privind unele dispoziții referitoare la Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord anexat la Tratatul de instituire a Comunității Europene, Regatul Unit a notificat Consiliului că nu intenționa să treacă la a treia etapă a UEM la 1 ianuarie 1999. Notificarea respectivă nu a fost modificată de atunci. În conformitate cu alineatul (1) din Protocolul privind anumite dispoziții cu privire la Danemarca anexat la Tratatul de instituire a Comunității Europene și cu decizia luată de șefii de stat sau de guvern reuniți la Edinburgh în decembrie 1992, Danemarca a notificat Consiliului că nu va participa la a treia etapă a UEM. Danemarca nu a solicitat deschiderea procedurii menționate la articolul 140 alineatul (2) din tratat.

(4) În temeiul Deciziei 98/317/CE, Suedia beneficiază de o derogare în sensul articolului 139 alineatul (1) din tratat. În conformitate cu articolul 4 din Actul de aderare din 2003, Republica Cehă, Estonia, Letonia, Lituania, Ungaria și Polonia fac obiectul unei derogări în sensul articolului 139 alineatul (1) din tratat. În conformitate cu articolul 5 din Actul de aderare din 2005, Bulgaria și România fac obiectul unei derogări în sensul articolului 139 alineatul (1) din tratat.

(5) Banca Centrală Europeană („BCE”) a fost înființată la 1 iulie 1998. Sistemul Monetar European a fost înlocuit cu un mecanism al cursului de schimb, a cărui instituire a fost convenită printr-o rezoluție a Consiliului European privind înființarea unui mecanism al cursului de schimb în cea de a treia etapă a Uniunii economice și

<sup>(1)</sup> JO L 139, 11.5.1998, p. 30.

<sup>(2)</sup> JO L 167, 7.7.2000, p. 19.

<sup>(3)</sup> JO L 195, 15.7.2006, p. 25.

<sup>(4)</sup> JO L 186, 18.7.2007, p. 29.

<sup>(5)</sup> JO L 186, 18.7.2007, p. 32.

<sup>(6)</sup> JO L 195, 24.7.2008, p. 24.

monetare din 16 iunie 1997<sup>(1)</sup>. Procedurile aferente mecanismului cursului de schimb în cea de a treia etapă a Uniunii economice și monetare („ERM II”) au fost stabilite prin Acordul privind stabilirea procedurilor de funcționare ale mecanismului cursului de schimb în etapa a treia a Uniunii economice și monetare<sup>(2)</sup>, încheiat la 16 martie 2006 între Banca Centrală Europeană și băncile centrale naționale ale statelor membre din afara zonei euro.

- (6) Articolul 140 alineatul (2) din tratat stabilește procedurile de abrogare a derogării de care beneficiază statele membre în cauză. Cel puțin o dată la fiecare doi ani sau la cererea unui stat membru care face obiectul unei derogări, Comisia și BCE prezintă un raport Consiliului, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 140 alineatul (1) din tratat. Cele mai recente rapoarte de convergență ale Comisiei și BCE au fost adoptate în mai 2010.
- (7) Legislația națională a statelor membre, inclusiv statutele băncilor centrale naționale, trebuie să fie adaptate în mod corespunzător pentru a asigura compatibilitatea cu articolele 130 și 131 din tratat și cu Statutul Sistemului European al Băncilor Centrale și al Băncii Centrale Europene („Statutul SEBC și al BCE”). Rapoartele Comisiei și ale BCE prezintă o evaluare detaliată a compatibilității legislației din Estonia cu articolele 130 și 131 din tratat și cu Statutul SEBC și BCE.
- (8) În conformitate cu articolul 1 din Protocolul nr. 13 privind criteriile de convergență („Protocolul”), criteriul de stabilitate a prețurilor, menționat la articolul 140 alineatul (1) prima liniuță din tratat, înseamnă că un stat membru dispune de o stabilitate durabilă a prețurilor și de o rată medie a inflației, măsurată în cursul unei perioade de un an înainte de examinare, care nu depășește cu mai mult de 1,5 puncte procentuale rata inflației a cel mult trei state membre cu cele mai bune rezultate în materie de stabilitate a prețurilor. În sensul criteriului de stabilitate a prețurilor, inflația se măsoară prin indici armonizați ai prețurilor de consum (IAPC), definiți în Regulamentul (CE) nr. 2494/95 al Consiliului din 23 octombrie 1995 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum<sup>(3)</sup>. Pentru a evalua criteriul de stabilitate a prețurilor, inflația unui stat membru este măsurată prin intermediul variației procentuale a mediei aritmetice a celor 12 indici lunari raportat la media aritmetică a celor 12 indici lunari înregistrați în perioada precedentă. În rapoartele Comisiei și ale BCE s-a luat ca valoare de referință media aritmetică simplă a ratelor inflației înregistrate în cele trei state membre cu cele mai bune rezultate în materie de stabilitate a prețurilor, plus 1,5 puncte procentuale.
- (9) În conformitate cu articolul 2 din Protocol, criteriul situației finanțelor publice menționat la articolul 140 alineatul (1) a doua liniuță din tratat înseamnă că, la momentul examinării, statul membru în cauză nu face obiectul unei decizii a Consiliului în temeiul articolului 126 alineatul (6) din tratat privind existența unui deficit excesiv în respectivul stat membru.
- (10) În conformitate cu articolul 3 din Protocol, criteriul de participare la mecanismul cursului de schimb din Sistemul Monetar European, menționat la articolul 140 alineatul (1) a treia liniuță din tratat, înseamnă că un stat membru a respectat limitele normale de fluctuație stabilite prin mecanismul cursului de schimb din Sistemul Monetar European fără să înregistreze tensiuni grave cel puțin pe parcursul ultimilor doi ani dinaintea examinării. Mai concret, statul membru nu a depreciat, din proprie inițiativă, cursul central bilateral al propriei monede în raport cu euro în decursul aceleiași perioade. De la 1 ianuarie 1999, ERM II asigură cadrul de evaluare a îndeplinirii criteriului cursului de schimb. În evaluarea îndeplinirii acestui criteriu, inclusă în rapoartele lor, Comisia și BCE au examinat perioada de doi ani care s-a încheiat la 23 aprilie 2010.
- (11) În conformitate cu articolul 4 din Protocol, criteriul de convergență a ratelor dobânzilor menționat la articolul 140 alineatul (1) a patra liniuță din tratat înseamnă că, în cursul unei perioade de un an înainte de examinării, un stat membru a avut o rată a dobânzii nominală medie pe termen lung care nu a depășit-o cu mai mult de 2 puncte procentuale pe cea a cel mult trei state membre care au înregistrat cele mai bune rezultate în domeniul stabilității prețurilor. În sensul criteriilor de convergență a ratelor dobânzii, s-au utilizat rate ale dobânzilor comparabile pentru obligațiunile guvernamentale de referință pe 10 ani. Estonia, statul membru cu

