

## I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

## REGULAMENTE

**REGULAMENTUL (CE) NR. 595/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
din 18 iunie 2009**

**privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>,

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, un sistem comunitar global de omologare de tip pentru autovehicule este în vigoare. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui, prin urmare, armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt de protecție a mediului.

(2) Prezentul regulament este un regulament nou, separat, referitor la procedura de omologare CE de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) <sup>(3)</sup>. Prin urmare, anexele IV, VI și XI la respectiva directivă ar trebui modificate în consecință.

(3) Ca urmare a solicitării Parlamentului European, o nouă abordare de reglementare a fost introdusă în legislația comunitară privind vehiculele. Astfel, prezentul regulament ar trebui să stabilească numai dispoziții de bază referitoare la emisiile provenind de la vehicule, în timp ce specificațiile tehnice ar trebui să fie stabilite prin măsurile de punere în aplicare adoptate în cadrul procedurilor de comitologie.

(4) Al șaselea program comunitar de acțiune pentru mediu, adoptat prin Decizia nr. 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 2002 <sup>(4)</sup> stabilește necesitatea de a diminua poluarea până la niveluri care să reducă efectele dăunătoare asupra sănătății umane, acordând o atenție specială categoriilor sensibile de populație și mediului în ansamblu. Legislația comunitară a stabilit standarde adecvate privind calitatea aerului în vederea protejării sănătății umane și a persoanelor sensibile, în mod special, precum și cu privire la plafoanele naționale de emisii. Ca urmare a Comunicării sale din 4 mai 2001, prin care a fost stabilit programul „Aer curat pentru Europa” (CAFE), Comisia a adoptat o altă Comunicare la 21 septembrie 2005 intitulată „Strategie tematică privind poluarea aerului”. Una dintre

<sup>(1)</sup> JO C 211, 19.8.2008, p. 12.

<sup>(2)</sup> Avizul Parlamentului European din 16 decembrie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 8 iunie 2009.

<sup>(3)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

- concluziile strategiei tematice este aceea că, pentru a realiza obiectivele UE privind calitatea aerului, este necesară reducerea suplimentară a emisiilor provenind din sectorul transporturilor (transport aerian, maritim și terestru), de la gospodării și din sectoarele energetic, agricol și industrial. În acest context, sarcina reducerii emisiilor provenind de la vehicule ar trebui abordată în cadrul unei strategii globale. Standardele Euro VI se numără printre măsurile care vizează reducerea emisiilor reale de poluanți atmosferici, precum particulele poluante (PM) și precursorii ozonului, cum ar fi oxizii de azot (NO<sub>x</sub>) și hidrocarburile.
- (5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenite de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii și ar trebui să i se acorde o perioadă de timp adecvată pentru atingerea acestora și realizarea progreselor tehnice necesare.
- (6) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile limită privind poluarea și plafoanele naționale de emisii, este necesară, în special, o reducere a emisiilor de NO<sub>x</sub> ce provin de la vehiculele grele. Stabilirea timpurie de valori limită pentru emisiile de NO<sub>x</sub> ar oferi producătorilor de vehicule siguranța planificării pe termen lung la nivelul Uniunii Europene.
- (7) Este important ca, la stabilirea standardelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și a producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață.
- (8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord (OBD) și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este necesar să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în privința furnizării de informații pe site-urile de Internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.
- (9) Până la 7 august 2013, Comisia ar trebui să revizuiască funcționarea sistemului de acces nerestricționat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, pentru a stabili dacă este necesară consolidarea tuturor dispozițiilor care reglementează accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor într-o legislație-cadru revizuită privind omologarea de tip. În cazul în care dispozițiile care reglementează accesul la aceste informații sunt consolidate astfel, dispozițiile corespunzătoare din prezentul regulament ar trebui abrogate, atât timp cât se mențin drepturile existente de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.
- (10) Comisia ar trebui să încurajeze dezvoltarea unui format standard internațional pentru accesul nelimitat și standardizat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de exemplu prin intermediul Comitetului European pentru Standardizare (CEN).
- (11) Este esențial să se stabilească un standard european comun pentru formatul informațiilor privind OBD ale vehiculelor și al informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Până la momentul adoptării standardului respectiv, informațiile privind OBD ale vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru vehiculele utilitare grele ar trebui prezentate într-un mod ușor accesibil și într-un format care să garanteze un acces nediscriminatoriu. Informațiile ar trebui să fie publicate pe site-urile de Internet ale producătorilor sau, dacă acest lucru nu este realizabil ținând seama de natura informațiilor, într-un alt format adecvat.
- (12) Comisia ar trebui să evalueze constant situația emisiilor care nu sunt reglementate în prezent și care survin drept consecință a utilizării pe scară mai largă a noilor compoziții ale carburanților, a tehnologiilor pentru motoare și a sistemelor de control a emisiilor. Dacă este cazul, Comisia ar trebui să înainteze o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reglementării acestor emisii.
- (13) Este adecvat a se încuraja introducerea vehiculelor alimentate cu carburanți alternativi, care pot produce emisii scăzute de NO<sub>x</sub> și de particule. Astfel, ar trebui introduse valori limită pentru hidrocarburi, hidrocarburi nemetanice și metan.
- (14) Pentru a asigura controlul emisiilor de particule poluante ultrafine (PM 0,1 μm și chiar mai scăzute), Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte o abordare în funcție de numărul de particule poluante emise, alături de abordarea utilizată în prezent în funcție de masa acestora. Abordarea în funcție de numărul de particule emise ar trebui să se bazeze pe rezultatele Programului de măsurare a particulelor (PMP) al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (ONU-CEE) și să corespundă obiectivelor ambițioase care există în materie de mediu.
- (15) Pentru realizarea acestor obiective de mediu, este necesar să se menționeze posibilitatea ca limitele privind numărul de particule să reflecte cele mai înalte niveluri de performanță obținute în prezent cu filtrele de particule, utilizând cea mai bună tehnologie disponibilă.

