



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 179 (XXIII) — Nr. 552

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 3 august 2011

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI		
684.	— Hotărâre pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei.....	2–11
772.	— Hotărâre privind aprobarea Listei societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale aflate sub autoritatea sau în coordonarea Ministerului Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri la care se vor efectua concedieri colective în anul 2011, precum și a numărului de salariați ce urmează să fie disponibilizați și care vor beneficia de prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 116/2006 privind protecția socială acordată persoanelor disponibilizate prin concedieri colective efectuate ca urmare a restructurării și reorganizării unor societăți naționale, regii autonome, companii naționale și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, precum și a societăților comerciale și regiilor autonome subordonate autorităților administrației publice locale	12
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
557/2.346.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului finanțelor publice pentru modificarea și completarea Normelor privind fundamentarea, acordarea și justificarea sumelor primite de la bugetul de stat pentru unele activități desfășurate de unii operatori economici, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, precum și a transferurilor consolidabile acordate bugetelor locale pentru străzile care se vor amenaja în perimetrele destinate construcțiilor de cvartale de locuințe noi în localitățile rurale și urbane, aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice și al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 504/501/2005	13–14
ACTE ALE COMISIEI DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR		
524.	— Decizie privind sancționarea cu retragerea aprobării domnului Cătălin George Ungureanu — administrator/director general la Societatea Comercială „B.C.S. Broker de Asigurare” — S.R.L.	15–16

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRĂRE

pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. I. — Hotărârea Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr 472 și 472 bis din 13 iulie 2007, cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 11, după alineatul (7) se introduce un nou alineat, alineatul (7¹), cu următorul cuprins:

„(7¹) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (7), se acordă o perioadă de exceptare, prin excepție de la termenele de implementare a valorilor-limită ale emisiilor prevăzute la alin. (4), a categoriei de mașini echipate cu un mâner în partea superioară, pentru mașinile portative de tăiat gardul viu și fierăstraiele portative destinate îngrijirii arborilor, echipate cu un mâner în partea superioară, pentru uz profesional, care funcționează în poziții multiple, prevăzute cu motoare de clasele SH:2 și SH:3.”

2. La anexa nr. 1, după punctul 7 se introduce un nou punct, punctul 8, cu următorul cuprins:

„8. CERINȚE PRIVIND APROBAREA DE TIP PENTRU FAZELE III B ȘI IV

8.1. Prezentul punct se aplică aprobării de tip a motoarelor comandate electronic, care utilizează comanda electronică pentru a determina în același timp debitul și a regla momentul injecției de carburant (denumit în continuare *motor*). Prezenta secțiune se aplică independent de tehnologia utilizată în aceste motoare pentru a respecta valorile-limită de emisie stabilite la pct. 4.1.2.5 și 4.1.2.6 din prezenta anexă.

8.2. Definiții

În sensul prezentului punct, se aplică următoarele definiții:

8.2.1. *strategie de limitare a emisiilor* — combinația dintre un sistem de limitare a emisiilor cu o strategie de bază de limitare a emisiilor și un ansamblu de strategii auxiliare de limitare a emisiilor, integrată în concepția globală a unui motor sau a unei mașini mobile nerutiere în care este instalat motorul;

8.2.2. *reactiv* — un agent consumabil sau nerecuperabil cerut și utilizat pentru a asigura buna funcționare a sistemului de posttratament a gazelor de eșapament.

8.3. Prescripții generale

8.3.1. Cerințe referitoare la strategia de bază de limitare a emisiilor

8.3.1.1. Strategia de bază de limitare a emisiilor, activată de-a lungul întregii game operative de regim și de cuplu a motorului, este concepută pentru a garanta conformitatea motorului cu dispozițiile prezentei hotărâri.

8.3.1.2. Orice strategie de bază de limitare a emisiilor care poate face distincția dintre o funcționare a motorului conform unei încercări standardizate de aprobare de tip și alte condiții

de funcționare și de a reduce ulterior nivelul de limitare a emisiilor atunci când motorul nu funcționează în condiții efectiv incluse în procedura de aprobare de tip este interzisă.

8.3.2. Cerințe referitoare la strategia auxiliară de control al emisiilor

8.3.2.1. O strategie auxiliară de limitare a emisiilor poate fi utilizată pentru un motor sau o mașină mobilă nerutieră, cu condiția ca aceasta, atunci când este activată, să modifice strategia de bază de limitare a emisiilor drept răspuns la un ansamblu specific de condiții ambiante și/sau de funcționare, dar să nu reducă în mod permanent eficacitatea sistemului de limitare a emisiilor:

a) atunci când strategia auxiliară de limitare a emisiilor este activată în timpul încercării standardizate de aprobare de tip, pct. 8.3.2.2 și 8.3.2.3 nu se aplică;

b) atunci când strategia auxiliară de limitare a emisiilor nu este activată în timpul încercării standardizate de aprobare de tip, trebuie să se demonstreze că aceasta nu este activă decât în timpul perioadei necesare pentru scopurile prevăzute la pct. 8.3.2.3.

8.3.2.2. Condițiile de control aplicabile prezentului punct sunt următoarele:

a) o altitudine care să nu depășească 1.000 metri (sau o presiune atmosferică echivalentă de 90 kPa);

b) o temperatură ambiantă situată în intervalul 275—303 K (2—30°C);

c) temperatura lichidului de răcire a motorului să fie peste 343 K (70°C).

Dacă strategia auxiliară de limitare a emisiilor este activată atunci când motorul funcționează în condițiile de control vizate la lit. a)—c), strategia este activată numai în mod excepțional.

8.3.2.3. O strategie auxiliară de limitare a emisiilor poate fi activată în special cu următoarele scopuri:

a) prin semnale la bord, pentru a proteja de orice daune motorul (inclusiv protecția dispozitivului de control al admisieii de aer) și/sau mașina mobilă nerutieră fără destinație rutieră pe care este instalat motorul;

b) pentru a asigura securitatea și strategiile de funcționare;

c) pentru prevenirea emisiilor excesive, în timpul pornirii la rece, al încălzirii sau al opririi;

d) în cazul în care este utilizată pentru a compensa limitarea unui poluant determinat în anumite condiții ambientale sau de funcționare specifice, pentru păstrarea controlului asupra tuturor celorlalți poluanți reglementați, în cadrul valorilor-limită pentru emisii, specifice pentru motorul respectiv. Obiectivul este de a compensa fenomenele care apar în mod natural, astfel încât să se permită un control acceptabil al tuturor elementelor conținute în emisii.

8.3.2.4. Producătorul demonstrează serviciului tehnic în momentul încercării standardizate de aprobare de tip că funcționarea oricărei strategii auxiliare de limitare a emisiilor este conformă cu dispozițiile pct. 8.3.2. Demonstrația constă într-o evaluare a documentelor prevăzute la pct. 8.3.3.

8.3.2.5. Orice funcționare a unei strategii auxiliare de limitare a emisiilor care nu este conformă cu pct. 8.3.2 este interzisă.

8.3.3. Cerințe privind documentația

8.3.3.1. În momentul prezentării cererii de aprobare de tip la serviciul tehnic, producătorul furnizează o documentație care asigură accesul la orice element de proiectare, la orice strategie de control al emisiilor și la mijloacele prin care strategia auxiliară controlează în mod direct sau indirect variabilele de ieșire. Documentația este compusă din două părți:

a) dosarul de documente, anexat la cererea de aprobare de tip, care conține o vedere de ansamblu asupra strategiei de control al emisiilor. Se furnizează dovada că toate valorile de ieșire permise de o matrice obținută pornind de la plașa de comandă a valorilor de intrare ale unităților individuale au fost identificate. Această dovadă este anexată la documentație, așa cum se prevede în anexa nr. 2;

b) elementele suplimentare, prezentate serviciului tehnic, dar neanexate cererii de aprobare de tip, care includ toți parametrii modificați de orice strategie auxiliară de control al emisiilor și condițiile-limită în care această strategie operează și, în special:

- (i) o descriere a logicii de control, a strategiilor de reglare și a punctelor de comutare în toate modurile de funcționare pentru sistemul de alimentare cu carburant și pentru celelalte sisteme esențiale, permițând un control eficient al emisiilor [de exemplu, sistem de recirculare a gazelor de eșapament (EGR) sau de dozare a reactivului];
- (ii) o justificare a utilizării oricărei strategii auxiliare de control al emisiilor aplicate motorului, însoțită de elemente și de date privind încercarea standardizată, demonstrând efectul asupra gazelor de eșapament. Această justificare se poate baza pe datele de încercare standardizată, pe o analiză tehnică serioasă sau pe o combinație a celor două;
- (iii) o descriere detaliată a algoritmilor sau a senzorilor (după caz) utilizați pentru identificarea, analizarea sau diagnosticarea funcționării incorecte a sistemului de control al oxizilor de azot (NO_x);
- (iv) toleranța utilizată pentru a îndeplini cerințele pct. 8.4.7.2, indiferent de mijloacele folosite.

8.3.3.2. Elementele suplimentare prevăzute la pct. 8.3.3.1 lit. b) sunt tratate ca fiind strict confidențiale. Acestea sunt comunicate autorității de omologare de tip la cerere. Autoritatea care acordă aprobarea de tip respectă confidențialitatea acestor elemente.

8.4. Cerințe pentru asigurarea bunei funcționări a sistemului de control al oxizilor de azot (NO_x)

8.4.1. Producătorul furnizează informații care descriu în detaliu caracteristicile de funcționare ale sistemului de control al oxizilor de azot (NO_x), folosind documentele prevăzute la pct. 2 din subanexa nr. 1 la anexa nr. 2 și la pct. 2 din subanexa nr. 3 la anexa nr. 2.