<sup>(1)</sup> JO C 236, 2.8.1997, p. 5.

<sup>(2)</sup> JO C 73, 25.3.2006, p. 21.

<sup>(3)</sup> JO L 257, 27.10.1995, p. 1.

unul dintre cele mai bune rezultate raportat la stabilitatea prețurilor în martie 2010, nu dispune de nicio obligațiune de stat de referință pe termen lung armonizată sau de alt titlu de valoare de acest fel pentru calcularea valorii de referință Prin urmare, în conformitate cu textul protocolului (care menționează „cel mult trei state membre care au înregistrat cele mai bune rezultate”), pentru evaluarea îndeplinirii criteriului privind rata dobânzii, în rapoartele Comisiei și ale BCE a fost considerată ca valoare de referință valoarea calculată ca medie aritmetică simplă a ratelor dobânzii nominale pe termen lung înregistrate în primele două state membre care au cele mai bune rezultate în materie de stabilitate a prețurilor plus 2 puncte procentuale. Pe această bază, valoarea de referință pe perioada de un an care s-a încheiat în martie 2010 a fost 6,0 %, rata medie a dobânzii din Portugalia (4,2 %) și Belgia (3,8 %) plus două puncte procentuale.

(12) În conformitate cu articolul 5 din Protocol, datele utilizate în această evaluare a îndeplinirii criteriilor de convergență trebuie să fie furnizate de Comisie. Comisia a furnizat date pentru pregătirea prezentei decizii. Datele bugetare au fost comunicate de Comisie pe baza rapoartelor depuse de statele membre până la 1 aprilie 2010, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 479/2009 al Consiliului din 25 mai 2009 privind aplicarea Protocolului privind procedura de deficit excesiv anexat la Tratatul de instituire a Comunității Europene <sup>(1)</sup>.

(13) Pe baza rapoartelor prezentate de Comisie și de BCE cu privire la progresele înregistrate de Estonia în îndeplinirea obligațiilor sale privind realizarea UEM, Comisia a ajuns la următoarele concluzii:

(a) Legislația internă a Estoniei, inclusiv statutul băncii centrale naționale, este compatibilă cu articolele 130 și 131 din tratat și cu Statutul SEBC și al BCE.

(b) În ceea ce privește îndeplinirea de către Estonia a criteriilor de convergență menționate la cele patru liniițe de la articolul 140 alineatul (1) din tratat:

— rata medie a inflației din Estonia în anul care s-a încheiat în martie 2010 a fost de -0,7 %, valoare cu mult mai mică decât valoarea de referință, și care probabil va rămâne sub valoarea de referință în lunile următoare;

— Estonia nu face obiectul unei decizii a Consiliului privind existența unui deficit excesiv, deficitul său bugetar atingând 1,7 % din PIB în 2009;

— Estonia a participat la ERM II din 28 iunie 2004; în perioada de doi ani care s-a încheiat la 23 aprilie 2010, coroana estoniană nu a înregistrat tensiuni grave și niciun ecart de la cursul de schimb central al ERM II de la începutul participării la mecanism;

— ca rezultat al nivelului foarte scăzut al gradului de îndatorare publică al Estoniei, nu este disponibilă niciun fel de obligațiune de stat de referință pe termen lung armonizată sau alt titlu de valoare de acest fel pentru evaluarea durabilității convergenței reflectate în ratele dobânzilor pe termen lung. În timp ce percepția de către piețele financiare a riscului raportat la Estonia a crescut în perioada de vârf a crizei, evoluția în timpul perioadei de referință, precum și o evaluare mai largă a durabilității convergenței, inclusiv a istoricului politicii fiscale și a economiei relativ flexibile a Estoniei, ar sprijini o evaluare pozitivă a respectării de către Estonia a criteriului ratei dobânzii pe termen lung.

(c) În lumina evaluării privind compatibilitatea juridică și îndeplinirea criteriilor de convergență, precum și a altor factori, Estonia îndeplinește condițiile pentru adoptarea monedei euro,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Estonia îndeplinește condițiile necesare pentru adoptarea monedei euro. Derogarea acordată Estoniei, menționată la articolul 4 din Actul de aderare din 2003, se abrogă cu începere de la 1 ianuarie 2011.

#### Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

#### Articolul 3

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

Adoptată la Bruxelles, 13 iulie 2010.

Pentru Consiliu

Președintele

D. REYNERS

<sup>(1)</sup> JO L 145, 10.6.2009, p. 1.







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

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

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

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

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

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

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

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

### Distribuire și abonamente

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

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_ro.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm)

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

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



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene  
2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

**RO**