- (16) Comisia ar trebui să adopte cicluri de conducere armonizate la nivel mondial în cadrul procedurii de testare care constituie baza regulamentelor privind emisiile în vederea omologării CE de tip. Utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor în vederea verificării emisiilor reale provenite de la vehicule și introducerea de proceduri de controlare a emisiilor în afara ciclurilor ar trebui luate în considerare, de asemenea.
- (17) Postechiparea vehiculelor utilitare grele cu filtre de particule pentru motorină ar putea genera emisii mai mari de dioxid de azot (NO<sub>2</sub>). În cadrul strategiei tematice privind poluarea aerului, Comisia ar trebui, prin urmare, să elaboreze o propunere legislativă de armonizare a legislației naționale privind postechiparea vehiculelor și să se asigure că aceasta cuprinde cerințele de protecție a mediului.
- (18) Sistemele OBD sunt importante în vederea controlării emisiilor în timpul utilizării vehiculului. Având în vedere importanța supravegherii emisiilor reale, Comisia ar trebui să continue examinarea cerințelor pentru astfel de sisteme și a pragurilor de toleranță în cazul erorilor de monitorizare.
- (19) Pentru a monitoriza contribuția acestui sector în ansamblu la emisiile de gaze cu efect de seră la nivel mondial, Comisia ar trebui să introducă măsurarea consumului de combustibil și al emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) provenite de la vehicule grele.
- (20) Pentru a promova pe piață vehicule ecologice și eficiente din punct de vedere energetic, Comisia ar trebui să studieze fezabilitatea și dezvoltarea unei definiții și a unei metodologii privind consumul de energie și emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele complete, nu doar pentru motoare, fără a afecta testarea virtuală și practică. O astfel de definiție și metodologia ar trebui, de asemenea, să acopere concepte alternative privind transmisia (de exemplu, vehiculele hibride) și efectele îmbunătățirilor asupra vehiculelor, cum ar fi aerodinamica, greutatea, capacitatea de încărcare și rezistența la rostogolire. Dacă poate fi identificată o metodă potrivită de prezentare și comparare, consumul derivat de combustibili și emisiile de CO<sub>2</sub> ar trebui să fie disponibile public pentru diferite tipuri de vehicule.
- (21) Pentru a controla mai bine emisiile reale, inclusiv a emisiilor în afara ciclurilor și pentru a facilita procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptate, într-un calendar adecvat, o metodologie de testare și cerințe de performanță, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor.
- (22) În vederea îndeplinirii obiectivelor UE privind calitatea aerului, Comisia ar trebui să introducă prevederi armonizate care să asigure că emisiile în afara ciclurilor provenite de la motoare de mare putere și vehicule grele sunt controlate corespunzător în cadrul unui spectru larg de condiții de funcționare a motoarelor și de mediu.
- (23) Funcționarea corectă a sistemului de tratament suplimentar, în mod special în cazul NO<sub>x</sub>, reprezintă o cerință de bază pentru atingerea standardelor stabilite pentru emisiile poluante. În acest context, ar trebui introduse măsurile de garantare a operării corespunzătoare a sistemelor care au la bază utilizarea unui reactiv.
- (24) Statele membre sunt capabile să accelereze, prin intermediul stimulentei financiare, introducerea pe piață a vehiculelor care satisfac cerințele adoptate la nivel comunitar. Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a include emisiile în baza de calcul a taxelor aplicate pentru vehicule.
- (25) Atunci când statele membre elaborează măsuri pentru a asigura postechiparea vehiculelor grele existente, ar trebui să se bazeze pe standardele Euro VI.
- (26) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile pentru încălcările dispozițiilor prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (27) Cerințele privind puterea motoarelor autovehiculelor incluse în Directiva 80/1269/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la puterea motoarelor autovehiculelor<sup>(1)</sup> ar trebui introduse în prezentul regulament și în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor<sup>(2)</sup>. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui modificat în consecință, iar Directiva 80/1269/CEE ar trebui abrogată.
- (28) Pentru a simplifica legislația comunitară, este necesară înlocuirea legislației existente privind emisiile de la vehicule grele, respectiv a Directivei 2005/55/CE<sup>(3)</sup> și a Directivei 2005/78/CE a Comisiei<sup>(4)</sup>, cu un regulament. Un regulament va asigura faptul că măsurile tehnice detaliate sunt direct aplicabile producătorilor, autorităților de omologare și serviciilor tehnice, precum și că acestea pot fi actualizate într-un mod rapid și eficient. Directivele 2005/55/CE și 2005/78/CE ar trebui prin urmare abrogate, iar Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui modificat în consecință.