8.4.2. Dacă sistemul de control al emisiilor necesită utilizarea unui reactiv, caracteristicile acestuia, inclusiv tipul său, informațiile referitoare la concentrația reactivului atunci când este în soluție, condițiile privind temperaturile sale de funcționare și referențialul standardelor internaționale pentru compoziția și calitatea acestuia trebuie să fie precizate de producător la pct. 2.2.1.13 din subanexa nr. 1 și la pct. 2.2.1.13 din subanexa nr. 3 la anexa nr. 2.

8.4.3. Strategia de control al emisiilor motorului trebuie să fie funcțională în toate condițiile de mediu întâlnite în mod normal pe teritoriul Uniunii Europene, în special la temperaturi ambiante joase.

8.4.4. Producătorul trebuie să demonstreze, în cazul utilizării unui reactiv, că emisiile de amoniac nu depășesc o valoare medie de 25 ppm în timpul ciclului de încercare standardizată aplicabil la procedura de aprobare de tip.

8.4.5. Dacă sunt instalate sau conectate pe o mașină mobilă nerutieră rezervoare separate de reactiv, trebuie prevăzut un dispozitiv care să permită prelevarea unui eșantion de reactiv

din rezervoare. Punctul de prelevare trebuie să fie ușor accesibil fără să fie nevoie de utilizarea unor instrumente sau dispozitive speciale.

8.4.6. Cerințe privind utilizarea și întreținerea

8.4.6.1. În conformitate cu prevederile art. 4 alin. (3) din hotărâre, aprobarea de tip este condiționată de punerea la dispoziția fiecărui operator al unei mașini mobile nerutiere de instrucțiuni scrise, cuprinzând următoarele informații:

a) avertismente detaliate care explică posibilele funcționări defectuoase cauzate de o operare, utilizare sau întreținere incorectă a motorului instalat, însoțite de măsurile corective adecvate;

b) avertismente detaliate privind utilizarea incorectă a mașinii, susceptibilă de a duce la o posibilă funcționare defectuoasă a motorului, însoțite de măsurile corective adecvate;

c) informații privind utilizarea corectă a reactivului, însoțite de instrucțiuni privind reîncărcarea reactivului între intervalele de întreținere periodică normale;

d) un avertisment clar care să indice că certificatul de aprobare de tip eliberat pentru tipul de motor în cauză este valabil numai atunci când sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (i) motorul funcționează, este utilizat și întreținut în conformitate cu instrucțiunile furnizate;
- (ii) s-a adoptat o măsură promptă pentru a remedia funcționarea, utilizarea sau întreținerea incorectă, în conformitate cu măsurile corective indicate în avertismentele prevăzute la lit. a) și b);
- (iii) nu a avut loc voit nicio utilizare greșită a motorului, îndeosebi dezactivarea sau lipsa de întreținere a sistemului EGR sau a unui sistem de dozare a reactivului.

Instrucțiunile sunt redactate într-o formă clară, accesibilă nespecialiștilor și utilizează aceiași termeni cu cei utilizați în manualul de utilizare a mașinii mobile nerutiere sau a motorului.

8.4.7. Controlul reactivului (după caz)

8.4.7.1. În conformitate cu prevederile art. 4 alin. (3) din hotărâre, aprobarea de tip este condiționată de furnizarea de indicatori sau de alte mijloace adecvate, în funcție de configurația mașinii mobile nerutiere, care comunică operatorului următoarele:

a) cantitatea de reactiv rămasă în rezervorul de stocare al reactivului și, printr-un semnal specific suplimentar, faptul că volumul de reactiv rămas este sub 10% din conținutul total al rezervorului;

b) că rezervorul de reactiv s-a golit sau este aproape gol;

c) că reactivul din rezervorul de stocare nu corespunde caracteristicilor declarate și înregistrate la pct. 2.2.1.13 din subanexa nr. 1 și la pct. 2.2.1.13 din subanexa nr. 3 la anexa nr. 2, conform mijloacelor de evaluare instalate;

d) că dozarea reactivului este întreruptă, în cazuri diferite de cele executate de către modulul electronic de comandă al motorului (ECU) sau de dispozitivul de control al dozării, ca o consecință a condițiilor de funcționare a motorului atunci când dozarea nu este necesară, cu condiția ca aceste condiții de funcționare să fie comunicate autorității competente care acordă aprobarea de tip.

8.4.7.2. La alegerea producătorului, cerințele privind conformitatea reactivului cu caracteristicile declarate și cu toleranța de emisie de oxizi de azot (NO_x) asociată se îndeplinesc prin unul dintre mijloacele următoare:

a) un mijloc direct, cum este utilizarea unui captor de calitate a reactivului;

b) un mijloc indirect, precum utilizarea în eșapament a unui detector de oxizi de azot (NO_x), pentru a evalua eficiența reactivului;

c) orice alt mijloc, cu condiția ca eficacitatea sa să fie cel puțin egală cu cea care rezultă din utilizarea unui mijloc menționat la lit. a) sau b) și ca exigențele principale ale prezentei anexe să fie respectate."

3. La anexa nr. 2, punctul 2 din subanexa nr. 1 se modifică și va avea următorul cuprins:**„2. MĂSURI ADOPTATE ÎMPOTRIVA POLUĂRII ATMOSFERICE**

- 2.1. Dispozitiv de reciclare a gazelor de carter: da/nu*)
- 2.2. Dispozitive antipoluare suplimentare (în cazul în care există și nu apar la altă rubrică)
- 2.2.1. Convertizor catalitic: da/nu*)
- 2.2.1.1. Marca (mărci):
- 2.2.1.2. Tip (tipuri):
- 2.2.1.3. Numărul de convertizoare catalitice și de elemente:
- 2.2.1.4. Dimensiunile și volumul convertizorului (convertizoarelor) catalitic (catalitice):
- 2.2.1.5. Tip de acțiune catalitică:
- 2.2.1.6. Cantitatea totală de materiale prețioase:
- 2.2.1.7. Concentrația relativă:
- 2.2.1.8. Substrat (structură și material):
- 2.2.1.9. Densitatea alveolară:
- 2.2.1.10. Tipul de carcasă pentru convertizorul (convertizoarele) catalitic (catalitice):
- 2.2.1.11. Amplasamentul convertizorului (convertizoarelor) catalitic (catalitice), localizarea și distanța (distanțele) minimă (minime)/maximă (maxime) față de motor:
- 2.2.1.12. Plaja de funcționare normală (K):
- 2.2.1.13. Reactiv consumabil (după caz):
- 2.2.1.13.1. Tipul și concentrația reactivului necesar pentru acțiunea catalitică:
- 2.2.1.13.2. Plaja temperaturilor normale de funcționare a reactivului:
- 2.2.1.13.3. Standardul internațional (după caz):
- 2.2.1.14. Detector de NO_x: da/nu*)
- 2.2.2. Detector de oxigen: da/nu*)
- 2.2.2.1. Marca (mărci):
- 2.2.2.2. Tipul:
- 2.2.2.3. Amplasare:
- 2.2.3. Injecție de aer: da/nu*)
- 2.2.3.1. Tip (aer pulsant, pompă de aer etc.):
- 2.2.4. Recircularea gazului de evacuare (EGR): da/nu*)
- 2.2.4.1. Caracteristici (răcit/herăcit, presiune înaltă/presiune joasă etc.):
- 2.2.5. Filtru de particule poluante: da/nu (*)
- 2.2.5.1. Dimensiunile și capacitatea filtrului de particule poluante:
- 2.2.5.2. Tipul și modelul filtrului de particule poluante:
- 2.2.5.3. Amplasamentul (amplasamentele), localizarea și distanța (distanțele) maximă (maxime)/minimă (minime) față de motor:
- 2.2.5.4. Metoda sau sistemul de regenerare, descrierea și/sau schița acestuia:
- 2.2.5.5. Plaja temperaturilor (K) și presiunilor (kPa) normale de funcționare:
- 2.2.6. Alte sisteme: da/nu*)
- 2.2.6.1. Descriere și mod de funcționare:

*) Se elimină mențiunile inutile.”

4. La anexa nr. 2, punctul 2 din subanexa nr. 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**„2. MĂSURI ADOPTATE ÎMPOTRIVA POLUĂRII ATMOSFERICE**

- 2.1. Dispozitiv de reciclare a gazelor din carter: da/nu *)
- 2.2. Dispozitive antipoluare suplimentare (în cazul în care există și nu apar la alta rubrică)
- 2.2.1. Convertizor catalitic: da/nu*)
- 2.2.1.1. Marca (mărci):
- 2.2.1.2. Tip (tipuri):
- 2.2.1.3. Numărul de convertizoare catalitice și de elemente:
- 2.2.1.4. Dimensiunile și volumul convertizorului (convertizoarelor) catalitic (catalitice):
- 2.2.1.5. Tip de acțiune catalitică:
- 2.2.1.6. Cantitatea totală de materiale prețioase:
- 2.2.1.7. Concentrația relativă:
- 2.2.1.8. Substrat (structură și material):
- 2.2.1.9. Densitatea alveolară:
- 2.2.1.10. Tipul de carcasă pentru convertizorul (convertizoarele) catalitic (catalitice):
- 2.2.1.11. Amplasamentul convertizorului (convertizoarelor) catalitic (catalitice), localizarea și distanța (distanțele) minimă (minime)/maximă (maxime) față de motor:
- 2.2.1.12. Plaja de funcționare normală (K):
- 2.2.1.13. Reactiv consumabil (după caz):
- 2.2.1.13.1. Tipul și concentrația reactivului necesar pentru acțiunea catalitică:
- 2.2.1.13.2. Plaja de temperaturi normale de funcționare a reactivului:
- 2.2.1.13.3. Standardul internațional (după caz):
- 2.2.1.14. Detector de NO_x: da/nu*)
- 2.2.2. Detector de oxigen: da/nu*)
- 2.2.2.1. Marca (mărci):
- 2.2.2.2. Tipul:
- 2.2.2.3. Amplasare:

2.2.3. Injecție de aer: da/nu*)

2.2.3.1. Tip (aer pulsant, pompă de aer etc.):

2.2.4. Recircularea gazului de evacuare (EGR): da/nu*)

2.2.4.1. Caracteristici (răcit/nerăcit, presiune înaltă/presiune joasă etc.):

2.2.5. Filtru de particule poluante: da/nu *)

2.2.5.1. Dimensiunile și capacitatea filtrului de particule poluante:

2.2.5.2. Tipul și structura filtrului de particule poluante:

2.2.5.3. Amplasamentul (amplasamentele), localizarea și distanța (distanțele) maximă (maxime)/minimă (minime) față de

motor:

2.2.5.4. Metoda sau sistemul de regenerare, descrierea și/sau schița acestuia:

2.2.5.5. Plaja temperaturilor (K) și presiunilor (kPa) normale de funcționare:

2.2.6. Alte sisteme: da/nu*)

2.2.6.1. Descriere și modul de funcționare:

*) Se elimină mențiunile inutile."