<sup>(1)</sup> JO L 375, 31.12.1980, p. 46.

<sup>(2)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

<sup>(3)</sup> Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolifer lichiefiat utilizate la vehicule (JO L 275, 20.10.2005, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 2005/78/CE a Comisiei din 14 noiembrie 2005 de aplicare a Directivei 2005/55/CE și de modificare a anexelor I, II, III, IV și VI la aceasta (JO L 313, 29.11.2005, p. 1).

- (29) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(1)</sup>.
- (30) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să introducă în anexa I valori limită în funcție de numărul particulelor, să specifice, după caz, valoarea nivelului admis de NO<sub>2</sub> în valoarea limită a NO<sub>x</sub>, să stabilească procedurile specifice, testele și cerințele pentru omologarea de tip, precum și o procedură de măsurare a numărului particulelor și să adopte măsuri privind emisiile în afara ciclului, utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor, accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor și ciclurile de testare utilizate în măsurarea emisiilor. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (31) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune privind emisiile provenind de la autovehicule și asigurarea accesului la informațiile referitoare la reparare și întreținere pentru operatorii independenți pe aceeași bază ca și pentru distribuitorii și reparatorii agreați, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut în articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb, în ceea ce privește emisiile acestora.

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind conformitatea în funcționare a vehiculelor și motoarelor, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele OBD, măsurarea consumului de carburant și a emisiilor de CO<sub>2</sub> și accesibilitatea la informațiile referitoare la sistemul OBD al vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.

#### Articolul 2

##### Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică în cazul autovehiculelor din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub>, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg, precum și tuturor autovehiculelor din categoriile M<sub>3</sub> și N<sub>3</sub>, astfel cum sunt definite în anexa respectivă.

Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

La cererea producătorului, omologarea de tip a unui vehicul complet acordată conform prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare se extinde și asupra vehiculului incomplet respectiv cu o masă de referință de până la 2 610 kg. Omologările de tip se prelungesc dacă producătorul poate demonstra că toate combinațiile de caroserii care se așteaptă să fie construite pe baza vehiculului incomplet pot face ca masa de referință a vehiculului să depășească 2 610 kg.

La cererea producătorului, omologarea de tip a unui vehicul acordată conform prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare se extinde și asupra variantelor și versiunilor sale cu o masă de referință de peste 2 380 kg cu condiția ca acestea să îndeplinească și cerințele privind măsurarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în măsurile sale de punere în aplicare.

#### Articolul 3

##### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „motor” înseamnă sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca unitate tehnică separată, astfel cum este definită la punctul 25 de la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE;
2. „poluanți gazoși” înseamnă emisiile de gaze de evacuare de monoxid de carbon, de NO<sub>x</sub>, exprimate în echivalent de NO<sub>2</sub> și de hidrocarburi;
3. „particule poluante” înseamnă componente ale gazelor de evacuare care sunt colectate din gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 K (52 °C) prin intermediul filtrelor descrise în procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii la țeava de evacuare;
4. „emisii la țeava de evacuare” înseamnă emisia de poluanți gazoși și particule;
5. „carter” înseamnă spațiile din interiorul sau exteriorul unui motor care sunt conectate la pompa de ulei prin conducte interioare sau exterioare prin care pot fi emise gaze sau vapori;

<sup>(1)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

6. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează și/sau limitează emisiile la țeava de evacuare;
7. „sistem de diagnosticare la bord (OBD)” înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul sau conectat la un motor, capabil să detecteze defecțiuni și, dacă este cazul, să indice apariția acestora printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;
8. „strategie de invalidare” înseamnă o strategie de control al emisiilor care reduce eficiența controalelor emisiilor în cadrul unor condiții de mediu sau de funcționare ale motorului, întâlnite în timpul funcționării normale a motorului sau în afara procedurilor de testare pentru omologarea de tip;
9. „dispozitiv de origine pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau ansamblu de dispozitive pentru controlul poluării în cazul cărora se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv;
10. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau un ansamblu de dispozitive menite să înlocuiască un dispozitiv de origine pentru controlul poluării, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 25 din Directiva 2007/46/CE;
11. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea, reinițializarea sau sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatoilor agreați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor sau echipamentelor la vehicule;
12. „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața autorității de omologare pentru toate aspectele legate de procedura de omologare de tip sau de autorizare și pentru garantarea conformității producției. Această persoană sau acest organism nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele construcției vehiculului, sistemului, componentei sau a unității tehnice separate care face obiectul procesului de omologare;
13. „operator independent” înseamnă întreprinderi, altele decât distribuitorii și reparatoii agreați, care sunt implicate, în mod direct sau indirect, în repararea sau întreținerea auto-vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, dispozitive sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și testare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipament pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;
14. „vehicul alimentat cu carburanți alternativi” înseamnă un vehicul proiectat astfel încât să poată să funcționeze cu cel puțin un tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie derivat din uleiuri în principal neminerale;
15. „masă de referință” reprezintă masa vehiculului în mișcare minus masa uniformă a conducătorului auto (75 kg) majorată cu o masă uniformă de 100 kg;
16. „intervenție” înseamnă inactivarea, ajustarea sau modificarea sistemului de control al emisiilor sau a sistemului de propulsie al vehiculului, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale respectivelor sisteme, care conduce, intenționat sau nu, la scăderea performanței vehiculului privind emisiile.

Comisia poate adapta definiția de la primul paragraf punctul 7 pentru a reflecta progresul tehnic al sistemelor OBD. Măsura respectivă, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

#### Articolul 4

##### Obligațiile producătorilor

(1) Producătorii trebuie să demonstreze că toate vehiculele noi comercializate, înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul Comunității, toate motoarele noi comercializate sau puse în funcțiune în cadrul Comunității și toate dispozitivele de control al poluării care necesită omologare de tip în conformitate cu articolele 8 și 9, care sunt comercializate sau puse în funcțiune în cadrul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Producătorii asigură respectarea procedurilor de omologare de tip privind verificarea conformității producției, a durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării și a conformității în funcționare.

În afară de aceasta, măsurile tehnice adoptate de către producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze limitarea efectivă a gazelor la țeava de evacuare și a emisiilor evaporative, în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare, pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale.

În acest sens, kilometrajul și perioada de timp de referință în care testele pentru durabilitatea dispozitivelor de control al poluării întreprinse pentru omologarea de tip și testarea conformității vehiculelor sau motoarelor aflate în funcționare urmează să se desfășoare, sunt următoarele:

- (a) 160 000 km sau cinci ani, oricare survine prima, în cazul motoarelor destinate montării pe vehicule de categoria M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> și M<sub>2</sub>;

(b) 300 000 km sau șase ani, oricare survine prima, în cazul motoarelor destinate montării pe vehicule de categoria N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> având o masă maximă admisă tehnic de cel mult 16 tone și M<sub>3</sub> clasa I, clasa II, clasa A și clasa B având o masă maximă admisă tehnic de cel mult 7,5 tone;

(c) 700 000 km sau șapte ani, oricare survine prima, în cazul motoarelor destinate montării pe vehicule de categoria N<sub>3</sub> având o masă maximă admisă tehnic de peste 16 tone și M<sub>3</sub>, clasa III și clasa B, având o masă maximă admisă tehnic de peste 7,5 tone.