5. La anexa nr. 3, punctele 1.1, 1.3.2, 3.7.1, 4.3.1 și 4.5 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„1.1. Prezenta anexă descrie metoda determinării emisiilor de gaz și de particule poluante provenind de la motorul supus încercării standardizate.

Se aplică următoarele cicluri de încercare standardizată:

a) încercarea standardizată NRSC (Non-Road Steady Cycle), care va fi utilizată pentru măsurarea emisiilor de monoxid de carbon, de hidrocarburi, de oxizi de azot și de particule poluante pentru fazele I, II, III A, III B și IV în cazul motoarelor descrise la subpct. (i) și (ii) ale pct. 1.a) din anexa nr. 1;

b) încercarea standardizată NRTC (Non-Road Transient Cycle), care va fi utilizată pentru măsurarea emisiilor de monoxid de carbon, de hidrocarburi, de oxizi de azot și de particule poluante pentru fazele III B și IV ale motoarelor descrise la subpct. (i) al pct. 1.a) din anexa nr. 1;

c) pentru motoarele destinate a fi utilizate la propulsarea navelor de navigație interioară se aplică procedura de încercare standardizată ISO prescrisă de standardul ISO 8178-4:2002 și prevăzută și în anexa nr. 6 (cod NO_x) la Convenția MARPOL¹ 73/78 a OMI²;

d) pentru motoarele destinate propulsării drezinelor se utilizează o încercare standardizată NRSC pentru măsurarea gazelor și a particulelor poluante în faza III A și în faza III B;

e) pentru motoarele destinate propulsării locomotivelor se utilizează o încercare standardizată NRSC pentru măsurarea gazelor și a particulelor poluante în fazele III A și III B.

¹ MARPOL: Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave.

² OMI: Organizația Maritimă Internațională.

1.3.2. Testul NRTC:

Ciclul de încercare standardizată tranzitoriu prescris, care respectă cu fidelitate condițiile de funcționare a motoarelor

3.7.1. Specificațiile echipamentelor în conformitate cu prevederile pct. 1 teza 3 lit. a) din anexa nr. 1:

3.7.1.1. Specificația A

Pentru motoarele prevăzute la pct. 1 teza 3 lit. a) subpct. (i) și (iv) din anexa nr. 1 se efectuează următorul ciclu de 8 moduri¹⁾, cu motorul supus încercării standardizate cuplat la frână:

Diesel instalate pe mașinile mobile nerutiere, este executat de două ori:

a) prima oară (pornirea la rece) după ce motorul a ajuns la temperatura ambiantă și temperaturile lichidului de răcire, ale uleiului, ale sistemelor de posttratere și ale tuturor dispozitivelor auxiliare de control al motorului sunt stabilizate între 20 și 30°C;

b) a doua oară (pornire la cald) după o perioadă de 20 de minute de impregnare la cald care începe imediat după încheierea ciclului de pornire la rece.

În cursul acestei secvențe de încercare standardizată sunt examinați poluanții menționați anterior. Secvența de încercare standardizată constă într-un ciclu de pornire la rece după o răcire naturală sau forțată a motorului, o perioadă de impregnare la cald și un ciclu de pornire la cald, rezultând într-un calcul al emisiilor combinate. Folosind semnalele privind cuplul și turația provenite de la frâna pentru motor, puterea se ia în considerare în timpul duratei ciclului, pentru a furniza lucrul mecanic produs de motor pe parcursul întregului ciclu. Concentrațiile componentelor gazoase sunt determinate pe toată durata ciclului fie în gazele de eșapament brute, integrând semnalul emis de analizor, în conformitate cu descrierea prevăzută în subanexa nr. 3 la prezenta anexă, fie în gazele de eșapament diluate ale unui sistem CVS de diluare în circuit principal, integrând semnalul analizorului sau prelevând probe în saci de prelevare, în conformitate cu subanexa nr. 3 la prezenta anexă. În ceea ce privește particulele poluante, se colectează un eșantion proporțional de gaze de eșapament diluate într-un filtru determinat, prin diluare în circuit parțial sau în circuit principal. În funcție de metoda folosită, debitul gazelor de eșapament diluate sau nediluate se măsoară pe toată durata ciclului pentru a determina valorile de emisie masică ale poluanților. Valorile de emisie masică sunt puse în relație cu lucrul mecanic al motorului pentru a obține gramele pentru fiecare poluant emis per kilowatt oră.

Emisiile (g/kWh) sunt măsurate în cursul ambelor cicluri la cald și la rece. Emisiile combinate ponderate sunt calculate prin ponderarea de 10% a rezultatelor pornirii la rece și prin ponderarea de 90% a rezultatelor pornirii la cald. Emisiile combinate ponderate trebuie să respecte limitele.

Numărul modului	Turația motorului (rotații/minut)	Sarcină (%)	Factor de ponderare
1	Nominală sau de referință*)	100	0,15
2	Nominală sau de referință*)	75	0,15
3	Nominală sau de referință*)	50	0,15
4	Nominală sau de referință*)	10	0,10

Numărul modului	Turația motorului (rotații/minut)	Sarcină (%)	Factor de ponderare
5	Intermediară	100	0,10
6	Intermediară	75	0,10
7	Intermediară	50	0,10
8	Ralanti	—	0,15

*) Turația de referință este definită la pct. 4.3.1 din anexa nr. 3.

3.7.1.2. Specificația B

Pentru motoarele prevăzute la pct. 1 teza 3 lit. a) subpct. (ii) din anexa nr. 1 se efectuează următorul ciclu de cinci moduri²⁾, cu motorul supus încercării standardizate cuplat la frână:

Numărul modului	Turația motorului (rotații/minut)	Sarcină (%)	Factor de ponderare
1	Nominală	100	0,05
2	Nominală	75	0,25
3	Nominală	50	0,30
4	Nominală	25	0,30
5	Nominală	10	0,10

Cifrele sarcinii sunt valori în procente ale cuplului corespunzătoare puterii în regim de bază, definită ca fiind puterea maximă disponibilă în cursul unei secvențe de exploatare variabile, a cărei durată poate atinge un număr nelimitat de ore pe an, între intervale declarate de întreținere și în condiții ambiante declarate, întreținerea efectuându-se în conformitate cu instrucțiunile constructorului.

3.7.1.3. Specificația C

Pentru motoarele de propulsie³⁾ destinate navelor de navigație interioară se aplică procedura de încercare ISO specificată în norma ISO 8178-4: 2002 și în anexa VI (cod NO x) la Convenția MARPOL 73/78 a OMI.

Motoarele de propulsie care funcționează pe o curbă de elice cu pas fix sunt supuse încercării standardizate pe o frână utilizând următorul ciclu de 4 moduri în regim stabilizat⁴⁾, elaborat pentru a reprezenta funcționarea motoarelor Diesel marine comerciale în condiții normale de funcționare.

Numărul modului	Turația motorului (rotații/minut)	Sarcină (%)	Factor de ponderare
1	100% (nominală)	100	0,20
2	91%	75	0,50
3	80%	50	0,15
4	63%	25	0,15

Motoarele de propulsie cu turație fixă destinate navelor de navigație interioară funcționând cu elice cu pas variabil sau cuplate electric sunt supuse încercării standardizate pe o frână utilizând următorul ciclu de 4 moduri în regim stabilizat⁵⁾ caracterizat prin același raport de sarcină și aceiași factori de ponderare ca și ciclul de mai sus, dar cu motorul funcționând la turație nominală în fiecare mod:

Numărul modului	Turația motorului (rotații/minut)	Sarcină (%)	Factor de ponderare
1	Nominală	100	0,20
2	Nominală	75	0,50
3	Nominală	50	0,15
4	Nominală	25	0,15

3.7.1.4. Specificația D

Pentru motoarele prevăzute la pct. 1 teza 3 lit. a) subpct. (v) din anexa nr. 1 se efectuează următorul ciclu de trei moduri⁶⁾, cu motorul supus încercării standardizate cuplat la frână:

Numărul modului	Turația motorului (rotații/minut)	Sarcină (%)	Factor de ponderare
1	Nominală	100	0,25
2	Intermediară	50	0,15
3	Ralanti	—	0,60

1) Identic cu ciclul C1 descris la pct. 8.3.1.1 al normei ISO 8178-4:2007 (versiunea corectată din 1 iulie 2008).

2) Identic cu ciclul D2 descris la pct. 8.4.1 al normei ISO 8178-4:2002(E).

3) Motoarele auxiliare cu turație constantă trebuie să fie certificate utilizând ciclul de încercări standardizate ISO D2, respectiv ciclul de 5 moduri în regim stabilizat specificat la pct. 3.7.1.2, în timp ce motoarele auxiliare cu turație variabilă trebuie să fie certificate utilizând ciclul de încercare standardizată ISO C1, respectiv ciclul de 8 moduri în regim stabilizat specificat la pct. 3.7.1.1.

4) Identic cu ciclul E3 descris la pct. 8.5.1, 8.5.2 și 8.5.3 ale normei ISO 8178-4:2002(E). Cele 4 moduri presupun o curbă de elice medie bazată pe măsurători în curs de utilizare.

5) Identic cu ciclul E2 descris la pct. 8.5.1, 8.5.2 și 8.5.3 ale normei ISO 8178-4:2002(E).

6) Identic cu ciclul F al normei ISO 8178-4:2002(E).

4.3.1. Turația de referință

Turația de referință (n_{ref}) corespunde valorilor de turație normalizate la 100%, specificate în programul frânei motorului (anexa nr. 3 subanexa nr. 4). Ciclul efectiv al motorului rezultând din denormalizare la turația de referință depinde în mare măsură de alegerea turației de referință corespunzătoare. Turația de referință se determină prin următoarea formulă:

$$n_{ref} = \text{turația inferioară} + 0,95 \times (\text{turația superioară} - \text{turația inferioară})$$

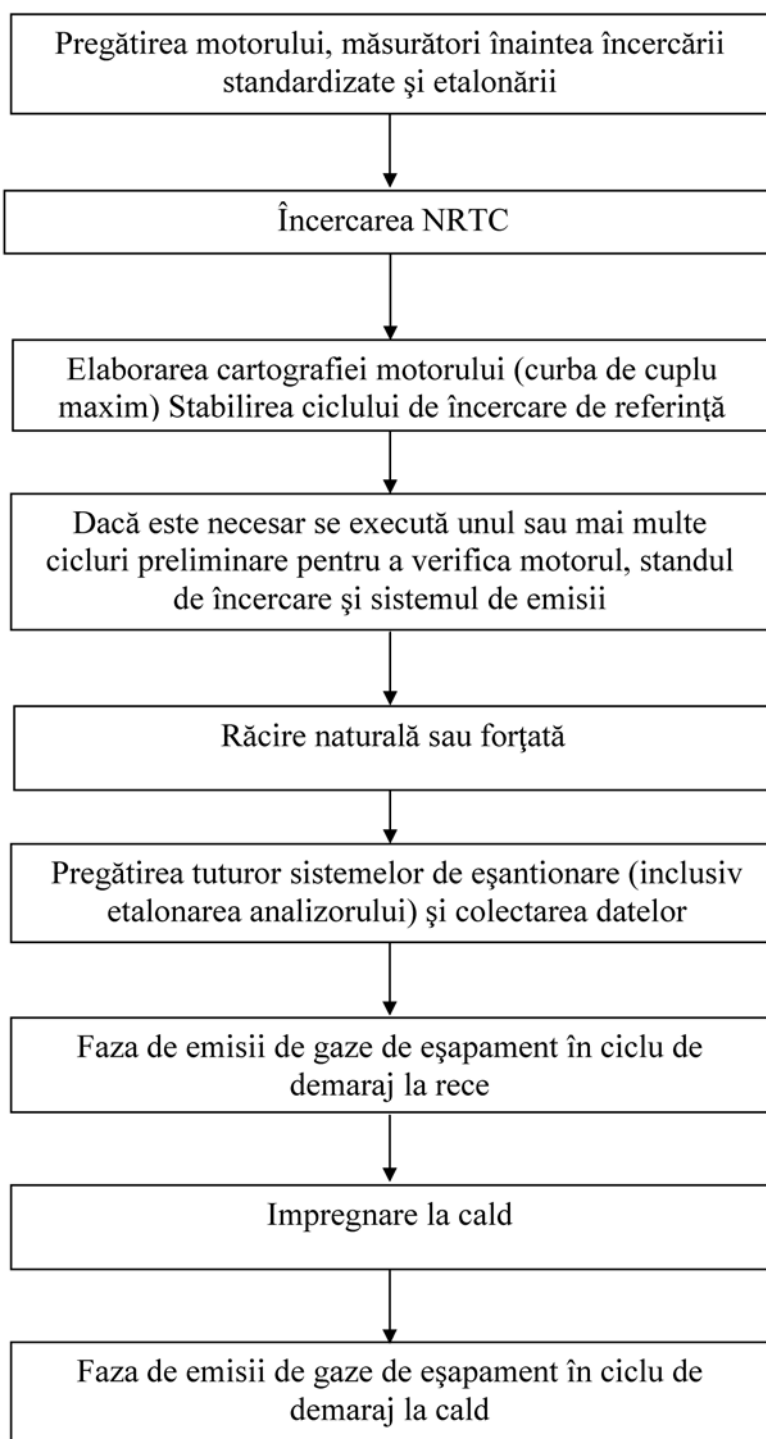
(Turația superioară este cea mai mare turație a motorului la care se furnizează 70% din puterea nominală, în timp ce turația inferioară este turația cea mai mică a motorului la care se furnizează 50% din puterea nominală.)

Dacă turația de referință măsurată se încadrează între $\pm 3\%$ față de turația de referință declarată de către constructor, turația de referință declarată poate fi utilizată pentru proba de emisii. Dacă se depășește această toleranță, pentru proba de emisii se utilizează turația de referință măsurată ¹⁾).

¹⁾ Aceste valori sunt în conformitate cu norma ISO 8178-11:2006.

4.5. Efectuarea încercărilor standardizate pentru măsurarea emisiilor

Diagrama*) prezentată în continuare descrie diferitele etape ale încercărilor standardizate:



*) Diagrama este reprodusă în facsimil.

Înainte de ciclul de măsurători se pot executa unul sau mai multe cicluri preliminare, dacă este necesar, pentru verificarea motorului, a standului de încercări și a sistemelor de emisii.

4.5.1. Pregătirea filtrelor de prelevare a probelor

Cu cel puțin o oră înaintea încercării standardizate, fiecare filtru se introduce într-un vas Petri, care este protejat împotriva contaminării cu praf, dar care permite schimbul de aer și care este amplasat într-o cameră de cântărire pentru stabilizarea filtrului. După perioada de stabilizare, fiecare filtru se cântărește și greutatea acestuia se înregistrează. Filtrul se păstrează apoi într-un vas Petri închis sau într-un portfiltru închis ermetic până la momentul încercării standardizate. Filtrul se utilizează în termen de 8 ore de la scoaterea sa din camera de cântărire. Se înregistrează greutatea cântărită în laborator a acestuia.

4.5.2. Instalarea echipamentelor de măsurare

Instrumentele și sondele de prelevare a probelor se instalează conform instrucțiunilor. În cazul în care se utilizează un sistem de diluare în circuit principal, țeava de eşapament din spate se conectează la acest sistem.

4.5.3. Punerea în funcțiune a sistemului de diluare

Sistemul de diluare se pune în funcțiune. Debitul total al gazului de eşapament diluat al unui sistem de diluare totală a debitului sau debitul gazului de eşapament diluat printr-un sistem de diluare parțială a debitului se reglează pentru a elimina condensarea apei din sistem și pentru a obține o temperatură la secțiunea de intrare a filtrului între 315 K (42°C) și 325 K (52°C).

4.5.4. Punerea în funcțiune a sistemului de prelevare a probelor de particule poluante

Sistemul de prelevare a probelor de particule poluante se pune în funcțiune și trebuie să funcționeze în derivație. Concentrația de fond a particulelor poluante în aerul de diluare se poate determina prin prelevarea de probe din aerul de diluare înaintea intrării gazelor de eşapament în tunelul de diluare. Este de preferat ca proba de particule poluante de fond să se colecteze în timpul ciclului tranzitoriu, dacă se utilizează un alt sistem de prelevare a probelor de particule poluante. În caz contrar, se poate utiliza sistemul de prelevare a probelor de particule poluante utilizat pentru colectarea particulelor în ciclul tranzitoriu. În cazul în care se utilizează aer de diluare filtrat în prealabil, este suficientă efectuarea unei singure măsurători înainte sau după încercarea standardizată. În cazul în care aerul de diluare nu este filtrat, măsurătorile trebuie să se efectueze înaintea inițierii și după încheierea ciclului și se calculează media valorilor.

4.5.5. Verificarea analizoarelor

Analizoarele de emisii se aduc la zero și se etalonează. Dacă se utilizează saci pentru probe, aceștia trebuie să fie goliți.

4.5.6. Cerințe în materie de răcire

Se poate aplica o procedură de răcire naturală sau forțată. Pentru răcirea forțată se va folosi o bună apreciere tehnică pentru stabilirea unor sisteme de suflare a aerului de răcire peste motor, de circulare a uleiului rece prin sistemul de lubrifiere al motorului, de răcire a lichidului de răcire din sistemul de răcire al motorului și de eliminare a căldurii din sistemul de posttratare a gazelor de eşapament. În cazul unei răciri forțate a sistemului de posttratare, nu se aplică un aer de răcire înainte ca sistemul de posttratare să fi ajuns la o temperatură mai joasă decât temperatura sa de activare catalitică. Nu se permite nicio procedură de răcire care are ca rezultat emisii nereprezentative.

Testarea de măsurare a emisiilor de eşapament în ciclu de pornire la rece nu poate începe după o răcire decât atunci când temperatura uleiului de motor, a lichidului de răcire și a sistemului de posttratare s-a stabilizat între 20°C și 30°C pentru un interval de timp minim de 15 minute.