(3) Comisia stabilește procedurile și cerințele specifice pentru aplicarea alineatelor (1) și (2) din prezentul articol. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

#### Articolul 5

##### Cerințe și încercări

(1) Producătorii trebuie să asigure conformitatea cu limitele de emisii stabilite la anexa I.

(2) Producătorii echipează vehiculele și motoarele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculului sau motorului, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(3) Folosirea strategiilor de invalidare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă.

(4) Comisia adoptă măsurile de punere în aplicare a prezentului articol, inclusiv măsuri care vizează:

(a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor în vederea verificării emisiilor reale provenite de la vehicule în timpul funcționării, verificarea și limitarea emisiilor în afara ciclului, stabilirea de valori limită pentru numărul particulelor, asigurând, în același timp, respectarea obiectivelor ambițioase existente în materie de mediu, precum și emisiile la turația de mers în gol;

(b) emisiile de carter;

(c) sistemele OBD și performanța în funcționare a dispozitivelor pentru controlul poluării;

(d) durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, dispozitivele de schimb pentru controlul poluării, conformitatea în funcționarea motoarelor și a vehiculelor, conformitatea producției și inspecțiile tehnice;

(e) emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de carburanți;

(f) acordarea extinderii omologărilor de tip;

(g) echipamentul de încercare;

(h) carburanții de referință, cum ar fi benzina, motorina, carburanții gazoși și biocarburanții, cum ar fi bioetanolul, biomotorina și biogazul;

(i) măsurarea puterii motorului;

(j) funcționarea și regenerarea corecte ale dispozitivelor de control al poluării;

(k) prevederi specifice pentru a asigura operarea corectă a măsurilor de control al NO<sub>x</sub>; astfel de dispoziții trebuie să asigure că vehiculele nu pot funcționa dacă măsurile de control al emisiilor de NO<sub>x</sub> sunt nefuncționale, de exemplu, din cauza lipsei oricărui reactiv necesar, a recirculării incorecte a gazelor de eșapament (RGE) sau a dezactivării RGE.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

#### Articolul 6

##### Accesul la informație

(1) Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile privind OBD ale vehiculelor, la diagnosticare și alte echipamente, la instrumente, inclusiv la orice software relevant, precum și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și la distanță pentru a permite reparatorilor independenți să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.

În cazul omologării de tip cu mai multe etape, producătorul responsabil pentru respectiva omologare de tip este responsabil și pentru transmiterea de informații privind repararea, referitoare la etapa respectivă, atât către producătorul final, cât și către operatorii independenți. Producătorul final este responsabil pentru transmiterea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți.

Se aplică *mutatis mutandis* articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Până la adoptarea standardului corespunzător, de exemplu prin intermediul CEN, informațiile privind OBD ale vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil și nediscriminatoriu.

Informațiile respective ar trebui să fie publicate pe site-urile de Internet ale producătorilor sau, dacă acest lucru nu este posibil datorită naturii informațiilor, într-un alt format adecvat.

(2) Comisia stabilește și actualizează, pentru punerea în aplicare a alineatului (1), specificațiile tehnice corespunzătoare privind modul în care informațiile privind OBD ale vehiculelor și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie furnizate. Comisia ține seama de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice în materie de vehicule care se întrevăd, de standardele ISO în vigoare și de posibilitatea existenței unui standard ISO la nivel mondial.

Comisia poate adopta alte măsuri necesare pentru punerea în aplicare a alineatului (1).

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

#### Articolul 7

##### **Obligații privind sistemele care utilizează un reactiv consumabil**

(1) Producătorii, reparatorii și operatorii de vehicule nu modifică sistemele care utilizează un reactiv consumabil.

(2) Operatorii de vehicule se asigură că vehiculele nu sunt conduse fără un reactiv consumabil.