4.5.7. Parcursul ciclului

4.5.7.1. Ciclul de pornire la rece

Secvența de încercare standardizată începe prin ciclul de pornire la rece, la încheierea procesului de răcire și atunci când sunt respectate toate cerințele prevăzute la pct. 4.5.6.

Motorul trebuie demarat în conformitate cu procedura de demarare recomandată de constructor în manualul de utilizare, folosindu-se fie un demaror de serie, fie un dinamometru.

De îndată ce motorul este pus în funcțiune, se pornește un cronometru de «ralanti în gol». Se lasă motorul să funcționeze la ralanti în gol fără sarcină timp de 23 ± 1 s, apoi se începe ciclul motorului în regim tranzitoriu, astfel încât prima înregistrare a ciclului în afara modului ralanti are loc la 23 ± 1 s. Intervalul de timp de ralanti în gol este inclus în cele 23 ± 1 s.

Testarea se efectuează în conformitate cu ciclul de referință definit în anexa nr. 3 subanexa nr. 4. Punctele de reglare a turației și a cuplului motorului se setează la o frecvență de minimum 5 Hz (se recomandă 10 Hz).

Punctele de reglare se calculează prin interpolare liniară între punctele de reglare din ciclul de referință, distribuite la 1 Hz. Turația și cuplul de reacție ale motorului se înregistrează cel puțin o dată la fiecare secundă pe durata ciclului de încercare standardizată și semnalele pot să fie filtrate electronic.

4.5.7.2. Răspunsul analizoarelor

Punerea în funcțiune a echipamentului de măsurare se face concomitent cu punerea în funcțiune a motorului:

a) se începe colectarea sau analiza aerului de diluare, în cazul în care se utilizează un sistem de diluare în circuit principal;

b) se începe colectarea sau analiza gazelor de eşapament brute ori diluate, în funcție de metoda utilizată;

c) se începe măsurarea cantității de gaze de eşapament diluate, precum și a temperaturilor și presiunilor necesare;

d) se începe înregistrarea debitului masic de gaze de eşapament, în cazul în care se utilizează analiza gazelor de eşapament brute;

e) se începe înregistrarea datelor de reacție ale turației și ale cuplului dinamometrului.

Pentru măsurarea gazelor de eşapament brute, concentrațiile emisiilor (HC, CO și NO_x) și debitul masic al gazelor de eşapament se măsoară în mod continuu și se înregistrează, la o frecvență de cel puțin 2 Hz, într-un sistem computerizat. Toate celelalte date se pot înregistra cu o frecvență de cel puțin 1 Hz. Pentru analizoarele analogice se înregistrează răspunsul, iar datele de etalonare se pot utiliza fie prin conectare la rețea, fie fără conectare, în timpul evaluării datelor.

În cazul în care se utilizează un sistem de diluare în circuit principal, hidrocarburile (HC) și oxizii de azot (NO_x) se măsoară în mod continuu în tunelul de diluare, cu o frecvență de cel puțin 2 Hz. Concentrațiile medii se determină prin integrarea semnalelor analizorului pe toată durata ciclului de încercare standardizată. Timpul de răspuns al sistemului nu trebuie să fie mai mare de 20 de secunde și trebuie să fie coordonat cu fluctuațiile debitului volumic al probei cu volum constant și cu abaterile de la timpul de prelevare a probelor/de la durata ciclului de încercare standardizată, dacă este cazul. Cantitățile de CO și CO₂ se determină prin integrare sau prin analiza concentrațiilor din sacul de probe colectate pe durata unui ciclu. Concentrațiile poluanților gazoși din aerul de diluare se determină prin integrarea sau prin analiza aerului de diluare colectat într-un sac de prelevare. Toți ceilalți parametri care trebuie să fie măsurați se înregistrează cu o frecvență de cel puțin o măsurătoare pe secundă (1 Hz).

4.5.7.3. Prelevarea probelor de particule poluante

La pornirea motorului, sistemul de prelevare a probelor de particule poluante se comută de la modul de derivație la modul de colectare a particulelor poluante.

În cazul în care se utilizează un sistem de diluare în circuit principal, pompa sau pompele pentru prelevarea probelor se reglează astfel încât în sonda de prelevare a probelor de particule poluante sau în tubul de transfer să se asigure un debit proporțional cu debitul masic al gazelor de eşapament.

În cazul în care se utilizează un sistem de diluare în circuit principal, pompa sau pompele pentru prelevarea probelor se reglează astfel încât în sonda de prelevare a probelor de pulberi sau în tubul de transfer să se asigure un debit în limitele a $\pm 5\%$ din debitul reglat. Dacă se procedează la compensarea debitului (respectiv controlul proporțional al debitului de probă), trebuie să se demonstreze că raportul dintre debitul în tunelul principal

și debitul probei de particule nu variază cu mai mult de $\pm 5\%$ față de valoarea sa reglată (cu excepția probelor prelevate în primele 10 secunde).

NOTĂ:

În cazul unei duble diluări, debitul probei este dat de diferența netă dintre debitul prin filtrele pentru prelevarea probelor și debitul de aer de diluare secundară.

Trebuie să se înregistreze valorile medii ale temperaturii și presiunii la contorul (contoarele) de gaze sau la intrarea în instrumentele de măsurare a debitului. Dacă debitul reglat nu poate fi menținut pe durata întregului ciclu (în limitele a $\pm 5\%$) din cauza cantității mari de particule poluante depuse pe filtru, încercarea se anulează. Testarea se reia cu un debit mai mic și/sau cu un filtru cu diametru mai mare.

4.5.7.4. Calarea motorului în cursul ciclului de pornire la rece

Dacă motorul se calează în orice moment în timpul ciclului de pornire la rece, se procedează la condiționarea motorului și la repetarea procedurii de răcire; în final, motorul trebuie repornit și încercarea standardizată repetată.

Procesul de încercare standardizată se anulează în cazul în care apar defecțiuni la oricare dintre echipamentele de încercare standardizată necesare în timpul ciclului de încercare standardizată.

4.5.7.5. Operațiuni după ciclul de pornire la rece

La încheierea ciclului de pornire la rece al încercării standardizate se opresc măsurarea debitului volumic de gaze de eșapament, a volumului de gaze de eșapament diluate, curgerea de gaze în sacii de colectare a probelor, precum și pompa pentru prelevarea probelor de particule poluante. În cazul unui analizor integrator, prelevarea continuă până la scurgerea timpilor de răspuns ai sistemului.

Concentrațiile sacilor colectori, în cazul în care aceștia se utilizează, se analizează cât mai curând și, în orice caz, în maximum 20 de minute de la încheierea ciclului de încercare standardizată.

După proba de emisii, analizorii se verifică din nou cu ajutorul unui gaz zero și al aceluiași tip de gaz de control. Încercarea standardizată se consideră acceptabilă în cazul în care diferența dintre rezultatele obținute înainte și după încercarea standardizată este mai mică de 2% din valoarea gazului de control.

Filtrele pentru reținerea particulelor poluante sunt duse înapoi în camera de cântărire în termen de maximum o oră după încheierea încercării standardizate. Se condiționează timp de cel puțin o oră într-un vas Petri protejat împotriva contaminării cu praf și care permite schimbul de aer, apoi se cântăresc. Se înregistrează greutatea brută a filtrelor.

4.5.7.6. Impregnarea la cald

Imediat după oprirea motorului, se opresc, în cazul în care erau utilizate, ventilatorul (ventilatoarele) de răcire a motorului, precum și suflanta CVS (sau se deconectează sistemul de eșapament de la CVS).

Se lasă motorul să se impregneze timp de 20 ± 1 minute. Motorul și dinamometrul sunt pregătite pentru încercarea standardizată de pornire la cald. Sacii de prelevare goliți sunt conectați la sistemele de colectare de probe de gaze de eșapament diluate și de aer de diluare. Se pornește sistemul CVS (dacă se utilizează sau dacă nu este deja pus în funcțiune) sau se conectează sistemul de eșapament la CVS (dacă este deconectat). Se pun în funcțiune pompele de prelevare (cu excepția pompei sau pompelor de prelevare a particulelor poluante), ventilatorul (ventilatoarele) de răcire a motorului și sistemul de colectare a datelor.

Schimbătorul de căldură al sistemului de prelevare de probe cu volum constant (dacă este utilizat) și componentele încălzite ale oricărui sistem continuu de prelevare de probe (dacă este cazul) sunt preîncălzite la temperaturile lor de funcționare prescrise înainte de a începe încercarea standardizată.

Debitele probelor sunt ajustate la debitul dorit și dispozitivele de măsurare a debitului gazelor din CVS sunt aduse la zero. Se instalează cu grijă un filtru de particule curat în fiecare dintre

portfiltre și portfiltrele asamblate sunt instalate pe linia de flux a probei.

4.5.7.7. Ciclul de pornire la cald

De îndată ce motorul este pus în funcțiune, se pornește un cronometru de «ralanti în gol». Se lasă motorul să funcționeze la ralanti în gol fără sarcină timp de 23 ± 1 s, apoi se începe ciclul motorului în regim tranzitoriu, astfel încât prima înregistrare a ciclului în afara modului ralanti are loc la 23 ± 1 s. Intervalul de timp de ralanti în gol este inclus în cele 23 ± 1 s.

Testarea se efectuează în conformitate cu ciclul de referință definit în anexa nr. 3 subanexa nr. 4. Punctele de reglare a turației și a cuplului motorului se setează la o frecvență de minimum 5 Hz (se recomandă 10 Hz).

Punctele de reglare se calculează prin interpolare liniară între punctele de reglare din ciclul de referință, distribuite la 1 Hz. Turația și cuplul efectiv ale motorului se înregistrează cel puțin o dată la fiecare secundă pe durata ciclului de încercare standardizată și semnalele pot să fie filtrate electronic.

Procedura descrisă la pct. 4.5.7.2 și 4.5.7.3 prevăzută în prezenta anexă este apoi repetată.

4.5.7.8. Calarea motorului în cursul ciclului de pornire la cald

Dacă motorul se calează în orice moment în timpul ciclului de pornire la cald, acesta poate fi oprit și lăsat să se reimpregneze timp de 20 de minute. Ciclul de pornire la cald poate fi apoi reînceput. Este autorizată o singură reimpregnare la cald și o singură repetiție a ciclului de pornire la cald.

4.5.7.9. Operațiuni după ciclul de pornire la cald

La încheierea ciclului de pornire la cald, măsurarea debitului volumic al gazului de eșapament, a volumului gazului de eșapament diluat, curgerea gazului în sacii colectori, precum și pompa de eșantionare a particulelor se opresc. În cazul unui analizor integrator, prelevarea continuă până la scurgerea timpilor de răspuns ai sistemului.

Concentrațiile sacilor colectori, în cazul în care aceștia se utilizează, se analizează cât mai curând și, în orice caz, în maximum 20 de minute de la încheierea ciclului de încercare.

După proba de emisii, analizorii se verifică din nou cu ajutorul unui gaz zero și al aceluiași tip de gaz de control. Testarea se consideră acceptabilă în cazul în care diferența dintre rezultatele obținute înainte și după încercarea standardizată este mai mică de 2 % din valoarea gazului de reglare a sensibilității.

Filtrele pentru reținerea particulelor poluante sunt duse înapoi în camera de cântărire în termen de maximum o oră după încheierea încercării standardizate. Se condiționează timp de cel puțin o oră într-un vas Petri protejat împotriva contaminării cu praf și care permite schimbul de aer, apoi se cântăresc. Se înregistrează greutatea brută a filtrelor.

6. La anexa nr. 3, punctele 2.1.2.4, 2.1.3.1, 2.1.3.3, 2.2.4, 2.2.5.1 și 2.2.5.3 din subanexa nr. 3 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„2.1.2.4. Calculul emisiilor specifice

Emisiile specifice (g/kWh) se calculează pentru fiecare componentă individuală în modul următor:

$$\text{Gaz individual} = \frac{(1/10)M_{\text{gaz, rece}} + (9/10)M_{\text{gaz, cald}}}{(1/10)W_{\text{ef, rece}} + (9/10)W_{\text{ef, cald}}}$$

unde:

$M_{\text{gaz, rece}}$ = masa totală a gazelor poluante pe durata ciclului de pornire la rece (în g);

$M_{\text{gaz, cald}}$ = masa totală a gazelor poluante pe durata ciclului de pornire la cald (în g);

$W_{\text{ef, rece}}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la rece, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh);

$W_{\text{ef, cald}}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la cald, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh)

.....

2.1.3.1. Calcularea emisiilor masice

Masele particulelor $M_{PT, rece}$ și $M_{PT, cald}$ (g/încercare standardizată) se calculează după una dintre următoarele metode:

$$a) M_{PT} = \frac{M_f}{M_{SAM}} \times \frac{M_{TOTW}}{1000}$$

unde:

$M_{PT} = M_{PT, rece}$ pentru ciclul cu pornire la rece;

$M_{PT} = M_{PT, cald}$ pentru ciclul cu pornire la cald;

M_f = masa particulelor prelevate pe durata ciclului (în mg);

M_{EDFW} = masa echivalentă gazelor de eşapament diluate pe durata ciclului (în kg);

M_{SAM} = masa gazelor de eşapament diluate care trec prin filtrele de particule (în kg).

Masa totală echivalentă a gazelor de eşapament diluate pe durata ciclului se determină după cum urmează:

$$M_{EDFW} = \sum_{i=1}^{i=n} G_{EDFW,i} \times \frac{1}{f}$$

$$G_{EDHW,i} = G_{EXHW,i} \times q_i$$

$$q_i = \frac{G_{TOTW,i}}{(G_{TOTW,i} - G_{DILW,i})}$$

unde:

$G_{EDFW,i}$ = debitul masic instantaneu echivalent al gazelor de eşapament diluate (în kg/s);

$G_{EXHW,i}$ = debitul masic instantaneu al gazelor de eşapament (în kg/s);

q_i = coeficientul de diluare instantanee;

$G_{TOTW,i}$ = debitul masic instantaneu al gazelor de eşapament diluate prin tunelul de diluare (în kg/s);

$G_{DILW,i}$ = debitul masic instantaneu al aerului de diluare (în kg/s);

f = frecvența de prelevare a datelor (în Hz);

n = numărul de măsurători;

$$b) M_{PT} = \frac{M_{PT}}{r_s \times 1000}$$

unde:

$M_{PT} = M_{PT, rece}$ pentru ciclul cu pornire la rece;

$M_{PT} = M_{PT, cald}$ pentru ciclul cu pornire la cald;

M_f = masa particulelor prelevate pe durata ciclului (în mg);

r_s = raportul mediu de eşantioane pe parcursul ciclului de încercare,

unde:

$$r_s = \frac{M_{SE}}{M_{EXHW}} \times \frac{M_{SAM}}{M_{TOTW}}$$

M_{SE} = masa gazelor de eşapament prelevate pe durata ciclului (în kg);

M_{EXHW} = debitul masic total al gazelor de eşapament pe durata ciclului (în kg);

M_{SAM} = masa gazelor de eşapament diluate care trec prin filtrele de particule (în kg);

M_{TOTW} = masa gazelor de eşapament diluate care trec prin tunelul de diluare (în kg).

NOTĂ

În cazul unui sistem de prelevare totală, M_{SAM} și M_{TOTW} sunt identice.

2.1.3.3. Calculul emisiilor specifice

Emisiile specifice (g/kWh) se calculează după cum urmează:

$$PT = \frac{(1/10)K_{p, rece} \times M_{PT, rece} + (9/10)K_{p, cald} \times M_{PT, cald}}{(1/10)W_{ef, rece} + (9/10)W_{ef, cald}}$$

unde:

$M_{PT, rece}$ = masa particulelor poluante pe durata ciclului de pornire la rece (în g/încercare standardizată);

$M_{PT, cald}$ = masa particulelor poluante pe durata ciclului de pornire la cald (în g/încercare standardizată);

$K_{p, rece}$ = factorul de corecție a umidității pentru particule pe durata ciclului de pornire la rece;

$K_{p, cald}$ = factorul de corecție a umidității pentru particule pe durata ciclului de pornire la cald;

$W_{ef, rece}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la rece, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh);

$W_{ef, cald}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la cald, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh)

2.2.4. Calculul emisiilor specifice

Emisiile specifice (g/kWh) se calculează individual pentru fiecare componentă în modul următor:

$$\text{Gaz individual} = \frac{(1/10)M_{gaz, rece} + (9/10)M_{gaz, cald}}{(1/10)W_{ef, rece} + (9/10)W_{ef, cald}}$$

unde:

$M_{gaz, rece}$ = masa totală a gazelor poluante pe durata ciclului de pornire la rece (în g);

$M_{gaz, cald}$ = masa totală a gazelor poluante pe durata ciclului de pornire la cald (în g);

$W_{ef, rece}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la rece, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh);

$W_{ef, cald}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la cald, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh).

2.2.5.1. Calculul debitului masic

Masele particulelor $M_{PT, rece}$ și $M_{PT, cald}$ (g/încercare standardizată) se calculează după cum urmează:

$$M_{PT} = \frac{M_f}{M_{SAM}} \times \frac{M_{TOTW}}{1000}$$

unde:

$M_{PT} = M_{PT, rece}$ pentru ciclul cu pornire la rece;

$M_{PT} = M_{PT, cald}$ pentru ciclul cu pornire la cald;

M_f = masa particulelor prelevate pe durata ciclului (în mg);

M_{TOTW} = masa totală a gazelor de eşapament diluate pe durata ciclului, determinată în conformitate cu pct. 2.2.1 (kg);

M_{SAM} = masa gazelor de eşapament diluate prelevată din tunelul de diluare pentru colectarea particulelor (în kg),

precum și

$M_f = M_{f,p} + M_{f,b}$, în cazul în care se cântăresc separat (în mg);

$M_{f,p}$ = masa particulelor poluante colectate pe filtrul primar (în mg);

$M_{f,b}$ = masa particulelor poluante colectate pe filtrul secundar (în mg);

În cazul în care se folosește un sistem de dublă diluare, masa de aer de diluare secundară se scade din masa totală a gazelor de eşapament dublu diluate care au fost prelevate pe filtrele de particule poluante.

$$M_{SAM} = M_{TOT} - M_{SEC}$$

unde:

M_{TOT} = masa gazelor de eşapament dublu diluate care traversează filtrul de pulberi (în kg);

M_{SEC} = masa de aer de diluare secundară (în kg).

În cazul în care concentrația de fond a particulelor din aerul de diluare se determină în conformitate cu anexa nr. 3 pct. 4.5.4, masa particulelor poluante poate fi corectată pentru a ține cont de concentrația de fond. În acest caz, masele particulelor $M_{PT, rece}$ și $M_{PT, cald}$ (g/încercare standardizată) se calculează după cum urmează:

$$M_{PT} = \left[\frac{M_f}{M_{SAM}} - \left(\frac{M_d}{M_{DIL}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right) \right] \times \frac{M_{TOTW}}{1000}$$

unde:

$M_{PT} = M_{PT, rece}$ pentru ciclul cu pornire la rece;

$M_{PT} = M_{PT, cald}$ pentru ciclul cu pornire la cald;

M_f , M_{SAM} , M_{TOTW} = a se vedea mai sus;

M_{DIL} = masa de aer de diluare primară prelevată prin sistemul de prelevare a particulelor din aerul de diluare (în kg);

M_d = masa particulelor poluante de fond colectate din aerul de diluare primar (în mg);

DF = factorul de diluare, determinat în conformitate cu pct. 2.2.3.1.1.