#### Articolul 8

##### **Calendarul privind punerea în aplicare a omologării de tip a vehiculelor și motoarelor**

(1) De la 31 decembrie 2012, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip, din motive legate de emisii, cu privire la tipurile noi de vehicule sau motoare care nu respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

Certificatele tehnice de omologare de tip care corespund etapelor anterioare Euro VI privind emisiile pot fi acordate vehiculelor și motoarelor destinate exportului în țări terțe, cu condiția ca aceste certificate să precizeze clar că vehiculele și motoarele vizate nu pot fi introduse pe piața comunitară.

(2) De la 31 decembrie 2013, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare, autoritățile naționale nu mai consideră

valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, interzic înregistrarea, comercializarea și punerea în funcțiune a unor astfel de vehicule.

De la aceeași dată și cu excepția cazului înlocuirii motoarelor pentru vehiculele aflate în funcțiune, autoritățile naționale interzic comercializarea sau folosirea noilor motoare care nu sunt conforme cu prevederile prezentului regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

(3) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2) din prezentul articol și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (4) și la primul paragraf din articolul 6 alineatul (2), în cazul în care un producător solicită, autoritățile naționale nu pot, pe baza argumentelor privind emisiile provenite de la vehicule, refuza acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un nou tip de vehicul sau motor sau interzice înregistrarea, comercializarea sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou sau comercializarea sau utilizarea noilor motoare, atunci când vehiculul sau motoarele vizate respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

#### Articolul 9

##### **Obligațiile statelor membre privind omologarea de tip a pieselor de schimb**

În cazul dispozitivelor noi de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehiculele omologate în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare, se interzice vânzarea sau montarea acestora la un vehicul, dacă acestea nu aparțin unui tip căruia i s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

#### Articolul 10

##### **Stimulente financiare**

(1) Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot oferi stimulente financiare care se aplică autovehiculelor în producție de serie, care respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

Stimulentele respective se aplică tuturor vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare. Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la 31 decembrie 2013 cel târziu.

(2) Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot acorda stimulente financiare pentru adaptările necesare respectării valorilor limită ale emisiilor, stabilite în anexa I pentru vehiculele în funcțiune, și pentru eliminarea vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

(3) Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (1) și (2) nu depășesc costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice utilizate pentru a asigura respectarea valorilor limită de emisii prevăzute în anexa I, inclusiv costurile pentru montarea acestora la vehicule.

(4) Comisia este informată în timp util cu privire la planurile de introducere sau modificare a stimulentele financiare prevăzute la alineatele (1) și (2).

#### Articolul 11

##### Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc dispozițiile privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare și iau toate măsurile necesare pentru a garanta executarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 7 februarie 2011, precum și orice modificare ulterioară privind aceste dispoziții în termenul cel mai scurt.

(2) Tipurile de încălcări din partea producătorilor care fac obiectul unei sancțiuni includ:

- (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;
- (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;
- (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau retragerea omologării de tip;
- (d) utilizarea strategiilor de invalidare;
- (e) refuzul de a acorda accesul la informații.

Tipurile de încălcări din partea producătorilor, reparatorilor și operatorilor de vehicule care fac obiectul unei sancțiuni includ modificarea sistemelor de control al emisiilor de NO<sub>x</sub>. Acestea includ, de exemplu, intervenții asupra sistemelor care utilizează un reactiv consumabil.

Tipurile de încălcări comise de operatorii de vehicule care fac obiectul unei sancțiuni includ conducerea unui vehicul fără reactiv consumabil.

#### Articolul 12

##### Redefinirea specificațiilor

(1) După încheierea părților relevante ale PMP al ONU-CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor, Comisia ia următoarele

măsurile, dar fără a scădea nivelul privind protecția mediului în cadrul Comunității:

- (a) introducerea unui control suplimentar asupra emisiilor de particule la valorile limită în funcție de numărul particulelor stabilite la un nivel corespunzător față de tehnologiile folosite la momentul respectiv, pentru a respecta limita privind masa de particule;
- (b) adoptarea procedurii de măsurare pentru numărul particulelor.

Fără a reduce nivelul de protecție a mediului din cadrul Comunității, Comisia specifică, de asemenea, o valoare limită pentru emisiile de NO<sub>2</sub> în plus față de valoarea totală pentru emisiile de NO<sub>x</sub>, după caz. Limita pentru emisiile de NO<sub>2</sub> se stabilește la un nivel care să reflecte performanța tehnologiilor existente la momentul respectiv.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

(2) Comisia stabilește factorii de corelare dintre Testul european în ciclul tranzitoriu (ETC) și Testul european în mod stabilizat (ESC), astfel cum sunt descrise în Directiva 2005/55/CE, și ciclurile de conducere tranzitorii globale (WHTC) și ciclurile de conducere în regim stabilizat globale (WHSC) și adaptează valorile limită în acest scop. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

(3) Comisia supune analizei procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (4), precum și ciclurile de încercare efectuate pentru măsurarea emisiilor.