2.2.5.3. Calculul emisiilor specifice

Emisiile specifice (g/kWh) se calculează după cum urmează:

$$PT = \frac{(1/10)K_{p, rece} \times M_{PT, rece} + (9/10)K_{p, cald} \times M_{PT, cald}}{(1/10)W_{ef, rece} + (9/10)W_{ef, cald}}$$

unde:

$M_{PT, rece}$ = masa particulelor pe durata ciclului de pornire la rece a încercării standardizate NRTC (în g/încercare standardizată);

$M_{PT, cald}$ = masa particulelor pe durata ciclului de pornire la cald a încercării standardizate NRTC (în g/încercare standardizată);

$K_{p, rece}$ = factorul de corecție a umidității pentru particule pe durata ciclului de pornire la rece;

$K_{p, cald}$ = factorul de corecție a umidității pentru particule pe durata ciclului de pornire la cald;

$W_{ef, rece}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la rece, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh);

$W_{ef, cald}$ = lucrul mecanic al ciclului efectiv pe durata ciclului de pornire la cald, determinat în conformitate cu prevederile pct. 4.6.2 din anexa nr. 3 (în kWh)."

PRIM-MINISTRU

EMIL BOC

7. La anexa nr. 5, al doilea rând din tabelul „Combustibil de referință pentru motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate pentru mașini mobile nerutiere aprobate la fazele III B și IV” se modifică și va avea următorul cuprins:

„Densitatea la 15 °C	kg/m ³	833	865	EN-ISO 3675”
----------------------	-------------------	-----	-----	--------------

8. La anexa nr. 13, punctele 1.5 și 1.6 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„1.5. Producătorul de echipamente pune la dispoziția autorității competente care acordă aprobarea de tip toate informațiile referitoare la punerea în aplicare a regimului de flexibilitate pe care această autoritate le consideră necesare pentru a lua o decizie.

1.6. Producătorul de echipamente pune la dispoziția oricărei autorități competente care acordă aprobarea de tip din România sau din alt stat membru al Uniunii Europene toate informațiile pe care această autoritate le solicită, pentru a confirma că, în cazul unui motor despre care se afirmă că este introdus pe piață în cadrul unui regim de flexibilitate sau care este etichetat ca atare, respectiva afirmație sau etichetare este corectă.”

9. La anexa nr. 13, punctul 1.7 se abrogă.

Art. II. — (1) Prevederile art. 11 alin. (7¹) din Hotărârea Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei, cu modificările ulterioare, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta hotărâre, se aplică până la data de 31 iulie 2013.

(2) De la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se acordă aprobare de tip pentru motoarele comandate electronic, care îndeplinesc cerințele prevăzute în anexele nr. 1—3, 5 și 13 la Hotărârea Guvernului nr. 332/2007, cu modificările ulterioare, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta hotărâre.

*

Prezenta hotărâre transpune în legislația națională Directiva 2010/26/UE a Comisiei din 31 martie 2010 de modificare a Directivei 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de particule poluante provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile nerutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 86 din 1 aprilie 2010.

Contrasemnează:

p. Ministrul economiei, comerțului și mediului de afaceri,

Constantin Claudiu Stafie,

secretar de stat

Ministrul mediului și pădurilor,

László Borbély

Ministrul muncii, familiei și protecției sociale,

Laurențiu Sebastian Lăzăroiu

Ministrul transporturilor și infrastructurii,

Anca Daniela Boagiu

Șeful Departamentului pentru Afaceri Europene,

Bogdan Mănoiu

București, 6 iulie 2011.

Nr. 684.

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Listei societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale aflate sub autoritatea sau în coordonarea Ministerului Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri la care se vor efectua concedieri colective în anul 2011, precum și a numărului de salariați ce urmează să fie disponibilizați și care vor beneficia de prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 116/2006 privind protecția socială acordată persoanelor disponibilizate prin concedieri colective efectuate ca urmare a restructurării și reorganizării unor societăți naționale, regii autonome, companii naționale și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, precum și a societăților comerciale și regiilor autonome subordonate autorităților administrației publice locale

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 116/2006 privind protecția socială acordată persoanelor disponibilizate prin concedieri colective efectuate ca urmare a restructurării și reorganizării unor societăți naționale, regii autonome, companii naționale și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, precum și a societăților comerciale și regiilor autonome subordonate autorităților administrației publice locale, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 171/2007, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Se aprobă Lista societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale aflate sub autoritatea sau în coordonarea Ministerului Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri la care se vor efectua concedieri colective în anul 2011, precum și numărul de salariați ce urmează să fie disponibilizați și care vor beneficia de prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 116/2006 privind protecția socială acordată persoanelor disponibilizate

prin concedieri colective efectuate ca urmare a restructurării și reorganizării unor societăți naționale, regii autonome, companii naționale și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, precum și a societăților comerciale și regiilor autonome subordonate autorităților administrației publice locale, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 171/2007, cu modificările și completările ulterioare, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU
EMIL BOC

Contrasemnează:

Ministrul economiei, comerțului și mediului de afaceri,
Ion Ariton
Ministrul muncii, familiei și protecției sociale,
Laurențiu Sebastian Lăzăroiu
Ministrul finanțelor publice,
Gheorghe Ialomițianu

București, 27 iulie 2011.
Nr. 772.

ANEXĂ

LISTA

societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale aflate sub autoritatea sau în coordonarea Ministerului Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri la care se vor efectua concedieri colective în anul 2011, precum și numărul de salariați ce urmează să fie disponibilizați și care vor beneficia de prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 116/2006 privind protecția socială acordată persoanelor disponibilizate prin concedieri colective efectuate ca urmare a restructurării și reorganizării unor societăți naționale, regii autonome, companii naționale și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, precum și a societăților comerciale și regiilor autonome subordonate autorităților administrației publice locale

Nr. crt.	Denumirea operatorului economic	Nr. de persoane
1.	Societatea Comercială de Producere a Energiei Electrice și Termice „Termoelectrica” — S.A. București, cu filialele societăți comerciale	300
2.	Compania Națională a Huilei — S.A. Petroșani	900
3.	Societatea Comercială Electrocentrale Deva — S.A.	100
	TOTAL :	1.300

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Nr. 557 din 22 iulie 2011

MINISTERUL FINANȚELOR PUBLICE
Nr. 2.346 din 22 iulie 2011

ORDIN

pentru modificarea și completarea Normelor privind fundamentarea, acordarea și justificarea sumelor primite de la bugetul de stat pentru unele activități desfășurate de unii operatori economici, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, precum și a transferurilor consolidabile acordate bugetelor locale pentru străzile care se vor amenaja în perimetrele destinate construcțiilor de cvartale de locuințe noi în localitățile rurale și urbane, aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice și al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 504/501/2005

În temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 10 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii și ministrul finanțelor publice emit următorul ordin:

Art. I. — Normele privind fundamentarea, acordarea și justificarea sumelor primite de la bugetul de stat pentru unele activități desfășurate de unii operatori economici, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, precum și a transferurilor consolidabile acordate bugetelor locale pentru străzile care se vor amenaja în perimetrele destinate construcțiilor de cvartale de locuințe noi în localitățile rurale și urbane, aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice și al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 504/501/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 442 din 25 mai 2005, se modifică și se completează după cum urmează:

1. După articolul 3 se introduce un nou articol, articolul 31, cu următorul cuprins:

„Art. 31. — Prin excepție de la prevederile art. 3, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România — S.A.:

a) va întocmi lunar, în 5 exemplare, formularul prevăzut în anexa nr. 12 «Notă privind fundamentarea, acordarea și justificarea utilizării sumelor primite de la bugetul statului pentru întreținerea infrastructurii rutiere pe luna... anul...», pentru transferurile primite de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru întreținerea infrastructurii rutiere;

b) va prezenta spre avizare Ministerului Finanțelor Publice — Agenția Națională de Administrare Fiscală — Direcția generală de administrare a marilor contribuabili, până la data de 25 a lunii curente, formularul prevăzut în anexa nr. 12 pentru sumele justificate în luna precedentă. Direcția generală de administrare a marilor contribuabili verifică și avizează «Nota privind fundamentarea, acordarea și justificarea utilizării sumelor primite de la bugetul statului pentru întreținerea infrastructurii rutiere pe luna ... și anul ...» pentru coloanele nr. 3 și 4 pe baza datelor rezultate din bilanța de verificare pentru luna precedentă cu privire la alocările de fonduri primite de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și a sumelor decontate. Avizul se acordă pe baza datelor prezentate sub responsabilitatea operatorului economic, cu rezerva controlului ulterior asupra

modului de utilizare a acestor surse bugetare, ocazie cu care se dispun măsurile de regularizare a eventualelor diferențe;

c) va completa coloana nr. 5 a formularului prevăzut în anexa nr. 12 cu sumele solicitate de la bugetul de stat în baza notei de fundamentare privind necesarul lucrărilor de întreținere și a necesarului de fonduri de la bugetul de stat reprezentând transferuri pentru întreținerea infrastructurii rutiere. Nota de fundamentare privind necesarul lucrărilor de întreținere va cuprinde următoarele informații: simbol indicativ, denumire indicativ/activitate, valoare. Necesarul de fonduri de la bugetul de stat reprezentând transferuri pentru întreținerea infrastructurii rutiere va cuprinde următoarele informații: număr curent, denumirea furnizorului, codul fiscal al furnizorului, număr contract, număr, dată și valoare în lei factură/document justificativ, obiectul prestației, data scadenței facturii/documentului justificativ;

d) va transmite până la data de 28 a fiecărei luni la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii — Direcția generală economică nota privind fundamentarea, acordarea și justificarea sumelor primite de la bugetul statului pentru întreținerea infrastructurii rutiere, avizată conform lit. b), însoțită de o adresă de înaintare (semnată de conducătorul unității) prin care se solicită deschiderea de credite bugetare în vederea analizării modului de utilizare a sumelor primite, a fundamentării sumelor solicitate și a întocmirii cererii de deschidere a creditelor bugetare.”

2. Articolul 8 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 8 — Anexele nr. 1—12*) fac parte integrantă din prezentele norme.

*) Anexele nr. 1—12 sunt reproduse în facsimil.”

3. După anexa nr. 11 se introduce o nouă anexă, anexa nr. 12, având conținutul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. II. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Anca Daniela Boagiu

p. Ministrul finanțelor publice,
Gheorghe Gherghina,
secretar de stat

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA

Avizat
D.G.A.M.C.

Notă privind fundamentarea, acordarea și justificarea utilizării sumelor primite de la bugetul statului
pentru întreținerea infrastructurii rutiere pe luna..... anul.....

Nr. crt.	Explicații	Program anual	Realizări luna precedentă	Realizări cumulat la luna precedentă	Propuneri pentru luna următoare [*])	Necesar prelininat pentru luna în curs
0	I	2	3	4	5	6
I	Sume alocate de la bugetul de stat					
II	Sume decontate din care:					
1	Plăți pentru activitatea de exploatare total din care:					
	a) plăți cu combustibilul					
	b) plăți cu energia electrică și apa					
	c) plăți cu materialele					
	d) plăți cu întreținerea și reparațiile					
	e) plăți cu taxe de telecomunicații					
	f) alte plăți din activitatea de administrare și exploatare					
2	plăți pentru activitatea financiară					
3	plăți pentru activitatea extraordinară					
III	Sume de justificat (I-II)					

^{*}) Luna următoare celei pentru care se solicită deschiderea de credite bugetare

„Certificăm pe propria răspundere legalitatea, necesitatea, oportunitatea, realitatea și exactitatea datelor înscrise”

DIRECTOR
ECONOMIC

DIRECTOR GENERAL

VIZAT C.F.P.

1) Anexa este reprodusă în facsimil.

ACTE ALE COMISIEI DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR

COMISIA DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR

DECIZIE

privind sancționarea cu retragerea aprobării domnului Cătălin George Ungureanu — administrator/director general la Societatea Comercială „B.C.S. Broker de Asigurare” — S.R.L.

Comisia de Supraveghere a Asigurărilor, cu sediul în str. Amiral Constantin Bălescu nr. 18, sectorul 1, municipiul București, cod de înregistrare fiscală 14045240/01.07.2001, reprezentată legal prin președinte, în temeiul art. 4 alin. (19), precum și al art. 39 alin. (5) din Legea nr. 32/2000 privind activitatea de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare, în baza Hotărârii Consiliului Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor, consemnată în extrasul ședinței din data de 5 iulie 2011, privind controlul efectuat la Societatea Comercială „B.C.S. Broker de Asigurare” — S.R.L., cu sediul în Str. Berzei nr. 46, et. 2, ap. 8, sectorul 1, municipiul București, înregistrată la oficiul registrului comerțului cu nr. J40/3921/13.03.2003, Cod fiscal 15289439, RBK-160/28.04.2003, reprezentată legal prin domnul Cătălin George Ungureanu — administrator/director general, a constatat următoarele:

1. Societatea Comercială „B.C.S. Broker de Asigurare” — S.R.L. nu a menținut Jurnalul asistenților în brokeraj, în sensul punerii de acord a acestuia cu datele reale din evidența societății. Astfel au fost încălcate prevederile art. 35 alin. 5 lit. i) din Legea nr. 32/2000 privind activitatea de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu prevederile art. 20 din Normele privind registrul intermediarilor în asigurări și/sau reasigurări, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 10/2007.

Fapta constituie contravenție în conformitate cu prevederile art. 39 alin. (2) lit. a), m²) și o) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

2. Societatea a efectuat înregistrări contabile fără să dețină documente justificative și fără să respecte funcțiunea contului 401 „Decontări cu asigurătorii și reasigurătorii privind primele intermediare”, înregistrând sume datorate furnizorilor și colaboratorilor, nereflectând situația completă și reală a decontărilor cu societățile de asigurare privind primele intermediare pentru datele 31 decembrie 2009 și 31 decembrie 2010. Astfel au fost încălcate prevederile referitoare la funcțiunea conturilor contabile, așa cum aceasta este prevăzută în cap. VIII „Norme metodologice de utilizare a conturilor contabile pentru brokerii de asigurare”, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 3.129/2005 pentru aprobarea reglementărilor contabile conforme cu directivele europene specifice domeniului asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare.

Fapta constituie contravenție conform art. 39 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

3. Societatea nu a respectat planul de conturi specific brokerilor de asigurare, utilizând conturi care nu se regăsesc în acesta (de exemplu: cont 604 „Cheltuieli materiale nestocate” în loc de cont 602 „Cheltuieli cu materialele consumabile”), nu a respectat denumirea conturilor: 707 „Venituri din activitatea de intermediere în asigurări”, utilizat cu denumirea de „Venituri din vânzare mărfuri”, 411 „Decontări privind comisioanele convenite din activitatea de intermediere”, utilizat cu denumirea de „Clienți”, 401 „Decontări cu asigurătorii și reasiguratorii privind primele intermediare”, utilizat cu denumirea de „Furnizori”. Astfel au fost încălcate prevederile cap. VIII „Norme metodologice de utilizare a conturilor contabile pentru brokerii de asigurare” și ale cap. III pct. 2 „Planul de conturi pentru brokerii de asigurare” din reglementările contabile conforme cu directivele europene specifice domeniului asigurărilor, aprobate prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 3.129/2005, cu modificările și completările ulterioare.

Faptele constituie contravenție conform prevederilor art. 39 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

4. Raportările trimestriale aferente trimestrului IV 2009, trimestrelor I—IV 2010 și trimestrului I 2011 au fost transmise cu întârziere. Astfel au fost încălcate prevederile art. 35 alin. (5) lit. f) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 3 pct. III din Normele privind forma și conținutul raportărilor financiare și tehnice pe care trebuie să le întocmească brokerii de asigurare și/sau reasigurare, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 3/2009, cu modificările ulterioare.

Fapta constituie contravenție conform prevederilor art. 39 alin. (2) lit. a), f) și m³) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

5. Raportările privind taxa de funcționare aferente trimestrelor IV 2009 și I—IV 2010 au fost transmise cu întârziere. Astfel au fost încălcate prevederile art. 35 alin. (5) lit. f) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu prevederile art. 3 pct. III lit. e) din Normele privind forma și conținutul raportărilor financiare și tehnice pe care trebuie să le întocmească brokerii de asigurare și/sau reasigurare, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 3/2009, cu modificările ulterioare.

Fapta constituie contravenție conform prevederilor art. 39 alin. (2) lit. a), f) și m³) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

6. Societatea nu a transmis politici, proceduri și mecanisme proprii adecvate în materie de cunoaștere a clientului, de raportare, de păstrare a evidențelor, de control intern, de evaluare și gestionare a riscurilor, nu a comunicat persoana desemnată cu responsabilități în domeniul prevenirii și combaterii spălării banilor și nu a transmis numele, funcția și atribuțiile persoanelor cu responsabilități în aplicarea și respectarea sancțiunilor internaționale. Astfel au fost încălcate prevederile art. 35 alin. (5) lit. f) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu prevederile art. 5 alin. (10) și art. 6 alin. (4) din Normele privind prevenirea și combaterea spălării banilor și a finanțării actelor de terorism prin intermediul pieței asigurărilor, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 24/2008, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu prevederile art. 9 alin. (1) și (2) din Norma privind procedura de supraveghere în domeniul asigurărilor, a aplicării sancțiunilor internaționale, pusă în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 13/2009.

Fapta constituie contravenție potrivit art. 39 alin. (2) lit. a), m²) și m³) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

Față de motivele de fapt și de drept arătate, în scopul apărării drepturilor asiguraților și al promovării stabilității activității de asigurare în România,

Consiliul Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor d e c i d e:

Art. 1. — În conformitate cu prevederile art. 5 lit. d) și art. 39 alin. (3) lit. e) din Legea nr. 32/2000 privind activitatea de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare, se sancționează cu retragerea aprobării acordate domnului Cătălin George Ungureanu, administrator/director general la Societatea Comercială „B.C.S. Broker de Asigurare” — S.R.L., cu domiciliul în Șos. Olteniței nr. 133, bl. 55, sc. 1, et. 4, ap. 13, sectorul 4, municipiul București.

Art. 2. — (1) Împotriva prezentei decizii domnul Cătălin George Ungureanu poate face plângere la Curtea de Apel

București, în termen de 30 de zile de la comunicarea acesteia, în conformitate cu prevederile art. 40 alin. (1) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Plângerea adresată Curții de Apel București nu suspendă, pe timpul soluționării acesteia, executarea măsurii sancționatoare, în conformitate cu prevederile art. 40 alin. (2) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 3. — Prezenta decizie se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, conform prevederilor art. 9 din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

Președintele Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor,
Angela Toncescu

București, 26 iulie 2011.
Nr. 524.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