Dacă în urma analizei se constată că procedurile, testele și cerințele nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, acestea se adaptează astfel încât să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

(4) Comisia supune analizei poluanții enumerați la punctul 2 din articolul 3. În cazul în care Comisia consideră necesară reglementarea emisiilor de poluanți suplimentari, aceasta prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament.

*Articolul 13***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic – autovehicule (CTAV) instituit prin articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

*Articolul 14***Punerea în aplicare**

Comisia adoptă, până la 1 aprilie 2010, măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (2) și articolul 12 alineatul (1) literele (a) și (b).

*Articolul 15***Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 5 alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(i) după litera (h) se elimină cuvântul „și”;

(ii) se adaugă următoarea literă:

„(j) măsurarea puterii motorului.”

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

Adoptat la Bruxelles, 18 iunie 2009.

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

H.-G. PÖTTERING

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

Š. FÜLE

2. La articolul 14, se elimină alineatul (6).

*Articolul 16***Modificarea Directivei 2007/46/CE**

Anexele IV, VI și XI la Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 17***Abrogare**

(1) Directivele 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE se abrogă de la data de 31 decembrie 2013.

(2) Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

*Articolul 18***Intrarea în vigoare**

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

Prezentul regulament se aplică de la 7 august 2009. Cu toate acestea, articolul 8 alineatul (3) și articolul 10 se aplică de la 7 august 2009, iar punctul 1 litera (a) subpunctul (i), punctul 1 litera (b) subpunctul (i), punctul 2 litera (a), punctul 3 litera (a) subpunctul (i), punctul 3 litera (b) subpunctul (i), punctul 3 litera (c) subpunctul (i), punctul 3 litera (d) subpunctul (i) și punctul 3 litera (e) subpunctul (i) din anexa II se aplică de la 31 decembrie 2013.

## ANEXA I

## Limitele de emisie Euro VI

	Valori limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	masă PM (mg/kWh)	număr PM <sup>(2)</sup> (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC <sup>(3)</sup>								
WHTC <sup>(3)</sup>								

Notă:

PI = aprindere prin scânteie.

CI = aprindere prin compresie.

(1) Nivelul admis de componentă NO<sub>2</sub> în valoarea limită de NO<sub>x</sub> poate fi definit ulterior.

(2) Un standard numeric urmează a fi definit ulterior, până cel târziu la 1 aprilie 2010.

(3) Valorile limită referitoare la WHSC și WHTC care înlocuiesc valorile limită referitoare la ESC și ETC vor fi introduse ulterior, după stabilirea factorilor de corelare privind ciclurile actuale (ESC și ETC), nu mai târziu de 1 aprilie 2010.

## ANEXA II

**Modificarea Directivei 2007/46/CE**

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. În anexa IV, partea I se modifică după cum urmează:

(a) tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate												
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>			
„41a Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	JO L 188, 18.7.2009, p. 1	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>						

(iii) se adaugă următoarea notă:

„<sup>(12)</sup> Pentru vehicule cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg care nu sunt omologate (la cererea producătorului și cu condiția ca masa de referință să nu depășească 2 840 kg) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007.”;

(b) în apendice, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

	Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	M <sub>1</sub>
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele, cu excepția întregului set de cerințe privind OBD și accesul la informații/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	JO L 188, 18.7.2009, p. 1	A”

2. În apendicele la anexa VI, tabelul se modifică după cum urmează:

(a) punctele 40 și 41 se elimină;

(b) se inserează următorul punct:

Subiect	Referința actului de reglementare	Modificat prin	Aplicabil la variantele
„41a Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009”		

3. Anexa XI se modifică după cum urmează:

(a) în apendicele 1, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	$M_2$	$M_3$
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/ acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H”

(b) în apendicele 2, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se introduce următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/ acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/ 2009	X	X	X	X	X	X”				

(c) în apendicele 3, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se introduce următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	$M_1$
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule utilitare grele/ acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	X”

(d) în apendicele 4, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/ acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	H	H	H	H	H”				

(e) în apendicele 5, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	Macara mobilă din categoria N <sub>3</sub>
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	V”